

LUFTTRANSPORT

Speditørskolen 2024

Veileder

TBD

E-post: kurs@nholt.no

Telefon: 23088780

Sist revidert: Mars 2022

© NHO Logistikk og
Transport

Innhold

BESKRIVELSE - KARAKTERISTIKK	4
LUFTFARTENS ORGANISASJONER	5
IATA.....	5
ICAO	6
SPEDITØRENS ORGANISASJONER	7
FIATA og forholdet til IATA.....	7
TRANSPORTMIDLER OG UTSTYR.....	8
Oversikt over lastekapasitet på noen flytyper.....	10
OVERSIKT OVER CONTAINERTYPER	13
UTNYTTELSESMULIGHETER.....	21
Vanlig flyfrakt	21
Kurer	21
Consolidation (samlast).....	21
Kombinerte transporter	22
Charter	23
Splitcharter	23
Tidsdefinerte produkter	23
Kommunikasjon	23
TRANSPORTSTRUKTUR.....	24
FRAKTRATER	25
Fraktberegning	27
Oversikt over noen ratesystemer:	28
Bruttovekt og beregningsvekt.....	28
Vektbasis.....	30
Volumbasis	30
Lavere rate/høyere vektgruppe	31
Spesialrater	34
Betalingsmåter	34
Cod	34
Frakrutiner.....	36
Flysikkerhet.....	36
AMS (Automated Manifest System)	38
ECS/ICS (Export control system/Import control system)	38
Tremateriale (Fumigation).....	39
FLYFRAKTREVET (AIRWAYBILL).....	39
AWBs funksjoner	41
Transportkontrakt	41

Kvittering for mottatt gods	41
Fraktberegning	41
Forsikringsbevis	41
Tollbehandling.....	41
Fraktbrev.....	41
Utfylling av AWB.....	42
Utstedelse av AWB	42
Speditørfraktbrevet (HAWB).....	42
Air Way Bill (AWB/MAWB).....	43
House Air Way Bill (HAWB)	46
SAMLASTFORMER	48
Eksempel på samlast ved Q-rateberegning	48
Beregningsvekt for samlasten:.....	50
Beregning av fraktfortjeneste:	50
Løsningseksempel	51
AIR CARGO MANIFEST 618-7574 6	57
FRAKTREKLAMASJONER	58
Flyselskapenes ansvar	58
Reklamasjon	58
Hvem kan reklamere?	58
Hva kreves for at en reklamasjon skal få gyldighet?	60
Dokumentasjon	61
FLYSELSKAPETS ERSTATNINGSANSVAR.....	61
Utbetaling av erstatning.....	61
FORHOLDET SPEDITØR / FLYSELSKAP	63

BESKRIVELSE - KARAKTERISTIKK

Det var først etter den annen verdenskrig at utviklingen i flytrafikken skjøt fart og var en gullalder i 1960-årene. Fraktsiden har faktisk øket mer enn passasjersiden de senere år og i dag fraktes det årlig mengder man for 20-30 år siden, ikke kunne ha tenkt seg. Også i Norge har utviklingen vært enorm. Eksempelvis var totalomsetningen av flyfrakt 1.400 tonn i 1950, 25.000 tonn i 1976, 57.000 tonn i 2000 og 168.000 tonn inn/ut over Gardermoen 2017. Eksport av fisk har hatt en meget stor økning de senere årene, men også i oljebransjen er bruken av flyfrakt veldig vanlig.

Fra å være en eksklusiv transportform, er flyfrakt i Norge i dag blitt en naturlig del av transporttilbudet og vurderes i forhold til andre transportformers totalomkostnader. Først og fremst er det tidsfaktoren som teller. Det kan gjelde livsviktige varer som medisiner og økonomisk viktige varer som reservedeler til maskiner som står. Følgelig kan flyfrakt karakteriseres som:

- Hurtig transport
- Høy prisklasse
- Transportform som stiller spesielle krav til varen som skal fraktes

Særlig på lengre strekninger kan tidsbesparelsene i forhold til overflatetransport være store. For eksempel gjelder dette frakt til Østen, der flyfrakt har en transitt-tid på 2 til 4 dager, mens sjøfrakt har en transitt-tid på ca 1 måned.

Det aller meste kan flys, men det er noen hensyn å ta i forhold til vekt, form, vareslag og sikkerhet. Flyets utforming setter sine begrensninger, og det er viktig å vurdere flytype, samlast med annet gods og hvordan gjøre godset sikkert for fly, når man velger rute.

LUFTFARTENS ORGANISASJONER

Bak den internasjonale sivile luftfart finnes to organisasjoner; IATA og ICAO, som hver for seg - og i fellesskap - sikrer en forsvarlig og standardisert trafikkoperasjon og transportdokumentasjon.

IATA



IATA (International Air Transport Association) ble stiftet i 1919 og re-organisert i 1945. Medlemmene er flyselskaper over hele verden. Flyselskapene "delte" tidlig verden i tre områder; IATA - Areas. IATA har administrativt hovedkontor i Genève og de tekniske avdelinger i Montreal.

Organisasjonen var fra begynnelsen kommersielt orientert med opprinnelig målsetting å sikre medlemmene maksimal inntjening, ved en streng fastholdelse av de felles tariffen og rater som finnes i TACT (The Air Cargo Tariff). Oljekrisen i 70-årene satte imidlertid en stopper for solidariteten. Flere selskaper begynte å fastsette sine egne, lavere rater for å få større andel av godsmengden. I dag fastsetter IATA fortsatt rater, men individuelle forhandlinger mellom flyselskaper og speditører/avsendere er ofte avgjørende for prisene. Enkelte flyselskaper har også fått sine egne rater inn i TACT.

IATAs innsats for å etablere standarder på forskjellige områder har forenklet mange av luftfartens rutiner og operasjoner. Standardisering av lasteutstyr, fraktbrev, avregning og koder for byer og lufthavner er noen av områdene. IATAs clearing house gjør det

mulig å transportere en forsendelse på ett fraktbrev over flere strekninger, og betale for alle strekninger til ett flyselskap. Det flyselskap som krever inn frakten for hele transportstrekningen skal via IATAs «clearing house» betale de andre flyselskapene andel av det totale fraktbeløp, utregnet i forhold til den strekning hvert selskap har transportert forsendelsen. Prinsippene ved fraktberegningen er standardisert, slik at avanserte utregningssystemer kan anvendes.

ICAO



ICAO (International Civil Aviation Organization) med hovedkontor i Montreal, er et FN-organ.

Icao jobber med en mengde emner innen luftfart.

- Regler og standarder for internasjonal lufttrafikk
- Retningslinjer for konstruksjon og operasjon av sivile transportfly
- Utvikling av flyplasser
- Sertifikater for flygere og teknisk personell
- Kommunikasjon og navigasjon
- Meteorologiske spørsmål
- Registrering og merking av fly
- Flykart
- Transport av farlig gods

Der IATA er et samarbeid mellom ulike flyselskap, og legger til rette for enklere drift av disse, er ICAO et samarbeid mellom land og setter standarder for Luftfarten som en helhet.

Icao har sin bakgrunn fra International Commission for AIR Navigation (ICAN), som hadde sit første møte i Berlin i 1903, uten at deltakerne oppnådde særlig mye. Nytt møte i 1906, med 27

land til stede. Først i 1912, ble medlemslandene enige om den første fellesordningen; bruk av radio callsigns på flygninger. ICAN fortsatte som organisasjon frem til 1945.

I 1944 møtte 52 land i Chicago for å diskutere reorganiseringen av luftfarten etter andre verdenskrig. Den permanente organisasjonen (ICAO) ble deretter opprettet i 1947, med 26 medlemsland på den undertegnede avtalen.

Det er i dag 193 medlemsland av ICAO, deriblant Norge.

SPEDITØRENS ORGANISASJONER

FIATA og forholdet til IATA



FIATA (Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles) er speditørens internasjonale organisasjon hvor flyfrakten har et eget institutt (Airfreight Institute). FIATA har sete i Zürich. Norske flyspeditører er gjennom Norske Flyspeditørers Forening og NHO Logistikk og Transport - tilsluttet FIATA. Det er et nært samarbeid mellom IATA og FIATA.

IATA, som er flyselskapenes organisasjon, utnevner de speditører som fyller organisasjonens strenge krav til en IATA-fraktagent.



Alle forhold omkring tildeling av IATA-fraktagenturer finnes i "Cargo Agency Administration Rules". De flyspeditørene som tilfredsstiller kravene til IATA-agenturer, får rett til å utstede fraktbrev og å gjøre forsendelsene klare for transport (Ready for carriage). IATA stiller krav også når det gjelder utdanning av personell. Særlig strenge er kravene ved forsendelser av farlig gods, hvor IATA krever at minst to personer fra hver eksportavdeling har godkjente kurs, og at kunnskapene vedlikeholdes ved jevnlig oppdateringskurs. I tillegg kom det nye regler i 2004 for personale som kan komme i befatning med farlig gods. Dette personalet skal ha et "awareness"-kurs som inneholder generell basisveiledning om farlig gods (Dangerous goods – DGR). Kurset skal repeteres hvert 2 år.

TRANSPORTMIDLER OG UTSTYR

Veksten i transportvolumet har også forandret selve behandlingen av godset. Tidligere var flyfrakt noen få, mindre kolli i lasterommet. I dag lastes det gods i passasjermaskiner, kombimaskiner og rene fraktemaskiner.

Som nevnt tidligere, er det visse krav som stilles til varer som skal transporteres med fly. Bl.a. er man avhengig av form, størrelse og vekt på hvert kolli. På side 5-7, er en oversikt over lastekapasitet på noen flytyper. Man må også være oppmerksom på de begrensninger de forskjellige flytypene har, med hensyn til kollienes form og størrelse. Eksempelvis har en DC-9 passasjermaskin en lastedør med høyde 79 cm og bredde 132 cm.

