

Envio de mercadorias por via aérea

Documentação para transporte aéreo

Os requisitos gerais e tipos de documentação utilizados para o transporte aéreo dependem da natureza do transporte aéreo. Os requisitos normais de documentação para a maioria dos envios ([guia de remessa](#), [lista de embalagem](#), [proforma](#), etc) aplicam-se a todos os envios, incluindo os envios aéreos. No entanto, existem documentos específicos para a navegação aérea. Tais podem incluir:

Cartas de porte aéreo (AWB) - De longe o documento mais comum e importante relacionado com o transporte aéreo de mercadorias. As AWB são reguladas pela IATA, e têm um formato padrão para facilidade de leitura e referência. É de notar que as AWB só são legalmente exigidas para o transporte internacional. No entanto, as AAC domésticas e mesmo as transportadoras aéreas não regulamentadas oficialmente podem e solicitam a utilização de AWB. A AWB é o recibo da transportadora por via aérea, prova do contrato de transporte e é normalmente não negociável. É feita a um destinatário nomeado que é a única parte a quem o transportador pode entregar. Muitos transportadores até facilitam o rastreio e a localização da carga em tempo real utilizando números AWB na sua página da Web. Através da sua disposição padronizada, as AWB denotarão:

- Nome do expedidor e detalhes de contacto
- Destinatário/nome da parte a notificar e detalhes de contacto
- Informação de manuseamento especial
- Descrição da carga, incluindo descrição do artigo e peso total taxável
- Valor aduaneiro

A informação acima referida deve corresponder à informação proveniente de outros documentos de expedição gerados por outros expedidores. No canto superior direito de cada AWB oficial, haverá um número AWB, que é único para essa AWB. O número AWB tem sempre onze dígitos; os três primeiros são o prefixo da companhia aérea designada pela IATA, enquanto os últimos sete dígitos são o número de série único. Muitas companhias aéreas tornam os números AWB fáceis de rastrear on-line.

As AWB originais, geradas pelas companhias aéreas, são geralmente as únicas AWB aceitáveis que as autoridades alfandegárias irão reconhecer. A cópia original em papel acompanhará a remessa, mas as cópias digitalizadas são normalmente aceites para fins aduaneiros. A AWB gerada pela companhia aérea é normalmente referida como a AWB "mestre", ou por vezes MAWB.

A carga movimentada através de movimentos aéreos não convencionais geralmente requererá sempre alguma forma de documentação, no entanto, esta pode parecer uma lista de embalagem autônoma, um manifesto de carga feito pelo próprio (semelhante a uma lista de embalagem), ou no caso de movimento em recursos militares, um formulário padrão interno a esse corpo militar específico.

Declaração de o expedidor para Mercadorias Perigosas (HazDec)- Tal como as AWB, as HazDecs são predefinidas pela IATA, e são essenciais para o processo de expedição. As HazDecs contêm informação relevante sobre todo e qualquer item de MP para chefes de carga e pilotos. Qualquer companhia aérea que siga os regulamentos da IATA não aceitará uma HazDec preenchida, a menos que tenha sido preenchida e assinada por alguém que esteja totalmente certificado na gestão de MP através de um programa acreditado pela IATA. O não cumprimento do correto preenchimento de uma HazDec, ou incidentes que possam ocorrer a partir de MP incorretamente documentada pode resultar em multas, ação judicial e pena de prisão. Consulte a [secção Mercadoria Perigosa deste guia](#) para obter informações mais detalhadas.

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.												
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):			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. Shipment type: (delete non-applicable) <table border="1"> <tr> <td>NON-RADIOACTIVE</td> <td>RADIOACTIVE</td> </tr> </table>		NON-RADIOACTIVE	RADIOACTIVE
PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	CARGO AIRCRAFT ONLY											
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)								

Peso taxável

Ao adquirirem serviços de transporte aéreo, os planejadores devem considerar o que se chama de "peso taxável". Como regra geral, as companhias aéreas cobram aos clientes pelo peso bruto da sua carga. Devido à natureza das viagens aéreas, um aumento de peso significa geralmente um aumento de combustível, o que é um aumento de custo. Contudo, alguns carregamentos, pela sua natureza, são extremamente leves, embora possam ocupar um grande volume. Embora a carga leve possa consumir menos combustível, as companhias aéreas devem ainda assim cobrar um mínimo básico para recuperarem os seus custos

operacionais, uma vez que a tabela por peso fá-los-ia de facto perder dinheiro.

