

Отправка товаров воздушным транспортом

Документация по воздушным перевозкам

Общие потребности и виды документации, используемой для воздушного транспорта, зависят от характера воздушного транспорта. Обычные требования к документации для большинства грузовых отправок ([транспортная накладная](#), [упаковочный лист](#), [счет-фактура](#) и т. д.) применяются ко всем отправлениям, включая авиаперевозки. Однако существуют документы, относящиеся только к воздушным перевозкам. Сюда входят:

Авианакладная (AWB) – самый распространенный и важный документ, связанный с авиаперевозками. AWB регулируется ИАТА и имеет стандартный формат для удобства чтения и пользования. Следует отметить, что AWB требуется согласно законодательству только для международных перевозок, однако внутренние авиаперевозчики, подчиняющиеся требованиям УГА и даже не имеющие официального регулирования, могут и фактически требуют использования AWB. AWB является распиской авиаперевозчика, подтверждением договора перевозки и обычно не подлежит обсуждению. Авианакладная выдается поименованному грузополучателю, который является единственной стороной, которой перевозчик может передать груз. Многие перевозчики даже позволяют с легкостью отслеживать грузы в режиме реального времени, используя номера AWB на своем веб-сайте. Благодаря своей стандартизированной компоновке AWB включает следующее:

- Наименование грузоотправителя и контактные данные
- Наименование и контактная информация грузополучателя/уведомляемой стороны
- Информация по специальному обращению
- Описание груза, включая описание позиции и общий вес, подлежащий оплате
- Таможенная стоимость

Вышеуказанная информация должна совпадать с информацией, содержащейся в других товаросопроводительных документах, подготовленных грузоотправителем. В правом верхнем углу каждой официальной AWB будет присутствовать номер авианакладной, который является уникальным для данной AWB. Номер AWB всегда содержит одиннадцать цифр; первые три являются префиксом ИАТА, а последние семь цифр являются уникальным серийным номером. Многие авиакомпании предоставляют возможность легкого отслеживания номеров AWB.

Оригинальные AWB, созданные авиакомпанией, как правило, являются единственными приемлемыми AWB, которые признаются таможенными органами. Оригинальная бумажная копия отправляется вместе с партией груза, при этом сканированные копии обычно приемлемы для таможенных целей. AWB, созданный авиакомпанией, обычно называют «мастер» (основной) AWB, или иногда MAWB (от англ. Master Airway Bill).

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
							Declared Value for Customs
Handling Information SCI							
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
			Commodity Item No.		Charge		
Prepaid Weight Charge Collect				Other Charges			
Valuation Charge							
Tax							
Total other Charges Due Agent							
Total other Charges Due Carrier							
Total prepaid				Total collect			
Currency Conversion Rates				cc charges in Dest. Currency			
For Carrier's Use only at Destination				Charges at Destination			
				Total collect Charges			
				Executed on (Date) at (Place) Signature of issuing Carrier or its Agent			

Внутренняя AWB – «внутренняя» AWB — иногда называемая HAWB (от англ. House Airway Bill) — генерируется экспедитором или брокером и предоставляется клиенту по запросу. HAWB обычно содержат всю ту же информацию, что и обычные AWB, но не обязательно подписаны или имеют ту же информацию для отслеживания, что и MAWB. Таможенные органы, как правило, не признают HAWB в качестве официального документа для таможенных процедур, поскольку между HAWB и MAWB могут существовать некоторые различия. Однако HAWB все еще может быть полезна для внутренних целей отслеживания.

Нестандартные транспортные накладные – в чрезвычайных ситуациях, особенно когда требуется перемещение внутри страны по воздуху, AWB могут быть неприменимы или недоступны. Грузы, перемещаемые нетиповым воздушным транспортом, как правило, всегда требуют определенной формы документации, однако она может выглядеть как отдельный

упаковочный лист, самостоятельно составленный грузовой манифест (похожий на упаковочный лист) или, в случае перемещения на военном транспорте, стандартная внутренняя форма для конкретного военного ведомства.