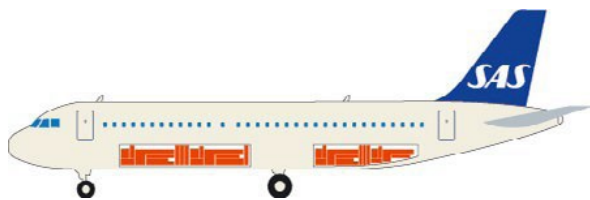
For å effektivisere selve lastingen/lossingen av fraktfly, har flyselskapene utviklet spesielle containere og paller for de forskjellige flytyper.

Noen eksempler på ULD-typer er vist på side 11. Utstyr på bakken har selvfølgelig blitt utviklet samtidig, og ved hjelp av hydrauliske laste- og losseplattformer kan en Boeing 747 frakmaskin med kapasitet på ca 100 tonn, lastes og losses på ca. 1 time.

I tillegg til dette disponerer lufttransporten verdens mest avanserte godsterminaler, hvor datastyring er tatt i bruk både i dokumentprosessene og i den fysiske behandlingen. Eksempel på dette kan sees både hos Lufthansa i Frankfurt og hos KLM på Schiphol ved Amsterdam, hvor trallene med gods styres automatisk via skinner, til lagerposisjoner i opptil 7 meters høyde. Når man ber datasystemet finne en bestemt forsendelse basert på fraktbrevnummeret, hentes varene automatisk og bringes dit man ønsker innen terminalen.

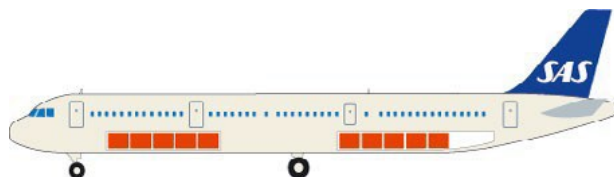
På flyplasser med mindre godsomsetning varierer graden av automatisering ned til rent manuelt arbeid. På grunn av den korte transporttiden er det en forpliktelse for både flyselskap, terminalholder og speditør at tiden på bakken er tilsvarende kort.

Oversikt over lastekapasitet på noen flytyper



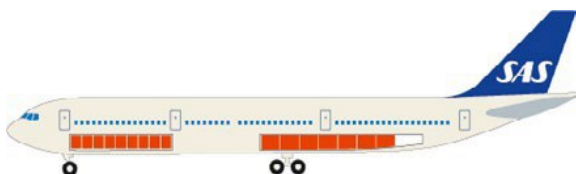
Airbus 319

Length	33.84 m
Wingspan	34.1 m
Cruising speed	840 km/h
Average Cargo Loading height	1-2 ton Max. 114 cm



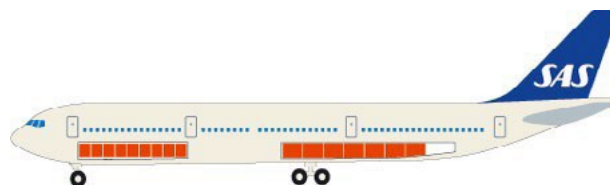
Airbus A321-200

Length	44.51 m
Wingspan	34.09 m
Cruising speed	0.82 mach
Freight capacity Cargo capacity	(max) 3 ton 17 m ³



Airbus A330-300

Length	63,60 m
Wingspan	60.30 m
Cruising speed	875 km/h
Freight capacity Cargo capacity	16-20 ton 90 m ³



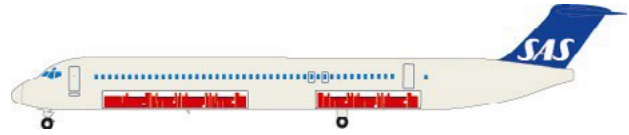
Airbus A340-300

Length	63.60 m
Wingspan	60.30 m
Cruising speed	875 km/h
Freight capacity Cargo capacity	16-20 ton 90 m ³



Boeing 737-600/700/800

Freight capacity	1 ton
Cargo capacity	6-16 m ³

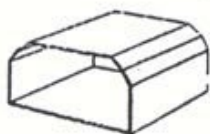


Md-87

Freight capacity	1.5 tons
Cargo capacity	8 m ³

Bilder og tekst brukt med tillatelse fra SAS Cargo Group

OVERSIKT OVER CONTAINERTYPER

LD7- container

Volum:	9.5cbm
Taravekt:	225kg
max. last:	5808kg avhengig av flytype
ext. dimensjoner:	314 x 210 x 160 cm
int. dimensjoner:	306 x 200 x 153 cm
Døråpning:	304 x 154cm
Lastbar på:	73F 310 300 340 767 747 74M 74F RFS

AAN -container

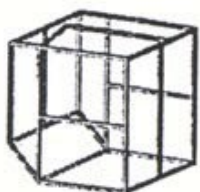
Volum:	9 cbm
Taravekt:	243kg
max. last:	2770kg
ext. dimensjoner:	318 x 224 x 156cm
int. dimensjoner:	304 x 210 x 147cm
Døråpning:	300 x 140cm
Lastbar på:	73F 73Q 310 300 340 767 747 74M 74F RFS

P6 -pallet (96 x 125")

Volum:	avhengig av flytype/contour
Taravekt:	100kg
max. last:	6704kg avhengig af flytype
ext. dimensjoner:	318 x 244 cm
int. dimensjoner:	304 x 230 cm
Døråpning:	-
Lastbar på:	73F 310 300 340 767 747 74M 74F RFS

20' -flat (96 x 238.5")

Volum:	avhengig av flytype/contour
Taravekt:	500kg
max. last:	10840kg
ext. dimensjoner:	606 x 244 cm
int. dimensjoner:	592 x 203 cm
Døråpning:	-
Lastbar på:	74M 74F RFS

DPE -container

Volum:	3.4 cbm
Taravekt:	76kg
max. last:	1149 kg
ext. dimensjoner:	119 x 154 x 157cm
int. dimensjoner:	-?????
Døråpning:	-?????
Lastbar på:	767 RFS

LD9 - Kjølecontainer

Volum:	8.3 cbm
Taravekt:	445kg
max. last:	5000*kg incl. tørris og batterier
ext. dimensjoner:	317 x 223 x 162 cm
int. dimensjoner:	303 x 210 x 145**cm
Døråpning:	210 x 145 cm
Lastbar på:	310 300 340 747 74M 74F RFS
Container-leie:	På forespørsel

- *avhengig af flytype
- **max. last høyde af hensyn til kjøleeffekt.
- leien inkluderer batterier, mens tørris er for avsenders regning

MYX -box (CoolBox)

Volum:	1 cbm
Taravekt:	90kg
max. last:	285kg
ext. dimensjoner:	140 x 100 x 75 cm
int. dimensjoner:	122 x 82 x 49 cm
Døråpning:	93 x 82 cm
Lastbar på:	737 73F 319 310 320 300 340 757 767 747 74M 74F M11F RFS
Container-leie:	På forespørsel

AVI - container (triple horse) Sammenleggbar

Volum:	-
Taravekt:	510kg
max. last:	3 hestekg
ext. dimensjoner:	213 x 233 x 208 cm
int. dimensjoner:	208 x 228 x 208 cm
Døråpning:	-
Lastbar på:	73F 74M 74F

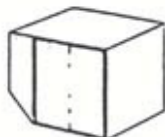
20' -container

Volum:	31.8 cbm
Taravekt:	1000 kg
max. last:	10340 kg
ext. dimensjoner:	606 x 244 x 244 cm
int. dimensjoner:	586 x 235 x 231 cm
Døråpning:	228 x 230 cm
Lastbar på:	74M 74F RFS

MYX -box (Garment Box)

Volum:	2 cbm
Kapasitet:	ca. 120-170 bølgeposisjoner
Taravekt:	72kg
max. last:	450kg
ext. dimensjoner:	152 x 115 x 159 cm
Lastbar på:	73F 310 300 340 767 747 74M 74F RF

Container-leie: På forespørsel

LD3 - Kjølecontainer

Volum:	3.1 cbm
Taravekt:	257kg
max. last:	1300kg incl. tørris og batterier
ext. dimensjoner:	200 x 153 x 162 cm
int. dimensjoner:	188 x 139 x 137 *cm
Døråpning:	143 x 137 cm
Lastbar på:	73F 310 300 340 747 74M 74F RFS
Container-leie:	På forespørsel

*max. lastehøyde av hensyn til kjøleeffekt.
 • leien inkluderer batterier, mens tørris er for avsenders regning

AKH -container

Volum: 3.5 cbm
Taravekt: 80kg
max. last: 1134 kg
ext. dimensjoner: 244 x 153 x 114cm
int. dimensjoner: 239 x 144 x 111cm
Døråpning: 142 x 110cm
Lastbar på: 320 RFS

LD3- container

Volum: 4 cbm
Taravekt: 80kg
max. last: 1508kg
ext. dimensjoner: 156 x 153 x 163cm
int. dimensjoner: 146 x 144 x 160cm
Døråpning: 141 x 150cm
Lastbar på: 73F 310 300 340 747 74M 74F RFS

DQF- container

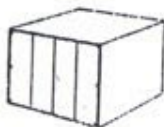
Volum: 7.2 cbm
Taravekt: 128kg
max. last: 2322kg
ext. dimensjoner: 244 x 153 x 157cm
int. dimensjoner:
Døråpning:
Lastbar på: 767 RFS

AAV- container

Volum: 11.5 cbm
Taravekt: 250kg
max. last: 3379kg avhengig av flytype
ext. dimensjoner: 308 x 214 x 206cm
int. dimensjoner: 304 x 210 x 200cm
Døråpning: 296 x 196cm
Lastbar på: 73F 74M 74F RFS

