

Пересилання товарів авіатранспортом

Авіаційна транспортна документація

Загальні вимоги та види документації, що використовуються на повітряному транспорті, залежать від характеру повітряних перевезень. Стандартні вимоги до документації для більшості відправлень ([накладна, пакувальний лист, проформа тощо](#)) застосовуються до всіх відправлень, в тому числі авіаперевезень. Однак існують документи, що стосуються саме авіаперевезень. Вони можуть включати:

Авіаційні вантажні накладні (AWB) - на сьогодні найпоширеніший і найважливіший документ, пов'язаний з авіаперевезеннями. AWB регулюються IATA і мають стандартний формат для зручності читання і використання. Слід зазначити, що юридично авіаційні накладні є обов'язковими лише для міжнародних перевезень, проте внутрішні авіаперевізники та навіть офіційно не регульовані авіаперевізники можуть вимагати і вимагають використання авіаційних наказів. Авіаційна вантажна накладна - це квитанція перевізника, що підтверджує договір перевезення і, як правило, не підлягає обговоренню. Вона випикується на ім'я вантажоодержувача, який є єдиною стороною, якій перевізник може доставити вантаж. Багато перевізників навіть дозволяють легко відстежувати вантаж в режимі реального часу, використовуючи номери AWB на своєму веб-сайті. Завдяки стандартизованому формату AWB буде вказувати:

- Назву та контактні дані відправника
- Вантажоодержувача / Назву та контактні дані сторони, яку необхідно повідомити
- Особливі вказівки щодо поводження
- Опис вантажу, включаючи опис відправлення та загальну оплачувану вагу
- Митну вартість

Вищевказана інформація повинна відповідати інформації, що міститься в інших товаросупровідних документах, сформованих вантажовідправником. У верхньому правому куті кожного офіційної AWB буде вказано номер AWB, який є унікальним для цієї AWB. Номер AWB завжди складається з одинадцяти цифр; перші три - це префікс авіакомпанії, призначений IATA, а останні сім цифр - це унікальний серійний номер. Багато авіакомпаній полегшують відстеження номерів AWB в Інтернеті.

Авіаційні накладні авіакомпаній, як правило, є єдиними прийнятними накладними, які митні органи визнають. Оригінальна паперова копія йде разом з партією, але скановані копії, як правило, прийнятні для митних цілей. Сформована авіакомпанією AWB, як правило, називається «основною» AWB, або іноді 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
							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				Signature of Shipper or his Agent			
Total collect							
Currency Conversion Rates				cc charges in Dest. Currency			
For Carrier's Use only at Destination				Charges at Destination			
				Total collect Charges			

Домашня AWB – «Домашня» AWB - іноді її називають HAWB - формується експедитором або брокером і надається клієнту за запитом. HAWB, як правило, мають ту саму інформацію, що й звичайні AWB, але не обов'язково підписані або мають ту саму інформацію про відстеження, що й MAWB. Митні органи зазвичай не визнають HAWB як офіційний документ для проходження митних процедур, оскільки між HAWB і MAWB можуть існувати певні відмінності. Однак HAWB все ще може бути корисними для внутрішнього відстеження.

Нестандартні накладні – У надзвичайних ситуаціях, особливо коли необхідний повітряний рух по країні, AWB може бути непридатною або недоступною. Вантаж, що

переміщується нетрадиційним повітряним транспортом, як правило, завжди вимагає певної форми документації, однак вона може виглядати як окремий пакувальний лист, самостійно складений вантажний маніфест (подібний до пакувального листа) або, у випадку переміщення на військових об'єктах, стандартна форма, прийнята в конкретному військовому відомстві.

Декларація вантажовідправника про небезпечні вантажі (HazDec) – Так само, як і AWB, HazDec заздалегідь визначені IATA і є важливими для процесу доставки. HazDecs містять відповідну інформацію про всі небезпечні речовини або предмети для вантажників і пілотів. Будь-яка авіакомпанія, що дотримується правил IATA, не прийме заповнену декларацію HazDec, якщо вона не була заповнена і підписана особою, яка має повну сертифікацію в галузі поводження з небезпечними речовинами за програмою, акредитованою IATA. Невиконання вимог щодо належного заповнення HazDec або інциденти, які можуть статися через неправильно задокументовані НВ, можуть призвести до штрафів, судових позовів і тюремного ув'язнення. Будь ласка, зверніться до [розділу Небезпечні вантажі цього посібника](#) для отримання більш детальної інформації.

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)		

Вага, що оплачується

Закуповуючи послуги повітряного транспорту фахівці з планування повинні враховувати так звану "оплачувану вагу". Як правило, авіакомпанії стягують плату з клієнтів за вагу брутто їхнього вантажу. Через специфіку авіаперельотів збільшення ваги зазвичай означає збільшення кількості палива, що призводить до збільшення витрат. Однак деякі вантажі за своєю природою надзвичайно легкі, навіть якщо вони можуть займати великий об'єм. Незважаючи на те, що легкі вантажі можуть споживати менше палива, авіакомпанії все одно повинні стягувати певний базовий мінімум, щоб відшкодувати свої

операційні витрати, оскільки тарифікація за вагою фактично призведе до втрати грошей.