Para abordar a perda de rendimentos para cargas não densas, os operadores aéreos podem falar em termos de "peso volumétrico" ou "peso cúbico". O peso volumétrico é um método para determinar como avaliar os custos relativos do transporte de artigos com base nos seus volumes. O peso volumétrico pode ser calculado utilizando as seguintes equações:

Métrica $(C (cm) \times L (cm) \times A (cm)) / 6,000 = \text{Peso volumétrico (KG)}$

Imperial $(C (pol.) \times L (pol.) \times A (pol.)) / 166 = \text{Peso volumétrico (libras)}$

Imperial para métrico $(C (pol.) \times L (pol.) \times A (pol.)) / 366 = \text{Peso volumétrico (KG)}$

O peso taxável refere-se então ao peso "relativo" que uma companhia aérea faturará aos clientes. Como regra geral, o transportador indicará aos clientes o que é representado o maior custo entre os dois valores de peso - o peso bruto real da carga ou o peso volumétrico da carga. A companhia aérea será a parte a determinar como cobrar aos clientes, mas os utilizadores do serviço aéreo devem prestar muita atenção ao "peso taxável" resultante contido nas suas AWB. Pode haver situações em que o peso taxável é significativamente superior ao seu peso bruto, o que pode ter impacto no orçamento e no planeamento.

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

Horário de movimentação

No mundo da aviação, o horário é um fator muito importante. As aeronaves que operam a partir de aeroportos comerciais devem obedecer a programações e tabelas de horários rigorosos.

- As embarcações aéreas regulares têm normalmente rotas pré-definidas, o que significa que aterrarão e descolarão a intervalos específicos que não irão mudar muito.
- Os aviões fretados são frequentemente licitados por múltiplas partes, e a menos que um contrato seja assinado, não podem comprometer-se por longos períodos de tempo.
- Todas as aeronaves estão sujeitas aos horários do aeroporto em que operam. Os grandes aeroportos comerciais podem limitar o tempo que as aeronaves podem passar em terra antes de acumularem encargos adicionais. Normalmente, as aeronaves também terão à sua disposição os lugares de estacionamento durante um tempo limitado.

Quando se trata de enviar carga por via aérea, as partes devem estar preparadas com bastante antecedência e ter toda a carga pronta exatamente na hora especificada pelo transitário ou pelo operador aéreo. Uma falha na entrega da carga a tempo poderia resultar em encargos adicionais, ou na perda do espaço no avião.

Contratação de aeronaves locais

Em ambientes operacionais austeros, as agências de resposta individual podem exigir a utilização de movimentos de carga ad-hoc utilizando operadores aéreos locais. Identificar e compreender a aeronave adequada ou o fornecedor de serviços adequado pode ser extremamente desafiante, especialmente a nível local, operando com tempo e orçamentos limitados.

As aeronaves operadas localmente em situações de emergência ou de conflito representam riscos únicos e aumentados para as partes que possam desejar contratar o serviço:

- As aeronaves locais/pequenas podem não estar totalmente registadas para operar no contexto da operação.
- Os operadores locais podem ter normas de segurança insuficientes, ou um historial conhecido de incidentes de segurança e proteção que pode não ser do conhecimento das agências humanitárias.
- Em cenários de conflito, os operadores aéreos locais podem estar envolvidos no transporte de armas ou fornecimentos às partes em conflito, por vezes ao longo da mesma rota em que operam as organizações humanitárias.
- Em qualquer contexto, os operadores locais podem estar envolvidos em contrabando, violações dos direitos humanos, ou outras atividades ilegais ou antiéticas.

Como regra geral, as agências humanitárias não devem fretar aviões locais diretamente com proprietários de aeronaves. Em vez disso, os aviões fretados de pequena escala ou locais devem ser solicitados através de um transitário de carga ou serviço de corretagem reputado e conhecido. Embora a passagem por um terceiro possa acrescentar alguns custos adicionais, os transitários e corretores têm acesso a informações ou ferramentas que lhes permitem rastrear transportadores inadequados ou antiéticos. Os termos de pagamento e os processos de arbitragem contratados serão também provavelmente mais transparentes e bem definidos ao passar por um terceiro de renome.

No caso de um terceiro transitário ou corretor não estar disponível ou não ser capaz de satisfazer suficientemente as necessidades de afretamento, e uma agência humanitária ainda desejar solicitar transporte aéreo local, há algumas etapas a serem consideradas pelas agências contratantes:

- Obter o número de registo/categoria da aeronave, e os nomes do piloto e da tripulação. Embora um transitário possa não ser capaz de contratar com a parte, pode ainda assim ser capaz de fazer uma verificação das devidas diligências.
- Perguntar a outras agências que utilizaram o serviço no passado, bem como consultar os escritórios locais da ONU que podem localizar aviões (ICAO, agências da ONU que contratam bens aéreos no país, etc.).
- Se possível, contactar as autoridades locais de aviação civil para verificar o registo e obter informações sobre o histórico de segurança.
- Procurar on-line o número de registo/número de cauda para ver se a aeronave foi sinalizada por qualquer razão.
- Assegurar que o operador aéreo compreende a rota, locais, e carga (tipo, dimensões).
- Nunca assinar um contrato a menos que tenha sido revisto tanto por um advogado local, como por um ponto focal jurídico designado na sede.
- As condições de pagamento devem indicar que o pagamento só é devido em caso de entrega com sucesso da carga - nunca aceitar condições que incluam pagamento mesmo que a aeronave seja incapaz de desempenhar as suas funções contratadas por qualquer razão.

