

航空发送货物

航空运输文件

空运文件的总体要求和类型取决于空运的性质。大多数货物的常用文件要求（[运单](#)、[装箱单](#)、[形式发票](#)等）适用于所有货物，包括空运。但也有专用的空运文件。可能会包括：

航空运单 (AWB)——迄今为止与空运有关的最常用且最重要的文件。航空运单由国际航空运输协会监管，采用标准格式以方便阅读和参考。但应指出的是，虽然航空运单只是国际运输中的法定要求，但各国民航管理部门甚至不受官方监管的航空公司可以且确实会要求使用空运提单。航空运单是承运人的空运收据和运输合同的证明，通常不可转让。航空运单上注明了指定的收货人，即承运人可进行交货的唯一一方。许多承运人甚至在其网站上提供航空运单号，以方便实时跟踪和追踪货物。航空运单的标准化格式中包括：

- 托运人姓名和联系方式
- 收货人/通知人名称和联系方式
- 特殊处理信息
- 货物说明，包括货物描述和总计费重量
- 完税价格

上述信息应与托运人出具的其他运输单据上的信息相匹配。每份官方航空运单的右上角都有一个航空运单号，为该份航空运单所独有。航空运单号始终是一个 11 位数；前三位数字是国际航空运输协会指定的航空公司前缀，后七位数字是一个唯一序列号。许多航空公司都提供航空运单号以便在线追踪。

航空公司生成的航空运单号正本通常是海关当局唯一认可的航空运单号。纸质原件将随货物运输，海关通常可接受扫描件。航空公司出具的航空运单通常被称为“主运单”(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	
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
				Currency	Declared Value for Carriage
				Declared Value for Customs	
Amount of Insurance	INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance'				
Handling Information					
SCI					
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Class	Chargeable Weight	Rate / Charge
		lb	Commodity Item No.		Total
					Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
Prepaid		Weight Charge		Collect	
Valuation Charge		Other Charges			
Tax					
Total other Charges Due Agent					
Total other Charges Due Carrier					
Total prepaid		Total collect		Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency		Executed on (Date) at (Place) Signature of issuing Carrier or its Agent	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total collect Charges	


分运单——分运单（有时也称为HAWB）由货运代理或经纪人制作，并可在客户请求时提供。分运单包含的信息通常与普通航空运单相同，但不一定签字或有与主运单相同的追踪信息。因为分运单和主运单存在一定的差异，海关当局通常不承认分运单是正式的通关文件。但是，分运单仍可用于内部跟踪目的。

非标准运单——在紧急情况下，尤其是在需要国内空运时，航空运单可能不适用或不可用。非常规空运中的货物通常始终要求某种形式的文件，可以是单独的装箱单、自制货物清单（类似于装箱单）或特定军事机构的内部标准表格（运输军队资产时）。

托运人的危险货物申报单 (HazdeC)——与航空运单一样，HazdeC 由国际航空运输协会预先定义，对运输过程至关重要。HazDeC 包含所有危险货物的相关信息，供装卸长和飞行员使用。遵守国际航空运输

协会规定的所有航空公司都不会接受一份填写好的 HazDeC，除非其由通过国际航空运输协会认证培训且获得危险货物处理全面认证的人员填写和签字。不遵守 HazDeC 的正确填写规定，或者因错误记录危险货物而导致事故，均会招致罚款、起诉和监禁。有关详细信息，请查阅本指南的“危险货物”部分。

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS



Shipper	Air Waybill No.					
	Page of Pages					
Consignee	Shipper's Reference No. (optional)					
<small>Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator.</small>	WARNING					
<p>TRANSPORT DETAILS</p> <p>This shipment is within the limitations prescribed for:</p> <p>(delete non-applicable)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT</td> <td style="width: 50%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> CARGO AIRCRAFT ONLY</td> </tr> </table> <p>Airport of Departure (optional):</p> <p>Airport of Destination (optional):</p>	<input type="checkbox"/> PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	<input type="checkbox"/> CARGO AIRCRAFT ONLY	<p>Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties.</p> <p>Shipment type: (delete non-applicable)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> NON-RADIOACTIVE</td> <td style="width: 50%; padding: 2px;"><input type="checkbox"/> RADIOACTIVE</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> NON-RADIOACTIVE	<input type="checkbox"/> RADIOACTIVE	
<input type="checkbox"/> PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	<input type="checkbox"/> CARGO AIRCRAFT ONLY					
<input type="checkbox"/> NON-RADIOACTIVE	<input type="checkbox"/> 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						
<p>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.</p>				<p>Name of Signatory</p> <p>Date</p> <p>Signature (See warning above)</p>		