AMF-container

Volum: 13 cbm
Taravekt: 375kg
max. last: 5229kg avhengig av flytype
ext. dimensjoner: 406 x 244 x 161 cm
int. dimensjoner: 398 x 234 x 146 cm
Døråpning: 291 x 146 cm
Lastbar på: 310 300 340 767 747 74M 74F RFS

10'-container

Volum: 16.2 cbm
Taravekt: 255kg
max. last: 6549kg avhengig av flytype
ext. dimensjoner: 318 x 244 x 244 cm
int. dimensjoner: 300 x 228 x 238 cm
Døråpning: 292 x 228 cm
Lastbar på: 74M 74F RFS

PKC -pallet (61.5 x 60.4")



Volum: avhengig av contour (A320) ca. 3cbm
 Taravekt: 80kg
 max. last: 1513kg
 ext. dimensjoner: 156 x 153 cm
 int. dimensjoner: 146 x 144 cm
 Døråpning: -
 Lastbar på: 320

PLA -pallet (60.4 x 125")

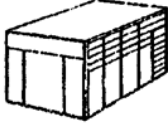
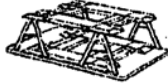


Volum: avhengig av flytype/contour
 Taravekt: 100kg
 max. last: 3075kg
 ext. dimensjoner: 318 x 153 cm
 int. dimensjoner: 304 x 139 cm
 Døråpning: -
 Lastbar på: 310 300 340 747 74M 74F RFS

P1 - pallet (88 x 125")



Volum: avhengig av flytype/contour
 Taravekt: 100kg
 max. last: 6704kg avhengig av flytype
 ext. dimensjoner: 318 x 224 cm
 int. dimensjoner: 304 x 210 cm
 Døråpning: -
 Lastbar på: 73F 310 300 340 767 747 74M 74F RFS

AVI- container (tripel horse)		lukket med plass til ledsager	
	Volum: Taravekt: max. last: ext. dimensjoner: int. dimensjoner: Døråpning: Lastbar på:	- 805kg 3 heste 318 x 244 x 235 cm 288 x 234 x 323 cm - 74M 74F	
Car rack			
			
PET box (hunder & katter)			
Type & dims	Tara & vol. vekt	Pris DKK	Pris DKK inkl. moms
S 60x45x40	4.0 kg 18,0 kg	480,00	600,00
M 80x55x55	6.0 kg 40,5 kg	640,00	800,00
L 100x65x70	13.0 kg 76.0 kg	800,00	1000,00
XL 125x75x90	22.0 kg 140.0 kg	1000,00	1250,00

UTNYTTELSESMULIGHETER

Av de varianter av flyfrakttilbud man har i dag, kan følgende hovedgrupper nevnes:

- Vanlig flyfrakt
- Tidsdefinerte – flyselskapenes egne varianter
- Kurer (UPS/DHL/Fedex mfl)
- Consolidation (samlast)
- Kombinerte transporter (Fly/Sjø, Bil/Tog o.l.)
- Charter
- Split-Charter

Vanlig flyfrakt

Transporteres i henhold til flyfraktbrev (AWB). Lastes i buken på vanlige passasjermaskiner, på paller eller i containere på rene fraktfly eller "widebody"-fly, f.eks. B747 og DC-10.

Innleveringsfristene varierer på de forskjellige flyplasser og kan også være avhengige av om lasten

skal gå med passasjer- eller rene fraktmaskiner.

Kurer

Dette er en transportform som er i sterk utvikling over hele verden. For en fast sum blir varen hentet hos avsender, tollklarert på avgangssted, fraktet til ankomststed, fortollet og så kjørt ut til mottakeren. Stadig flere speditører og kurerselskaper spesialiserer seg på et slikt produkt. Prisene på dette produktet, med enkelte unntak, vil ligge over vanlig flyfrakt. Det påløper ingen andre utgifter enn de som står på kurerfraktbrevet, bortsett fra eventuell toll og avgift ved innførselen. Prisene gjelder i all hovedsak fra dør-dør. Dessuten er det en meget hurtig transport, som regel med en angitt leveringstid til mottaker.

Consolidation (samlast)

Consolidation eller samlast, som det også kalles, skal gi både kunde og speditør bedre fortjenestemuligheter. På en innarbeidet destinasjon vil en speditør kunne tilby en lavere pris. Speditørens kostnader beregnes ut fra den totale samlasten, noe som gir de ulike

kundene økonomiske fordeler sammenlignet med å sende sin forsendelse alene. Godset samlastes med andre kunders last, og fraktes samlet til et sentralt sted i nærheten av mottakerne, i Norge typisk Gardermoen. Deretter splittes samlasten, og de ulike forsendelsene fraktes til sine mottakere. Dette er en veldig vanlig transportmåte, da den er både økonomisk gunstig og effektiv.

Her kommer det til et par nye begreper rundt fraktbrev som brukes: Master Airwaybill (MAWB), House Air Way Bill (HAWB), samt manifest.

MAWB er den totale samlasten. Fraktbrevet forteller samlastens totale vekt, fraktrater, og så videre. Avsender og mottaker av en samlast er speditør, adressene er lageret der samlasten bygges eller splittes.

HAWB er de ulike forsendelsene, og gir informasjon om avsender, mottaker, forsendelsen vekt/volum, leveringsbetingelser avtalt mellom avsender og mottaker og så videre.

Manifestet forteller hvilke HAWB som er med, hvor mange kolli pr. HAWB, om vekt, destinasjon (om den er en annen enn nevnt på MAWB), volum og fraktomkostninger.

Manifest blir ofte brukt som avregning med mottakerspeditøren/ breakbulkagenten. Sistnevnte er en meget viktig del av det hele. Han adviserer mottakerne, innkasserer frakter og andre kostnader og gir beskjed om eventuelle uregelmessigheter tilbake til samlasteren. Videre belastes det ofte "In transit costs", når sendingen skal videre til en annen flyplass. Dette er kostnader samlasteren må vite om på forhånd når han skal kalkulere sine rater, likeledes må han være oppmerksom på den til enhver tid gjeldende valutasituasjon. For at en samlasttrafikk skal være akseptabel rent tidsmessig, må det foreligge en fast ruteplan (flight schedule), f.eks. 2 faste avganger pr. uke, med bestilt plass hos flyselskapet. Dermed kan alle detaljer slik som MAWB, HAWB, flight nummer o.l. oppgis på forhånd.

MAWB og Manifest blir presentert av speditøren for flyselskapene. De ulike HAWB er mellom speditøren og dennes agent, og blir dent sammen med lasten i en lukket konvolutt som internpost.

Kombinererte transporter

Dette er transporter hvor flyfrakt brukes på en del av den totale transportstrekningen, og den resterende del blir dekket av andre transportmidler, f.eks. bil eller båt. En vanlig variant er SEA/ AIR fra det fjerne Østen. Her fraktes godset fra Østen til f.eks. Nord-

Amerika/Canada eller Dubai med båt, og derfra til destinasjoner i Europa med fly. Totalfrakten blir billigere enn vanlig flyfrakt, og transporttiden blir kortere enn ved ren sjøtransport.

Charter

Er varepartiet stort nok eller viktig nok, kan det å leie et helt fly være en mulighet. Rent prismessig er det sjelden at charter lønner seg, men pga. tid og volum/vekt er det ofte en nødvendighet å chartre en egen maskin.

Splitcharter

Denne form for lufttransport ble først tillatt i Skandinavia høsten 1987. Fra det fjerne Østen og til f.eks. Luxembourg har splitcharter vært tillatt i lang tid og har vært mye benyttet. Det går i korthet ut på at speditøren får kjøpe en del av plassen i et helt fly, for så å selge denne til flere kunder til en god fortjeneste. Splitcharter benyttes også til charteroppdrag for kunder som må ha godset fram til et helt spesielt tidspunkt og/eller når godset ikke er mulig å laste i en ordinær rutemaskin. Dette er da en litt billigere løsning enn en ren charter som nevnt over.

Tidsdefinerte produkter

Dette er flyselskapenes egne produkter, hvor de tidsdefinerer sine produkter med en angitt fremføringstid til den enkelte destinasjon. Prisene er også forskjellig fra produkt til produkt. Mest kjent er SAS Priority Cargo og Lufthansa TD - Flash.

Kommunikasjon

En annen viktig side er kommunikasjon. Stadig flere flyselskaper og speditører innseser nødvendigheten av et effektivt datasystem. Nesten alle flyselskaper og større internasjonale speditører har sine egne kommunikasjonssystemer. Alle forsendelser registreres i en databank i forskjellige faser av transporten: avhenting, booking, transitteringer, lagring på ankomststed med alle detaljer så som flighter, AWB, avsender, mottaker, antall kolli, vekt, verdi etc. Sensitiv informasjon er passordbeskyttet.

Da kommunikasjon mellom aktørene innen flytransport er særdeles viktig, er det

gjennom IATA etablert en felles kommunikasjonsplattform, «Cargo iq». Denne samler inn data, og leverer informasjon til aktørene. Disse presenterer igjen denne informasjonen gjennom sine egne sporingsløsninger. Omtrent 80 av de største flyselskapene, speditørene, bakkehåndtererne og transportørene er medlem.

I tillegg til selve datahåndteringen, danner disse medlemmene også en interessegruppe for utviklingen av selve kommunikasjonen, på tvers av bransjen.

TRANSPORTSTRUKTUR

I lufttransport har man som ved andre transportformer, ruteselskaper og charterselskaper. De førstnevnte opererer med faste avganger og ankomster mellom to eller flere steder og over lengre perioder. Dette er forpliktende i henhold til de avtaler man har landene imellom om internasjonale ruter og med samferdselsmyndighetene om innlandsrutene.

Charterselskapene er ikke underlagt de samme bestemmelser og pålegg, og kan derved sikre seg større belegg med en enklere administrasjonsform. Når det dreier seg om frakt, dekkes markedet av rene fraktfly, passasjerfly og en kombinasjon av disse, samt chartrede fraktmaskiner.