Щоб вирішити проблему втрати доходу на нещільних вантажах, авіаоператори можуть користуватися термінами "об'ємна вага" або "кубічна вага". Об'ємна вага - це метод визначення того, як оцінити відносні витрати на транспортування предметів на основі їх обсягів. Об'ємну вагу можна розрахувати за допомогою наступних рівнянь:

Метрична формула

$$(Д\text{ (см)} \times Ш\text{ (см)} \times В\text{ (см)}) / 6,000 = \text{Volumetric Weight (KG)}$$

Імперська формула

$$(Д\text{ (in)} \times Ш\text{ (in)} \times В\text{ (in)}) / 166 = \text{Volumetric Weight (LB)}$$

Конвертація з дюймів у кілограми

$$(Д\text{ (in)} \times Ш\text{ (in)} \times В\text{ (in)}) / 366 = \text{Volumetric Weight (KG)}$$

Під оплачуваною вагою мається на увазі відносна вага, за якою авіакомпанія виставляє рахунок клієнтам. Як правило, авіакомпанії стягують плату з клієнтів за більшу з двох вагових величин - фактичну вагу брутто або об'ємну вагу вантажу. Авіакомпанія буде кінцевою стороною, яка визначає, як стягувати плату з клієнтів, але користувачі авіаперевезень повинні звертати пильну увагу на підсумкову "оплачувану вагу", що міститься в їхніх авіанакладних (AWB). Можуть виникати ситуації, коли оплачувана вага значно перевищує вагу брутто, що може вплинути на бюджет і планування.

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 Agreed

Час переміщення

У світі авіації хронометраж є величезним фактором. Літаки, що вилітають з комерційних аеропортів, повинні дотримуватися суворих розкладів і графіків.

- Регулярні повітряні судна зазвичай мають заздалегідь визначений маршрут, що означає, що вони приземляються і злітають через певні проміжки часу, які не змінюються.
- Чартерні літаки часто беруть участь у тендерах від декількох сторін, і без підписання контракту вони не можуть взяти на себе зобов'язання на тривалий період часу.
- Всі літаки підпорядковуються розкладу аеропорту, в якому вони працюють. Великі комерційні аеропорти можуть обмежувати час перебування літака на землі до нарахування додаткових зборів. Літакам, як правило, виділяється лише обмежений час на спеціальних стоянках.

При організації перевезення вантажу повітряним транспортом сторони повинні

готуватися заздалегідь і мати весь вантаж в готовності точно до часу, зазначеного експедитором або авіаоператором. Несвоєчасна доставка вантажу може призвести до додаткових витрат або взагалі до втрати місця в літаку.

Локальний авіаційний підряд

У суворих операційних умовах окремим службам реагування може знадобитися використання спеціальних вантажних перевезень з використанням місцевих авіаперевізників. Визначення та розуміння належного повітряного судна або належного постачальника послуг може бути надзвичайно складним завданням, особливо на місцевому рівні, що працює в умовах обмеженого часу та бюджету.

Місцеві літаки, що експлуатуються в надзвичайних ситуаціях або в умовах конфлікту, створюють унікальні та підвищені ризики для сторін, які можуть захотіти укласти контракт на надання послуг:

- Місцеві/малі повітряні судна можуть бути не повністю зареєстровані для експлуатації в умовах експлуатації.
- Місцеві оператори можуть не мати достатні стандарти безпеки, або ж гуманітарні організації можуть не знати про відому історію інцидентів, пов'язаних з безпекою та захистом.
- В умовах конфлікту місцеві авіаоператори можуть бути залучені до транспортування зброї або вантажів сторонам конфлікту, іноді за тим самим маршрутом працюють гуманітарні організації.
- У будь-якому разі місцеві оператори можуть бути причетні до контрабанди, порушень прав людини чи іншої незаконної або неетичної діяльності.

Як правило, гуманітарні організації не повинні фрахтувати місцеві літаки безпосередньо у власників повітряних суден. Натомість, невеликі або місцеві чартерні літаки слід шукати через авторитетну та відому експедиторську або брокерську службу. Хоча звернення до третьої сторони може призвести до додаткових витрат, експедитори та брокери мають доступ до інформації або інструментів, які дозволяють їм відстежувати невідповідних або неетичних перевізників. Контрактні умови оплати та арбітражні процеси, ймовірно, також будуть більш прозорими та чітко визначеними, якщо вони будуть проходити через авторитетну третю сторону.

У випадку, якщо сторонній експедитор або брокер недоступний або не в змозі в достатній мірі задовольнити потреби чартеру, а гуманітарна організація все ще бажає скористатися місцевими повітряними перевезеннями, є кілька кроків, які повинні бути враховані агенціями:

- Отримайте реєстрацію/бортовий номер літака, а також імена пілота та екіпажу. Хоча експедитор може не мати можливості укласти договір зі стороною, він все одно може провести перевірку належної репутації.
- Поцікавтеся у інших агенцій, які користувалися послугою в минулому, а також проконсультуйтеся з місцевими представництвами ООН, які можуть відстежувати літаки (ІКАО, агенції ООН, що орендують повітряні засоби в країні, тощо).
- По можливості зв'яжіться з місцевими органами цивільної авіації, щоб перевірити реєстрацію та отримати інформацію про історію безпеки польотів.
- Шукайте реєстраційний/хвостовий номер в Інтернеті, щоб дізнатися, чи не був літак з якихось причин заблокований.
- Переконайтеся, що авіаоператор розуміє маршрут, місця та вантаж (тип, розміри).
- Ніколи не підписуйте контракт, якщо він не був розглянутий як юристом на місці, так

і призначеним юридичним координатором у головному офісі.

- Умови оплати повинні вказувати, що оплата здійснюється тільки після успішної доставки вантажу - ніколи не погоджуйтеся на умови, які передбачають оплату, навіть якщо повітряне судно не може виконати свої обов'язки за договором з будь-якої причини.