Декларация грузоотправителей об опасных грузах (HazDec) – HazDec, как и AWB, предварительно определена ИАТА и имеет важное значение для процесса перевозки. HazDec содержит соответствующую информацию по всем опасным грузам для ответственных за погрузку и пилотов. Любая авиакомпания, соблюдающая нормативные требования ИАТА, не примет заполненную HazDec, если она не была заполнена и подписана лицом, полностью сертифицированным по обращению с опасными грузами по программе, аккредитованной ИАТА. Несоблюдение требований по надлежащему заполнению HazDec или инциденты, которые могут произойти из-за неправильно задокументированных опасных грузов, могут привести к штрафам, судебным искам и тюремному заключению. Для получения более подробной информации обратитесь [к разделу «Опасные грузы» данного руководства](#).

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				
TRANSPORT DETAILS		Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties.				
This shipment is within the limitations prescribed for:		Airport of Departure (optional):				
(delete non-applicable)						
☐ PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT		☐ CARGO AIRCRAFT ONLY				
Airport of Destination (optional):		Shipment type: (delete non-applicable)				
		☐ 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)		

Тарифицируемый вес

При закупке услуг воздушного транспорта планировщики должны учитывать так называемый «тарифицируемый вес». Как правило, авиакомпании взимают плату с клиентов за вес брутто груза. В силу особенностей авиаперевозок увеличение веса обычно означает увеличение расхода топлива, что влечет за собой увеличение расходов. Однако некоторые грузы по своей природе очень легкие, даже если они занимают большой объем. Несмотря на то, что легкие грузы связаны с меньшим расходом топлива, авиакомпании все равно должны взимать определенный базовый минимум, чтобы окупить свои эксплуатационные расходы, поскольку тарификация по весу фактически приведет к потере денег.

Чтобы решить проблему потери дохода из-за неплотного груза, авиаперевозчики могут применять расчет в терминах «объемный вес» или «кубический вес». Объемный вес — это метод оценки относительных затрат на перевозку предметов на основе их объемов. Объемный вес может быть рассчитан с использованием следующих уравнений:

Метрическая система

$$(\text{Д (см)} \times \text{Ш (см)} \times \text{В (см)}) / 6,000 = \text{Объемный вес (кг)}$$

Британская (имперская) система

$$(\text{Д (дюймы)} \times \text{Ш (дюймы)} \times \text{В (дюймы)}) / 166 = \text{Объемный вес (фунты)}$$

Из британской (имперской) в метрическую

$$(\text{Д (дюймы)} \times \text{Ш (дюймы)} \times \text{В (дюймы)}) / 366 = \text{Объемный вес (кг)}$$

Соответственно, тарифицируемый вес относится к «относительному» весу, по которому авиакомпания будет выставять счета клиентам. Как правило, перевозчик будет представлять клиентам расчет стоимости на основе большей величины из двух значений веса: фактического веса брутто груза или объемного веса груза. Авиакомпания является конечной стороной, определяющей порядок взимания платы с клиентов, при этом заказчик авиaperевозок следует обращать пристальное внимание на результирующий «тарифицируемый вес», указанный в соответствующей AWB. Могут возникать ситуации, когда оплачиваемый вес значительно превышает вес брутто груза, что может повлиять на бюджет и планирование.

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

Временной фактор перевозок

В мире авиации время является чрезвычайно значимым фактором. Воздушные суда, эксплуатируемые вне коммерческих аэропортов, должны придерживаться строгих графиков и расписаний.

- Регулярно курсирующие воздушные суда обычно имеют заранее определенный маршрут, а это означает, что они будут садиться и взлетать через определенные промежутки времени, которые не будут значительно меняться.
- На чартерные самолеты часто претендуют несколько сторон, и пока не подписан контракт, владельцы таких самолетов не могут брать на себя обязательства на длительный период времени.
- На все воздушные суда распространяются расписания аэропортов, в которых они работают. Крупные коммерческие аэропорты могут ограничить количество времени, которое самолет может провести на земле, после чего будут начисляться дополнительные сборы. Воздушное судно, как правило, также будет находиться в определенных парковочных местах в течение ограниченного времени.