Der det ikke finnes trafikkgrunnlag for rene fraktfly, vil frakten gå med passasjerfly. Mengden gods er begrenset av flyets kapasitet og størrelsen på forsendelsen. Unntak herfra er charterfly. På de mer trafikkerte strekningene kan man få overkapasitet og sterkere konkurranse.

Godsmengdene til og fra de skandinaviske land og mellom de skandinaviske land og resten av verden er i mange tilfeller ikke store nok til at flyselskapene oppretter fraktruter til og fra skandinaviske flyplasser. Dette har medført at en del av flyfrakten blir transportert med bil til og fra de største flyplassene på det europeiske kontinent.

I de fleste tilfeller har flyselskapene selv etablert regelmessig biltrafikk som korresponderer med deres internasjonale rutenett fra f.eks. Amsterdam, Norden, Brussel, Frankfurt, Paris og Luxembourg. I andre tilfeller tilrettelegger flyspeditørene gjennomgangstransporter og utsteder gjennomgangsfraktbrev.

Godsøkningen på Gardermoen de senere årene har gjort at det nå er flere og flere flyselskaper som setter opp egne fraktfly til og fra Gardermoen. Allikevel blir kun 39% av flygodset fløyet ut av Norge. Resten går med lastebil.

Ved at biltransportene vanligvis skjer over natten, blir transporttidene ikke vesentlig forlenget. I mange tilfeller kan denne hente/bringetjenesten med bil faktisk forkorte den totale transporttiden, på de strekninger som kan ha kapasitetsproblemer.

FRAKTRATER

Flyfraktrater har tradisjonelt basert seg på IATAs regulativ og har blitt publisert i en internasjonal tariff "The Air Cargo Tariff" eller forkortet til TACT. I forbindelse med introduksjon av Tidsdefinerte Produkter, har det enkelte selskap kommet med en rekke nye tariffer.

Flyfraktratene blir i dag mer og mer lik passasjertariffene, hvor det er en jungel av forskjellige rater. Flyselskapenes rater endres oftere enn TACT blir oppdatert.

Flyselskapene har derfor i tillegg egne rateark.

Takt ratene kan derfor gjerne sammenlignes med veiledende priser, der kapasitet, mengde, kundeforhold og så videre, kan rabatteres.

TACT er oppdelt i tre bøker:

Orange: Regler

Rød: Rater til, fra og innenfor det nordamerikanske område

Grønn: Rater mellom alle øvrige lufthavner

TACT raten skal alltid benyttes og påføres på MAWB. Derfor er det viktig at man forstår forskjellen mellom denne «fastsatte veiledende prisen, som skal påføres fraktbrevet. Og den

rabaterte prisen man oppnår ved å forhandle en pris.

Fraktberegning

I TACT er fraktprisen pr. kilo mellom de forskjellige lufthavner offentliggjort. Det er varierende måter å beregne fraktbeløpet på, avhengig av hvor godset skal sendes og hvilke ratesystemer som anvendes til den bestemte destinasjonen. Dette vil klart fremgå av TACT for det aktuelle område.

Origin city: (OSL) OSLO
 Destination city: (SIN) SINGAPORE

State: Country: NO
 State: Country: SG

Currency: (NOK) NORWEGIAN KRONE

ULD / Type	Note	Carr Code	Item No	KgsMin Weight	Rate per or Charge	Effect Date	Expiry Date
				M	800.00		
	LH01			M	600.00		
	SK01			M	800.00		
				N	79.20		
		SK		N	26.00		
		TG		N	26.00		
	LH01			N	47.00		
	SK01			N	34.50		
		SK		45	22.00		
		TG		45	22.00		
	LH01			45	39.00		
	SK01			45	28.50		
				100	32.20		
		SK		100	18.50		
		TG		100	18.50		
	LH01			100	30.00		
	SK01			100	24.00		
				300	29.90		
				500	28.50		
		SK		500	16.00		
		TG		500	16.00		
	LH01			500	23.00		

Oversikt over noen ratesystemer:

- A. Minimumsfrakt (M) og Normalrate (N) med mengderabatt (Q-rater).

- B. Spesialrater (SCR) angis i TACT med firesifret nummer (0300 er fisk). Disse ratene trer i kraft over bestemte vektgrenser. Disse ratene er nå mer eller mindre ikke-eksisterende ut fra Norge, men er fremdeles gjeldende fra-til en rekke destinasjoner i andre verdensdeler.

- C. Class rates omfatter varer som har særlige felles kjennetegn og som krever en spesiell behandling (f.eks. levende dyr) får en høyere fraktrate. Aviser og ukeblader som transporteres daglig eller ukentlig, vil kunne oppnå en vesentlig reduksjon i fraktratene. Beregningsreglene vil variere fra IATA-område til IATA-område og være avhengig av de enkelte lands restriksjoner.

- D. Flyselskapenes egne rater som angis i TACT ved flyselskapenes 2-bokstav-koder med eventuelle tilleggskoder, f.eks. LH, BA og SK01, som angir henholdsvis Lufthansa, British Airways og SAS "Priority Cargo". Disse kommer til anvendelse kun av de respektive flyselskaper. De fleste flyselskapene benytter seg i dag av A, samt at de ofte har sine egne tidsdefinerte produkter hvor ratene ikke er publisert i TACT`en.

Bruttovekt og beregningsvekt

En sendings bruttovekt er innholdet (netto) pluss emballasje (tara). Bruttovekt konstateres ved å veie sendingen, og den angis på AWB med én desimal i rubrikken Gross Weight. Denne benevnelse for bruttovekt anvendes i TACT.

Fraktberegningen foretas i henhold til beregningsvekten, som kalles Chargeable Weight. Den fastsettes enten ved en enkel avrunding av Gross Weight eller ved volumberegning.

Chargeable Weight føres inn i egen rubrikk i AWB. På AWB figurerer således to vektbenevnelser:

- A. Gross Weight, som er sendingens virkelige vekt.

B. Chargeable Weight, som er grunnlaget for beregning av fraktomkostningene.

Chargeable Weight fastsettes som følger:

Vektbasis

- A. Gross Weight konstateres ved å veie sendingen.
- B. Vekten med én desimal avrundes til nærmeste hele eller halve kilo. Det avrundes ikke dersom Gross Weight ender på desimalene 0 eller 5.
- C. Den avrundede Gross Weight er lik Chargeable Weight.

<i>Eksempel</i>				
Gross Weight	7,3 kg	avrundes til	7,5 kg	Chargeable Weight
"	19,7 kg	"	20,0 kg	"
"	66,5 kg	"	66,5 kg	"

Volumbasis

De fleste fraktberegninger gjøres på vektbasis i henhold til den avrundede Gross Weight
Volumberegning foretas således:

Uansett kolliets faktiske form; om det er rundt, pyramideformet eller på annen måte irregulært, anses det alltid som en rektangulær "kasse" når volumet skal beregnes. For eksempel er totalvolum for en sylinder; diameter x diameter x høyde, fordi sylindere skal betraktes som en "kasse".

Største lengde, bredde og høyde måles i cm. Desimaler av en cm mindre enn 5 sløyfes, 5 og over forhøyes til nærmeste hele cm. Lengde, bredde og høyde multipliseres for å få totalvolum. Oftest oppgis målene i centimeter, men man beregner i meter da det er volumfaktoren i kubikkmeter, m³, som oppgis i fraktbrev og på AWB. For eksempel en pall som er 120cm lang, 80 cm bred og 54 cm høy får da følgende beregning;

$$1,20\text{m} \times 0,80\text{m} \times 0,54\text{m} = 0,518 \text{ m}^3$$

Beregn Chargeable Weight på volumbasis ved å multiplisere totalvolumet i m³ med 167, som er volumfaktoren for flyfrakt. Resultatet angis med én desimal. Desimalene avrundes på samme måte som Gross Weight, oppad til nærmeste hele eller halve kilo, såfremt resultatet

ikke i forveien ender med desimalene 0 eller 5. Vi har dermed fått Chargeable Weight på volumbasis. Hvis den er høyere enn den avrundede Gross Weight, skal fraktberegning foretas på volumbasis. Chargeable Weight føres på AWB i den tilhørende rubrikk.

Lavere rate/høyere vektgruppe

Vi har sett at Chargeable Weight er grunnlaget for fraktberegning. Chargeable Weight beregnes enten på basis av Gross Weight med avrunding, eller på basis av volumberegning og avrunding.

Ved ratesystemA, med normalrate (N) og mengderabatt (Q-rater) finnes det også en tredje mulighet for å beregne Chargeable Weight, nemlig å øke til neste høyere vektgruppe, som kan være 45 kg og over, eller 100 kg og over (+45 kg eller +100 kg).

Fraktraten kan være redusert i forhold til Normalraten dersom Chargeable Weight er 45 kg eller mer, dersom Q-rate inntreer ved 45 kg. Vi får dermed to vektgrupper og to fraktrater:

Under 45 kg med Normalrate, 45 kg og mer med Q-rate som har en mengderabatt i forhold til Normalraten. Hvis laveste Q-rate inntreer ved 100 kg, er raten ofte ytterligere redusert i forhold til Normalraten. Hvert enkelt flyselskap har sin egen ratestruktur med forskjeller i hvilke kilos

- intervaller de tilbyr mengderabatt (Q-rater) og hvilken rabatt hvert enkelt intervall skal ha. Se eksempel nedenfor.