计费重量

采购航空运输服务时，规划人员必须应对所谓的“计费重量”。通常，航空公司会按货物总重向客户收费。航空运输时，重量的增加通常意味着燃料的增加，即成本的增加。但是，有些货物本身重量极轻，但体积很大。尽管轻货可能消耗更少的燃料，但航空公司仍必须收取最低的基础费用才能收回运营成本，因为计重收费实际上会使他们蒙受损失。

为了解决低密度货物的收入损失，航空运营商会以“体积重量”或“立方重量”来收费。体积重量是一种基于体积来确定如何评估货物运输相对成本的方法。体积重量可用以下公式计算：

$$\text{公制} \quad (L(\text{cm}) \times W(\text{cm}) \times H(\text{cm})) / 6,000 = \text{体积重量 (KG)}$$

$$\text{英制} \quad (L(\text{in}) \times W(\text{in}) \times H(\text{in})) / 166 = \text{体积重量 (LB)}$$

$$\text{英制到公制} \quad (L(\text{in}) \times W(\text{in}) \times H(\text{in})) / 366 = \text{体积重量 (KG)}$$

因此，计费重量是指航空公司向客户开票的“相对”重量。通常，运输商在向客户报价时，会选择货物实际总重或体积重量中费用较高的重量来计费。航空公司是决定如何向客户收费的最终方，但空运客户应注意其航空运单上计算产生的“计费重量”。有些情况下，计费重量可能远大于总重，从而影响预算和规划。

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

运输时间

在航空界，时间是影响巨大的因素。商业机场中运营的飞机必须遵守严格的计划和时间表。

- 定期航班通常有预定的路线，即以特定的间隔起降，且很少有变化。
- 包机常由多方竞标，且除非签订合同，否则无法长期运营。
- 所有驻场飞机都受其所在机场时间表的限制。大型商业机场可能会限制飞机在地面的免费停留时间，超过后会收取累计的额外费用。飞机一般也只能在限定时间内停在分配的机位。

安排空运货物时，各方应事先做好准备，并准确地为货运代理人或航空运营商规定的时间准备好所有货物。不能按时交货会导致额外收费，或者完全失去飞机上的货物空间。

签约本地飞机

在严峻的作业环境中，各人道主义响应机构可能需要使用本地航空运营商临时运输货物。确定和了解合适的飞机或服务商是一项极具挑战性的工作，尤其是在时间和预算有限的地区。

在紧急情况或冲突环境中，本地运营的飞机会给服务的签约方带来特有和更大的风险：

- 本地/小型飞机可能没有运营地区中运营的全部手续。
- 本地运营商可能没有足够的安全标准，或有人道主义机构可能并不清楚的安全和安保事故历史。
- 在冲突环境中，本地航空运营商可能为冲突各方运送武器或物资，甚至有时会使用与人道主义组织运输相同的路线。
- 在任何情况下，本地运营商都可能参与走私、侵犯人权或者其他非法或不道德的活动。

一般而言，人道主义机构不应直接向本地飞机的所有者租赁飞机，而是应通过信誉良好的知名货运代理人或经纪服务机构招租小型或本地包机。尽管通过第三方可能会增加一些额外成本，但货运代理人和经纪人拥有能够筛查不当或不道德运输商的信息或工具。通过信誉良好的第三方进行交易时，合同的付款条款和仲裁程序也会更加透明和明确。

如果没有第三方货运代理人或经纪人，或者无法完全满足包机需求，但人道主义机构仍希望招租本地空运服务商，则签约机构需要考虑以下几个步骤：

- 获取飞机的注册编号/机尾编号以及飞行员和机组人员的姓名。尽管货运代理人可能无法与当事方签订合同，但他们仍然可以进行尽职调查。
- 咨询使用过其服务的其他机构以及可以追踪飞机的当地联合国办事处（国际民航组织、在该国租赁航空资产的联合国机构等）。
- 如果可能，联系当地民航管理部门，检查其注册情况并获取安全历史信息。
- 在线搜索注册编号/机尾编号，了解飞机是否因任何原因被标注。
- 确保航空运营商了解路线、地点和货物（类型、尺寸）。
- 除非合同经过一名当地律师和总部指定的法律协调人审查，否则不可签订合同。
- 付款条款应注明仅在成功交货后付款，不得接受即使飞机出于任何原因无法履行合同义务也会付款的条款。