При организации отправки груза воздушным транспортом стороны должны подготовиться

заранее и иметь весь груз готовым точно в срок, указанный экспедитором или оператором воздушных перевозок. Неспособность доставить груз вовремя может привести к дополнительным расходам или потере места на воздушном судне.

Заключение договоров с местными операторами воздушных перевозок

В условиях жесткой обстановки ведения деятельности отдельные учреждения реагирования могут потребовать использования специальных грузоперевозок с привлечением местных авиаперевозчиков. Выявление и понимание надлежащего воздушного судна или соответствующего поставщика услуг может оказаться чрезвычайно сложной задачей, особенно на местном уровне, когда приходится вести деятельность с ограниченным временем и бюджетами.

Воздушные суда, эксплуатируемые на местном уровне, в условиях чрезвычайной ситуации или конфликта представляют уникальные и повышенные риски для сторон, которые могут пожелать заключить контракт на обслуживание:

- Местные/малые воздушные суда могут быть не полностью зарегистрированы для эксплуатации в контексте операции.
- Местные операторы могут иметь недостаточные стандарты безопасности или известную историю инцидентов, связанных с охраной и безопасностью, о которых гуманитарные организации могут не знать.
- В условиях конфликта местные воздушные операторы могут быть вовлечены в транспортировку оружия или грузов сторонам конфликта, иногда по тем же маршрутам, по которым работают гуманитарные организации.
- В любом контексте местные операторы могут быть причастны к контрабанде, нарушениям прав человека или другой незаконной или неэтичной деятельности.

Как правило, гуманитарные организации не должны фрахтовать местные воздушные суда непосредственно у владельцев воздушных судов. Вместо этого, небольшие или местные чартерные воздушные суда следует запрашивать через авторитетного и известного экспедитора или брокерскую службу. Хотя обращение к третьей стороне может привести к дополнительным расходам, экспедиторы и брокеры имеют доступ к информации или инструментам, которые позволяют им отсеивать неподходящих или неэтичных перевозчиков. Контрактные условия оплаты и арбитражные процессы также, скорее всего, будут более прозрачными и четко определенными при работе через авторитетную третью сторону.

В случае, если сторонний экспедитор или брокер не может или не в состоянии в достаточной степени удовлетворить потребности в чартерных перевозках, а гуманитарная организация по-прежнему желает использовать местный воздушный транспорт, подрядным организациям следует рассмотреть несколько шагов:

- Получить регистрационный номер воздушного судна/бортовой номер, а также имена пилота и экипажа. Хотя экспедитор может не иметь возможности заключить договор со стороной, он тем не менее может быть в состоянии провести комплексную проверку.
- Обратитесь в другие учреждения, которые использовали данную услугу в прошлом, а также проконсультируйтесь с местными отделениями ООН, которые могут отслеживать воздушные суда (ИКАО, агентства ООН, заключающие контракты на воздушные средства в стране и т. д.).
- Если возможно, свяжитесь с местными органами гражданской авиации, чтобы проверить регистрацию и получить информацию об истории безопасности.
- Выполните поиск регистрационного/бортового номера в Интернете, чтобы узнать, был ли самолет отмечен по какой-либо причине.
- Убедитесь, что авиадиспетчер понимает специфику маршрута, местоположений и груза (тип, размеры).
- Никогда не подписывайте контракт, если он не был рассмотрен как местным юристом, так и назначенным юридическим координатором в штаб-квартире.
- Условия оплаты должны указывать, что оплата производится только при успешной

доставке груза — никогда не принимайте условия, которые включают оплату, даже если воздушное судно не может выполнять свои контрактные обязанности по какой-либо причине.