Destinasjon	Flyplasskode	Flyselskap	M/M	-45	+45	+100	+300	+500	+1000	Fuel	Sec
Houston	IAH	Lufthansa TD-Flash (LH / 020)	600,00	25,50	25,50	25,50	25,50	25,50	25,50	8,00	1,20
Houston	IAH	Lufthansa TD-Pro (LH / 020)	600,00	22,50	22,50	13,00	13,00	12,50	12,50	8,00	1,20
Houston	IAH	UPS (5X / 406)	1150,00			12,00	11,50	11,25	11,00	8,00	1,20
Houston	IAH	UPS Priority (5X / 406)	2000,00			20,50	20,00	19,50	19,00	6,10	1,20
Houston	IAH	FedEx (FX / 023)	550,00	12,50	12,50	9,00	9,00	9,00	9,00	6,10	1,20
Houston	IAH	British Airways (BA / 125)	450,00	17,50	15,00	10,00	10,00	9,50	8,50	4,70	0,80
Houston	IAH	SAS Cargo (SK / 117)	590,00	25,00	21,50	17,00	17,00	15,50	15,00	8,00	1,20

Man bør alltid foreta den gunstigste (billigste) fraktberegning, og fraktprisen for en sending må ikke overstige prisen for en sending av samme slag i neste høyere vektgruppe. Dette kan forekomme før vekten nærmer seg vektgrensen 45 kg, nettopp fordi det kan være rabatt på raten.

Eksempel:

N-rate (under 45 kg)	kr 25,90 pr. kg
Q-rate (45 kg og over)	kr 19,40 pr. kg

Beregning:

A. Chargeable Weight 37 kg	
Fraktpris 37 x 25,90	kr 958,30
B. Ved vektgrense 45 kg	
Fraktpris 45 x 19,40	kr 873

Konklusjon

Chargeable Weight skal forhøyes til 45 kg. Det vil si til minimum for den neste høyere vektgruppe for å oppnå den gunstigste pris. Det vil derfor alltid være nødvendig å regne på om det lønner seg å gå opp til en høyere vektgruppe.

Forhøyelsen av Chargeable Weight lønner seg allerede ved 34 kg på grunn av 25 % reduksjon. Enkelte destinasjoner kan ha 100 kg som laveste Q-ratetrinn og forhøyelse av Chargeable Weight kan lønne seg ved 40-50 kg.

Det finnes andre vektgrupper. For transport til visse steder er det vektgrenser på 250, 300, 500, 1000, 2000 og 3000 kg. For hver vektgrense kan fraktraten være satt ned med noen prosent. Også her gjelder prinsippet med forhøyelse av Chargeable Weight. Regn ut minimum for den neste høyere vektgruppe og sammenlign med fraktprisen, beregnet på basis av den avrundede eller volumberegnete Chargeable Weight. Velg det laveste resultat.

I tillegg skal det beregnes Fuel surcharge og Security fee basert på vekt, ikke volum. Enkelte flyselskaper belaster på volum, men det er svært få. Spesielt Fuel surcharge har vært stigende de siste årene og er i enkelte tilfeller faktisk høyere enn rater gitt fra flyselskapene.

Spesialrater

De såkalte spesialrater (Specific Commodity rates) er særlig lave rater for visse varegrupper. De trer i kraft ved bestemte vektgrenser, svært ofte ved 100 kg. Det er her tale om betydelige reduksjoner i forhold til N-raten. En forhøyelse av Chargeable Weight til 100 kg for sendinger innen disse varegruppene kan derfor være aktuelt ved lavere vekt i enkelte tilfelle. Ved frakt til Fjerne Østen kan det f.eks. være aktuelt med forhøyelse av Chargeable Weight allerede ved 25-30 kg.

Betalingsmåter

Fraktprisen og evt. andre omkostninger kan enten betales av avsender eller mottaker, såfremt valutabestemmelsene i mottakerlandet tillater det.

Det er to betalingsmåter:

- A. Avsender har betalt: PP (prepaid)
- B. Mottaker skal betale: CC (Charges collect).

Cod

Betegnelsen COD står for Cash On Delivery. Det har ikke noe med selve transportomkostningen å gjøre, men betyr at mottaker skal betale varens pris (fakturaverdien) ved mottakelsen av sendingen. Tidligere aksepterte de fleste flyselskaper å innkassere COD-beløpet (etterkravsbeløpet), men dette har de nå helt sluttet med på grunn av meromkostninger og vanskeligheter flyselskapene fikk i enkelte tilfeller. Den eneste muligheten man i dag har for å sende COD, er ved å bruke speditør, hvor agenten på utleveringsstedet tar på seg å innkassere beløpet. For dette vil agenten beregne seg et gebyr.

Ordinær remburs har blitt en mer og mer vanlig form og erstatter i stor grad bruken av COD.

Fraktrutiner

For speditøren vil flyfrakt innebære de samme rutiner som for andre transportformer, nemlig:

FOR EKSPORT:

- Registrering av oppdrag
- Henting
- Booking
- Utstedelse av dokumenter (fraktbrev, tollpapirer o.l.)
- Tollbehandling
- Levering til flyselskapet
- Oppfølging
- Avregning

FOR IMPORT:

- Registrering av oppdrag
- Advisering
- Tollbehandling inkl. dokumentasjon
- Utkjøring og avregning

Flysikkerhet

Fly er et utsatt mål for terror på grunn av skadeomfanget og den mediedekningen man oppnår. Den siste tids terrorhandlinger har ført til et veldig stort fokus på nettopp sikkerhet for flyfrakt og passasjertransport på fly. Vi har alle sett den sikkerhetsutviklingen som har skjedd innen passasjertransport. Den samme utviklingen har skjedd innen flyfrakt.

I tråd med Luftfartstilsynets pålegg og internasjonale krav om sikkerhetskontroll av frakt i sivil luftfart, må alle forsendelser som skal på et fly ha status som sikker for flyfrakt (secured).

Sikkerhetsregimet som omhandler flyfrakt er beskrevet i det nasjonale sikkerhetsprogrammet (NASP). Programmet gir instruksjoner og regler. Det er opp til hver

enkelt speditør å etterleve disse dersom man ønsker å være en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør.

De speditører og transportører som ønsker å være sikkerhetsgodkjent, må utarbeide sitt eget securityprogram (RASP – regulated agent security program) og sende dette inn til Luftfartstilsynet for godkjenning. Godkjenning vil koste et inngangsbeløp og deretter årlige gebyrer til Luftfartstilsynet. Dette er kostnader som vil måtte bli belastet videre til kundene. Blant annet kreves det at hver enkelt speditør og transportør må ha sin egen securityansvarlig, som skal sørge for at alle ansatte er oppdatert om firmaets securityarbeid.

På samme måte som for speditørene, så er det opp til avsender om de ønsker å søke om status som kjent avsender. De må da utarbeide sitt sikkerhetsprogram, og følge det nasjonale regelverket NASP, på samme måte. Gebyret er lavere, og sikkerhetsprogrammet man må utarbeidet kan være enklere.

Ikke alt gods kan sikkerhetsoppgraderes på flyplassen. Dette kan være større metallenheter som store motorer, flytende væsker, osv.

Dersom avsender, speditør og alle ledd frem til flyet er sikkerhetsgodkjent, så har man en ubrutt kjede av sikre aktører, og oppnår dermed at varene er sikker ved innlevering til fly (secured).

Sikkerhetsoppgradering har også et kostands- og tidselement, som gjør at en sikker kjede er hensiktsmessig.

Fram til April 2011 kunne speditørene gjøre avsenderne kjente, ved fysisk besøk og kontroll der godset ble pakket. Dette er nå overtatt av myndighetene herunder Luftfartstilsynet. Speditørene kunne foreta fornyelse av sine kjente avsendere fram til april 2013.

I de tilfellene hvor sikkerhetskjeden er overholdt, kan man stemple fraktbrev som SPX – koden for rent gods (secured). (Det skal likevel være en viss prosentandel av secured-forsendelsene som tas ut til stikkprøvekontroll.)

I henhold til Luftfartsverkets regler er det altså kun RA – Regulated agent / sikkerhetsgodkjent speditør) som kan stemple sitt gods som SPX (Secured)

I alle andre tilfeller må gods innleveres som ”Unsecured” – altså enten når avsenderen eller transportøren ikke er securitygodkjent av speditøren eller Luftfartstilsynet, når transportkjeden er brutt og har foregått med ikke-godkjente transportører eller når det

har vært andre avvik. ”Unsecured”-forsendelser blir etter innlevering kontrollert før de blir sendt som flyfrakt.

Det noen få måter å kontrollere gods på:

- Gjennomlysning
- Sniffing
- Fysisk kontroll
- Hund (Finnes ikke i Norge)

AMS (Automated Manifest System)

Det stilles særlig strenge securitykrav fra amerikansk side, spesielt etter 11.september 2001. AMS - Automated Manifest System – er et ledd i amerikanernes securityarbeid. Flyselskapene som mottar gods for forsendelse til USA må ha fullstendig adresse, telefonnummer, kontaktperson og eksakt varebeskrivelse på forhånd. Disse opplysningene blir sendt elektronisk sammen med flyfraktbrevet til USA, ettersom amerikanske tollmyndigheter på mottakerstedet må ha disse opplysningene senest fire timer før flyets ankomst. Bøter vil bli utstedt for ukorrekte eller utelatte opplysninger.

AMS er nå innført i USA, Canada, India, Mexico, Korea, Argentina, Australia, Bangladesh, Brasil, Chile, Kina, Colombia, Israel, Japan, Peru, Filipinene, Sri Lanka og Tyrkia.

ECS/ICS (Export control system/Import control system)

I likhet med USA har Europa nå innført et kontroll system som overvåker både eksport fra Europa og import til Europa. Alle data må være overført til flyselskapene, som forestår denne meldingen ut og inn av Europa. Dette er som AMS, en gebyrbelagt tjeneste og må

belastes kundene.

Tremateriale (Fumigation)

Mange land, blant annet EU, USA, Canada, Kina og Australia, forlanger at all treemballasje, pakkemateriale av trevirke, trepaller osv. skal være varmebehandlet eller gasset for å ta knekken på skadedyr i trevirket. Pallene/treemballasjen må ha internasjonal merking som viser at disse kravene er oppfylt. For øvrig regnes det med at alle land vil innføre tilsvarende regelverk.

FLYFRAKTREVET (AIRWAYBILL)

Flyfraktbrevet er utformet etter samme prinsipper for de forskjellige flyselskaper og inneholder samme opplysninger i henhold til internasjonale regler som første gang ble publisert i Warszawakonvensjonen av 1929.

Flyfraktbrev heter på engelsk Air Way Bill, som til vanlig forkortes AWB. I det følgende anvender vi betegnelsen AWB for flyfraktbrevet. For utstedelse av AWB oppkreves et gebyr (AWB-Fee).

AWB utstedes i to sett. Ett sett for avsender og ett sett for mottaker. IATA og flere av speditørene innfører nå e-AWB, hvilket betyr at den fysiske AWB'n blir elektronisk og sendingene flytter seg papirløst. Dette forutsetter at alle data fra AWB'n blir elektronisk overført til flyselskapene.

Særlig skal man merke seg fraktbrevnummeret. Det er sammensatt av flere sifre. Foran bindestreken er et prefix som angir luftfartsselskapet, etter bindestreken kommer et åttesifret løpenummer, hvor det siste sifferet er et kontrollsiffer. Eksempelvis har SAS prefix 117-, Lufthansa 020-, KLM 074- og Thai airways 217-.

AWB - nummeret har til hensikt å identifisere godset med fraktbrevet. På enhver sending skal

alle kolli merkes med dette AWB -nummeret etter en gitt "barcode"- standard som er angitt av IATA/ FIATA.

AWBs funksjoner

Transportkontrakt

Når AWB er utfylt og undertegnet av avsender og flyselskap eller autorisert fraktagent, er det en juridisk bindende transportkontrakt. Kontraktsvilkårene står på baksiden av AWB'n.

Kvittering for mottatt gods

Original for shipper leveres avsender som kvittering for mottatt gods. Det må ikke gis noen annen form for kvittering, da AWBs kontraktsmessig ansvarsbegrensning i så fall bortfaller.

Fraktberegning

På AWB spesifiseres det beløp som skal betales for transporten og hvem som skal betale. Dersom avsenderen betaler, angis beløpet under "Prepaid". Dersom mottaker skal betale, angis beløpet under "Charges Collect". "Prepaid" forkortes til PP og "Charges Collect" forkortes til CC.

Forsikringsbevis

Det kan tegnes transportforsikring i AWB. Det utstedes ikke noen særskilt polise for den enkelte forsikring. AWB tjener som forsikringsbevis når de spesielle rubrikker er utfylt og premien beregnet. En egen forsikring kan også tegnes gjennom speditøren eller man kan tegne en generell transportforsikring.

Tollbehandling

All tollbehandling skjer i dag elektronisk via TVINN - systemet til tollvesenet. Såfremt det ikke er lagt inn spesielle sjekker i systemet mot bestemte vareslag/verdier eller lignende, får man stort sett en deklarasjon tilbake etter 10-30 minutter. En kopi av deklarasjonen settes så bak på AWB, slik at flyselskapene ser at sendingen er fortollet eller man kan bruke stempel der man oppgir fortollingens ekspedisjons- og løpenummer.

Fraktbrev

AWB ledsager sendingen og gir transportøren opplysninger om avgangssted, bestemmelsessted, innhold, vekt, verdi, antall kolli, avsender, mottaker, hvem som skal betale omkostningene osv. Man må også ha med en egen merknad om forsendelsen er

Secured eller Unsecured (se avsnittet om flysikkerhet). Unsecured forsendelser scannes/gjennomlyses/kontrolleres før det kan gå om bord i et fly.

Utfylling av AWB

For internasjonal transport skal AWB utfylles på engelsk, fransk, tysk eller spansk. **Hvis andre språk anvendes (f.eks. portugisisk), kreves en engelsk oversettelse i tillegg. Latinske bokstaver og arabiske tall skal brukes.**

Utstedelse av AWB

AWB kan fylles ut av de som kjenner reglene, men er utstedt først når;

- A. er underskrevet av avsender eller avsenders agent, og
- B. er underskrevet av luftselkap eller autorisert fraktagent.

Når AWB er utstedt, er det en juridisk bindende kontrakt mellom avsender og flyselkap.

Speditørfraktbrevet (HAWB)

Ved samlasttransport (consolidation), utsteder flyspeditørene eget fraktbrev - husfraktbrev - House Air Way Bill (HAWB) i tillegg til flyselkapets AWB, som da kalles Master Air Way Bill (MAWB).

HAWB - husfraktbrevet - er bygget opp på samme måte som flyselkapenes AWB og inneholder nøyaktig de samme opplysninger som man finner i flyselkapenes fraktbrev.

De vesentligste forskjeller er at fraktbrevnummeret på et HAWB, i øvre og nedre høyre hjørne ikke inneholder flyselkapets tresifrede identifikasjonskode (prefix), men i stedet skal ha avgangsflyplassens trebokstavkode foran et sekssifret nummer uten kontrollsiffer, f.eks. OSL-013667. I tillegg skal flyselkapets fraktbrevnummer, MAWB-nummeret, påføres øvre

venstre hjørne av HAWB.

Ved samlasttransporter inngås det to transportavtaler:

1. Avtale mellom samlastspeditøren og flyselkapet (MAWB)
2. Avtale mellom avsender og samlastspeditør (HAWB)

Air Way Bill (AWB/MAWB)

AIR WAYBILL (AWB/MAWB)
Set your tabulator stops here

DENNE BLANKETT LAGERFØRES AV BJERCH TRYKKERI AS TLF. 22 21 22 21

Fix the lines here

117 OSL 5941 3001

117-5941 3001

Shippers Name and Address		Shippers account Number		Not negotiable Air Waybill Issued by S A S SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM DENMARK NORWAY SWEDEN Head Office S-161 87 STOCKHOLM BROMMA, SWEDEN			
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 Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing							
to	By first Carrier	Routing and Destination	to	by	to		
Airport of Destination		Flight/Date	For Carrier Use only	Flight/Date	Amount of Insurance		
					INSURANCE - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "amount of insurance".		
Handling Information							
					SC		
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				Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency				Signature of Issuing Carrier or its Agent	
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination		Total collect Charges			

DENNE BLANKETT LAGERFØRES AV BJERCH TRYKKERI AS TLF. 22 21 22 21 7 99

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

117-5941 3001

House Air Way Bill (HAWB)

Set your tabulator stops here

HOUSE AIRWAYBILL (HAWB)

DENNE BLANKETT LAGERFØRES AV BJERCH TRYKKERI AS TLF. 22 21 22 21

Fix the lines here

117 | OSL | 5941 | 3001

OSL-013667

Shippers Name and Address		Shippers account Number		Not negotiable Air Waybill AS FELLESTRANSPORT Issued by P.O. BOX 25 N-2061 GARDERMOEN NORWAY								
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 Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing												
to	By first Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Currency	ORIG Date	WT/VOL PPD	Other PPD	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Flight/Date	For Carrier Use only	Flight/Date	Amount of Insurance		INSURANCE - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance'.					
Handling Information												SCI
No of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)				
			Commodity Item No.									
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						
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency				Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent						
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination		Total collect Charges		OSL-013667						

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

SAMLASTFORMER

Eksempel på samlast ved Q-rateberegning

Eksemplet viser en samlast bestående av tre forsendelser fra Oslo til Singapore. I eksemplet brukes ratene i TACT, både overfor flyselskapet og avsender/mottaker. Flyselskapet som blir brukt er Singapore Airlines – SQ.

Salgsrate til kunder:

DESTINASJON	DEST	M/M	-45	+45	+100	+300	+500	+1000	Fuel	Sec
Singapore	SIN	800,0 0	21,00	19,00	12,75	10,75	8,25	7,75	4,70	1,20

Kjøpsrate fra Singapore Airlines, SQ;

DESTINASJON	DEST	M/M	-45	+45	+100	+300	+500	+1000	Fuel	Sec
Singapore	SIN	600,0 0	15,00	12,00	9,00	8,75	7,75	7,25	4,70	1,20

For utfylling av Master Airwaybill (MAWB) benyttes TACT raten nedenfor;

Origin city: (OSL) OSLO
 Destination city: (SIN) SINGAPORE
 State: Country: NO
 State: Country: SG

Currency: (NOK) NORWEGIAN KRONE

ULD / Type	Note	Carr Code	Item No	KgsMin Weight	Rate per or Charge	Effect Date	Expiry Date
				M	800.00		
		LH01		M	600.00		
		SK01		M	800.00		
				N	79.20		
			SK	N	26.00		
			TG	N	26.00		
		LH01		N	47.00		
		SK01		N	34.50		
			SK	45	22.00		
			TG	45	22.00		
		LH01		45	39.00		
		SK01		45	28.50		
				100	32.20		
			SK	100	18.50		
			TG	100	18.50		
		LH01		100	30.00		
		SK01		100	24.00		
				300	29.90		
				500	28.50		
			SK	500	16.00		
			TG	500	16.00		
		LH01		500	23.00		

- Forsendelse 105454

Avsender: Dele-eksport AS, Storgata 15, 0101 Oslo

Mottaker: Steel Factory, Industrial Street, 828815 Singapore

Totalt 5 kolli "metal seals", bruttovekt 400 kg og hver kasse måler 40x40x30 cm.

Leveringsvilkår FCA Oslo Lufthavn Gardermoen.

Beregning av volumvekt: $0,40 \times 0,40 \times 0,30 = 0,240 \text{ m}^3 \times 167 \text{ kg} = 40 \text{ kg}$

Faktisk vekt blir lagt til grunn for fraktberegning.

Beregning av flyfrakt: $400 \text{ kg} \times \text{NOK } 10,75 \text{ (+300-raten)} = \text{NOK } 4300,00$

Fuel surcharge: $400 \text{ kg} \times 4,70 \text{ kg} = \text{NOK } 1880,00$

Security fee: $400 \text{ kg} \times 1,20 \text{ kg} = \text{NOK}$

480,00 Total flyfrakt: NOK 6660,00

- Forsendelse OSL 105455

Avsender: Medical Supplies AS, Industriveien 15, 2050 Jessheim

Mottaker: Singapore Medical Hospital, Main Road 247, 824578

Singapore Totalt ett kollo medisinsk instrument, bruttovekt 100 kg med mål

120x80x200 cm. Leveringsvilkår CIP Singapore

Beregning av volumvekt: $1,20 \times 0,80 \times 2,00 = 1,920 \text{ m}^3 \times 167 \text{ kg} = 320 \text{ kg}$.

Volumvekt blir lagt til grunn for beregningen.

Beregning av flyfrakt: $320 \text{ kg} \times \text{NOK } 10,75 \text{ (+300-raten)} = \text{NOK } 3440,00$

Fuel surcharge: $100 \text{ kg} \times 4,70 \text{ kg} = \text{NOK } 470,00$

Security fee: $100 \text{ kg} \times 1,20 \text{ kg} = \text{NOK}$

120,00 Total flyfrakt: NOK 4030,00

- Forsendelse OSL 105456

Totalt 4 kolli reservedeler, bruttovekt 42 kg med mål 30x30x30 cm per kollo.

Leveringsvilkår EXW Skytta

Beregning av volumvekt; $4 \times (0,30 \times 0,30 \times 0,30) = 0,108 \text{ m}^3 \times 167 \text{ kg} = 18 \text{ kg}$.

Faktisk vekt blir lagt til grunn for beregningen.

Om man benytter -45 kg raten blir total flyfraktpris: 42 kg x 21,00 = NOK 882,00.

Dersom man forhøyer til +45 kg raten så blir total pris: 45 kg x 19,00 = NOK 855,00.

Her lønner det seg altså å "løfte" til 45 kg, som da blir billigere for kunden. I tillegg tilkommer fuel

4,70/kg x 42 kg = 197,40 og sec fee 1,20/kg x 42 kg = NOK 50,40. Total flyfraktpris på denne

forsendelsen blir NOK 1102,80.

Beregningsvekt for samlasten:

Bruttovekten er 542 kg og volumet til sammen 2,22 m³. Med et vekt/volumforhold på 1:6, eller 1m³ = 167 kg så blir den aktuelle vekten på 542 kg beregningsvekten. I tillegg skal beregnes fuel- fee 4,70/kg og securityfee 1,20/kg. Dette beregnes av vekt, ikke volum.

Beregning av fraktfortjeneste:

Frakt for forsendelse OSL 105454	NOK 4300,00
Frakt for forsendelse OSL 105455	NOK 3440,00
Frakt for forsendelse OSL 105456	NOK 855,00
Sum total	NOK 8595,00
+ fuel og sec fee	NOK 3197,80
5,90kgX542 Til sammen	NOK 11792,80
- Frakt betalt	NOK 4200,50
- Fuel og sec fee 5,90kg x 42	
<u>Brutto fortjeneste</u>	NOK 3197,80
	<u>NOK 4394,50</u>

Løsningseksempel

HAWB 105454

UTN:08 399 576228

Shipper's Name and Address DELE - EKSPORT AS STORGATA 15 0101 OSLO		Shipper's Account Number 000000		Not Negotiable Air Waybill Issued by OSL 105454 PANALPINA AS NO - 2061 GARDERMOEN NORWAY AS CARRIER		
Consignee's Name and Address STEEL FACTORY INDUSTRIAL STREET 828815 SINGAPORE		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 HEREDON 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 FILE: 576228/3545 FCA OSLO AIRPORT ETA: 13.11.2008 AT 13.15HRS				
Agent's IATA Code		Account No.		ETA: 13.11.2008 AT 13.15HRS		
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing OSL OSLO		VOLUME 0.240 M3				
To	By First Carrier	Routing and Destination	To	By	By	
CPH SINGAPORE AIR	SIN SQ					
Airport of Destination SINGAPORE		Flight/Date SQ3507/11	Flight/Date SQ7373/13	Currency NOK CP	Declared Value for Carriage NVD	
Handling		Amount of Insurance XXX		Declared Value for Customs NCV		
SPX / NOR RA 2401						
No. of Pieces GCP	Gross Weight	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
5 (5 X) 40 X 40	400.00	Q X 30	400.0	10.75	4300.00	METAL SEALS
5	400.00				4300.00	08NO SLAC-00005
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges
		4300.00		SCC		480.00 MYC 1880.00
Valuation Charge		Tax		Total Other Charges Due Agent		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.
				2360.00		
Total Prepaid		Total Collect		Total Other Charges Due Carrier		ON BEHALF OF THE SHIPPER PANALPINA AS Signature of Shipper or his Agent: LV
		6660.00		2360.00		
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		Executed on (date)		Signature of Issuing Carrier: XXXXXXXX
				10 NOV 2008 PANALPINA AS		
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges		618 7574 6473

HAWB 105455

UTN:08 399 576229

Shipper's Name and Address MEDICAL SUPPLIES AS INDUSTRIVEIEN 15 2050 JESSHEIM NORWAY		Shipper's Account Number 000000		Not Requisite Air Waybill Issued by OSL 105455 PANALPINA AS NO - 2061 GARDERMOEN NORWAY AS CARRIER		
Consignee's Name and Address SINGAPORE MEDICAL HOSPITAL MAIN ROAD 247 824576 SINGAPORE		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		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 HERE OF. 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.				
Agent's IATA Code		Account No.		Accounting Information FILE : 576229/3545		
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing OSL OSLO		Accounting Information CIP SINGAPORE				
Airport of Destination SINGAPORE		Flight/Date SQ3507/11		Flight/Date SQ7373/13		
By First Carrier CPH SINGAPORE AIR		Routing and Classification SIN SQ		Declared Value for Carriage NVD		
By NOK		By PPX		Declared Value for Customs NCV		
Amount of Insurance XXX		INSURANCE: If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"				
Handling SPX / NOR RA 2401						
No of Pieces RCP	Gross Weight	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
1 (1 X)	100.0K 120 X 80 X 200	Q	320.0	10.75	3440.00	MEDICAL EQUIPMENT
1	100.0K				3440.00	08NO SLAC-00001
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges
3440.00						SCC 120.00 MYC 470.00
Valuation Charge						
Tax						
Total Other Charges Due Agent						
Total Other Charges Due Carrier						
590.00						
Total Prepaid		Total Collect				
4030.00						
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency				
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges		
				618 7574 6473		
Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, each part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.						
ON BEHALF OF THE SHIPPER PANALPINA AS						LV
Signature of Shipper or his Agent						
AS CARRIER 10 NOV 2008 PANALPINA AS						
Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier's Agent						

AWB 105456

UTN:08 399 576230

Shipper's Name and Address BILSPESIALISTEN AS SKYTТА INDUSTRIPARK 1480 HAGAN		Shipper's Account Number 000000		Not Negotiable Air Waybill Issued by OSL 105456 PANALPINA AS NO - 2061 GARDERMOEN NORWAY AS CARRIER							
Consignee's Name and Address CARPARTS EXCLUSIVE CENTRAL INDUSTRIAL ESTATE 825518 SINGAPORE		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 OSL OSLO		Accounting Information FILE: 576230/3545		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 of required.							
Agent's IATA Code		Account No.		ETA: 13.11.2008 AT 13.15HRS							
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing CPH SINGAPORE AIR		Requested Routing SIN SQ		VOLUME 0.108 M3							
To	By First Carrier	Routing and Classifications	to	by	to	by	Currency	Rate	Class	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
CPH	SINGAPORE AIR		SIN	SQ			NOK	CC	X	NVD	NCV
Airport of Destination SINGAPORE		Flight/Date	At Common City	Flight/Date	Amount of Insurance		INSURANCE: If Carriage other insurance, and such insurance requested in accordance with conditions as reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"				
		BQ3507/11		SQ7373/13	XXX						
Handling SPX / NOR RA 2401											
No of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Class	Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)			
4	42.0	K	Q		45.0	19.00	855.00	SPARE PARTS			
(4 X)	30 X	30	X	30				08NO			
4	42.0	K					855.00	SLAC-00004			
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges					
				855.00		SCC		50.40 MYC		197.40	
Valuation Charge		Tax		Total Other Charges Due Agent		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.					
				247.80		ON BEHALF OF THE SHIPPER PANALPINA AS		LV			
Total Prepaid		Total Collect		Total Other Charges Due Carrier		Signature of Shipper or his Agent					
1102.80		AS CARRIER		10 NOV 2008 PANALPINA AS							
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		Executed on (date)		at (place)		Signature of Issuing Carrier			
				618 7574 6473							
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges							

MAWB 618.7574 6473

618 OSL 7574 6473		UTN:08 399 576227		618-7574 6473								
Shipper's Name and Address SPEDINOR AIRFREIGHT AS OSLO AIRPORT NORWAY		Shipper's Account Number		Not Negotiable Air Waybill Issued by SINGAPORE AIRLINES LTD. AIRLINE HOUSE, SINGAPORE AIRPORT PAYA LEBAR, SINGAPORE MEMBER OF IATA								
Consignee's Name and Address INTERNATIONAL FREIGHT LTD. SINGAPORE AIRPORT 521883 SINGAPORE		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 PANALPINA AS NO - 2061 GARDERMOEN NORWAY		Accounting Information FILE : 576227/3545		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 of required.								
Agent's IATA Code 60-4 7091/0183		Account No.		VOLUME 2.268 M3								
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing OSL OSLO												
To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	Currency	Unit Code	ST/PRO	ST/PRO	ST/PRO	ST/PRO	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
CPH	SINGAPORE AIR	SIN SQ			NOK	PP	X	X	X	X	NVD	NCV
Airport of Destination SINGAPORE		Flight/Date	For Carrier Use Only	Flight/Date	Amount of Insurance	INSURANCE - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"						
Handling		ETA 13.11.2008 AT 13:15		XXX								
SPX / 976556143												
No of Pieces RCP	Gross Weight	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)						
10	542.00		542.0	28.50	15447.00	CONSOLIDATED GOODS AS PER ATTACHED MANIFEST 5PCS 40x 40x 30 1PCS 120x 80x 200 4PCS 30x 30x 30						
10	542.00				15447.00	08NO SLAC-00010						
Freight		Weight Charge		Collect		Other Charges						
15447.00						SCC		650.40		MYC		2547.40
Valuation Charge												
Tax												
Total Other Charges Due Agent												
Total Other Charges Due Carrier												
3197.80												
Total Prepaid		Total Collect										
18644.80												
Currency Conversion Rate		CC Charges in Dest. Currency										
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges								
												618-7574 6473

AIR CARGO MANIFEST 618-7574 6

PANALPINA AS

GARDERMOEN N^oRINGSPIK
 NO - 2061 GARDERMOEN
 NORWAY
 PHONE: ++47 63943760

GARDERMOEN 13 JAN 2009

CONSIGNED TO:

P R E - C A R G O - M A N I F E S T

INTERNATIONAL FREIGHT LTD
 SINGAPORE AIRPORT
 SINGAPORE

MAWB-NO.....: 618-7574-6473
 CARRIER.....: SINGAPORE AIR
 FLIGHT.....: SQ 3507/11
 SQ-7373/13
 P. OF LOADING..: OSL
 P. OF UNLOADING: SIN

 NO HAWB-NUMBER TO FROM NATURE OF GOODS PCES GROSS WEIGHT FILE
 . CUSTOMS-RELATED

UTN: 08 399 576228
 OSL-105454 OSL SIN METAL SEALS 5 400.0 KG 576228
 08NO STATUS:

Y
 SPX / NOR RA 2401
 SHIPPER:
 DELE - EKSPORT AS
 STORGATA 15
 0101 OSLO

CONSIGNEE:
 STEEL FACTORY
 INDUSTRIAL STREET
 828815 SINGAPORE

 UTN: 08 399 576229
 OSL-105455 OSL SIN MEDICAL EQUIPMENT 1 100.0 KG 576229
 08NO STATUS:

Y
 SPX / NOR RA 2401
 SHIPPER:
 MEDICAL SUPPLIES AS
 INDUSTRIVBIEN 15
 2050 JESSHEIM
 NORWAY

CONSIGNEE:
 SINGAPORE MEDICAL HOSPITAL
 MAIN ROAD 247
 824578 SINGAPORE

 UTN: 08 399 576230
 OSL-105456 OSL SIN SPARE PARTS 4 42.0 KG 576230
 08NO STATUS:

Y
 SPX / NOR RA 2401
 SHIPPER:
 BILSPESIALISTEN AS
 SKYTTA INDUSTRIPARK
 1480 HAGAN

CONSIGNEE:
 CARPARTS EXCLUSIVE
 CENTRAL INDUSTRIAL ESTATE
 825518 SINGAPORE

 10 542.0 KG
 TOTAL =====> PIECES 10 542.0 KG

FRAKTREKLAMASJONER

Flyselskapenes ansvar

Flyselskapenes ansvar er i henhold til "Conditions of Contract" regulert ved:

1. Warszawa-konvensjonens eller Montreal-konvensjonens bestemmelser
2. Nasjonal lovgivning
3. Flyselskapenes egne betingelser

Flyselskapene er bare ansvarlig for skade, tap eller forsinkelse, dersom hendelsens årsak kan tilbakeføres til utvist skjødesløshet eller uaktsomhet fra selskapers side. Har avsender, mottaker eller deres representanter selv handlet skjødesløst eller uaktsomt, bortfaller flyselskapenes ansvar, med mindre deres ansatte har opptrådt forsettlig.

Flyselskapene er uten ansvar dersom det bevises at de har truffet alle mulige foranstaltninger for å

unngå skade, tap eller forsinkelse.

Flyselskapene er uten ansvar ved krig, streik, uforutsette lovendringer, tollbestemmelser, vær og temperaturforandringer og teknisk eller mekanisk svikt ("force majeure").

Det enkelte flyselskaps ansvar gjelder kun så lenge forsendelsen er i dets fysiske besittelse.

Reklamasjon

Har flere flyselskaper vært delaktige i en og samme transport, kan det reklameres til "first - eller last carrier" selv om skaden, tapet eller forsinkelsen er inntruffet mens forsendelsen befant seg i et annet flyselskaps besittelse. Slike saker oversendes det ansvarlige flyselskap for behandling.

Er to eller flere selskaper ansvarlige, hefter de solidarisk.

Hvem kan reklamere?

Reklamasjonsberettiget er personer, juridiske og fysiske, som har en legal interesse i

forsendelsen,
dvs. avsender, mottaker eller deres representanter.

Hva kreves for at en reklamasjon skal få gyldighet?

Reklamasjonen eller reklamasjonsforbeholdet skal fremsettes skriftlig og overlevert eller avsendt innen fristens utløp.

Det må reklameres innen de følgende fastsatte reklamasjonsfrister:

Warszawakonvensjonen	hvis avsender- og mottakerland har undertegnet haagprotokollen og etter Montreal-konvensjonen og luftfartsloven	Utgangspunkt
Skade 7 dager	14 dager	Dato for mottakelse av forsendelsen
Tap 120 dager	120 dager	Dato for utstedelse av fraktbrevet
Forsinkelse 14 dager	21 dager	Dato da forsendelsen ble stilt til mottakerens disposisjon

Med Warszawa-konvensjonen forstås den overenskomst om internasjonal luftbefordring som ble undertegnet i Warszawa 12. oktober 1929, slik den er endret ved protokoll avsluttet i Haag 28. september 1955. Haag-protokollen ble ikke underskrevet av alle land som hadde vedtatt Warszawa-konvensjonen. Mange land, deriblant Norge, skrev under Haag-protokollen den 28.9.1955, og protokollen er nå signert av over en tredjedel av de berørte land.

Med Montreal-konvensjonen forstås overenskomst om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring, undertegnet i Montreal 28. mai 1999. Konvensjonen er undertegnet av Norge. Montreal-konvensjonen er basis for de tilsvarende regler i Lov om Luftfart (Luftfartsloven).

Reklamasjoner som er datert etter disse tidsfrister, vil ikke bli tatt til følge dersom det ikke kan påvises at vedkommende flyselskap har handlet svikaktig. Et skriftlig forbehold innen

disse frister har samme gyldighet som en fullstendig reklamasjon, men blir det ikke reist krav innen 2 år, foreldes kravet mot fraktføreren.

Dokumentasjon

Som nevnt over skal reklamasjoner fremsettes skriftlig. Reklamanten må fremsette et spesifisert krav og vedlegge sitt originale eksemplar av fraktbrevet, samt handelsfaktura som dekker forsendelsen. Det skal vedlegges bilag for alt som søkes erstattet.

FLYSELSKAPETS ERSTATNINGSANSVAR

Erstatning "in natura" kan ikke kreves. Med andre ord erstattes ikke varen, kun verdien.

Dersom det ikke fremgår noe annet av transportkontrakten, er flyselskapenes ansvar begrenset til 19 SDR/kg. Det er det maksimale ansvar, uansett om saken gjelder skade, tap eller forsinkelse. Ved tap, skade eller manko erstattes fakturaverdien av godset, dersom den ikke overskrider det maksimale ansvar på 19 SDR/kg. Blir erstatningsutmålingen begrenset av det maksimale ansvar, er det vekten av det tapte eller skadede gods som blir lagt til grunn.

Ved forsinkelse refunderes ikke flyfraktkostningene, verken helt eller delvis. Det som erstattes, er det direkte tap forsinkelsen har påført reklamanten. Tapet må dokumenteres med bilag. Erstatning kan ikke overskride det beløp som ville blitt erstattet dersom sendingen var totalskadet eller bortkommet.

En eventuelt beregnet fortjeneste på varen dekkes ikke.

Det vil ofte lønne seg for den berettigede å tegne en transportforsikring på de varer som blir sendt, særlig hvis vareverdien er over 19 SDR/kg.

Utbetaling av erstatning

Det sendes brev til de erstatningsberettigede med opplysning om det beløp som vil bli erstattet. Med brevene følger "Liability Claim Discharge"(LCD)-formulærer, som skal underskrives av reklamanten og returneres. Disse formularene er ikke kvittering for utbetalt erstatning, men et dokument som bekrefter at saken er opp og avgjort, slik at

flyselskapet går fri dersom det siden blir reist krav angående samme sak. Når LCD-formularene er mottatt i undertegnet stand, blir erstatningsbeløpet oversendt.

FORHOLDET SPEDITØR / FLYSELSKAP

Det er helt klart at det er nødvendig med et godt forhold her, siden begge parter er viktige ledd i den totale transport. Man må samarbeide for å unngå at man får rutiner som kan resultere i dobbeltfunksjoner. På høyere plan har man kontakten mellom IATA og FIATA. I Norge har man kontakt med flyselskapene ved Norske Flyspeditørers Forening og NHO Logistikk og Transport.

Flyselskapene har gjennom IATA, vedtatt at agenturforholdet ikke er basert på individuelle avtaler mellom flyspeditørene og det enkelte flyselskap.

En IATA-fraktagent er derfor ikke bare agent for de flyselskaper som opererer i agentens hjemland, men også for samtlige flyselskaper over hele verden som er medlemmer av IATA.

En konklusjon på forholdet mellom speditør og flyselskap må bli at begge parter i stor grad er avhengige av hverandres tjenester. Videre kan flyselskapene ved hjelp av mer moderne bakkeutstyr, effektive dataanlegg og en realistisk ratepolitikk begrense sin virksomhet til selve lufttransporten. Dermed vil speditøren tilrettelegge og organisere transporten på bakken i enda større grad enn tidligere.