Organización del transporte aéreo

La naturaleza y el tipo de los acuerdos que las organizaciones humanitarias suscriban para el transporte aéreo de mercancías dependerán en gran medida del volumen de mercancías, del tipo de éstas y de los puntos de envío y destino. La mayoría de las cargas de tamaño medio (1-20 palés completos / 30 metros cúbicos) enviadas internacionalmente no requerirán, por lo general, un vuelo especializado, mientras que un volumen de carga elevado (más de 500 palés completos / 700 metros cúbicos) podría requerir la obtención de un avión completo. Por el contrario, las operaciones rutinarias prolongadas dentro de las fronteras de un país, por pequeño que sea, pueden requerir el arrendamiento a largo plazo de una aeronave. Puede consultarse una descripción general del tamaño del fuselaje en relación con la capacidad de carga en la tabla de capacidad de carga aérea

En casi todas las situaciones, los diferentes acuerdos para el transporte de carga aérea tendrán que ser organizados por transitarios, agentes u otras terceras partes que tengan la capacidad de poner en contacto a los solicitantes con varias opciones disponibles. El movimiento regular de cargas pequeñas puede hacerse a través de un transitario habitual, mientras que los fletamentos o arrendamientos especializados pueden hacerse a través de corredores especializados. Las organizaciones que suscriban este tipo de acuerdos deberán seguir su proceso de contratación habitual.

Los acuerdos de transporte aéreo más habituales pueden consistir en:

Programación regular: las compañías aéreas de todo el mundo desarrollan rutas regulares entre destinos comunes o de gran volumen. Para la carga que viaja en vuelos regulares el procedimiento es similar a comprar un billete en un avión de pasajeros regular; por tanto, resulta fácil identificar el espacio y mover la carga porque el movimiento es predecible y frecuente. La carga a través de rutas regulares puede transportarse como exceso de carga en la bodega de un avión comercial de pasajeros o mediante aviones de carga regulares. A menudo, la carga transportada a lo largo de rutas regulares se divide en diversos tramos y se vuelve a consolidar en el lugar de recepción, lo cual es posible gracias a la previsibilidad de los vuelos de llegada. Los desplazamientos regulares por avión son más baratos que la organización de vuelos especiales. Desgraciadamente, los vuelos regulares no se desvían de sus rutas y sólo suelen dar servicio a los mercados más desarrollados.

Fletamento: muchos transitarios y compañías aéreas se especializan en la organización de vuelos chárter, es decir, vuelos dedicados específicamente al movimiento de uno o un número reducido de envíos. El fletamento de vuelos suele ser extremadamente caro, pero tiene la ventaja de poder partir de un origen concreto, llegar a un destino determinado y cumplir los requisitos de tamaño y fuselaje del desplazamiento aéreo propuesto. Un fletamento bien organizado podría ajustar el tamaño de la aeronave al tamaño de la carga solicitada ahorrando en costes totales, así como identificar necesidades especiales como el entorno operativo general o limitaciones en el tamaño de la aeronave. Desgraciadamente, el fletamento de aeronaves suele implicar el reposicionamiento de una aeronave desde otra zona, ya que el fuselaje exacto necesario puede no estar domiciliado en el punto de partida deseado. Esto significa que los usuarios de este tipo de servicio suelen tener que pagar los costes de reposicionamiento. Dado que los vuelos chárter se refieren básicamente a un solo avión, los expedidores también corren el riesgo de que se retrase todo el proceso debido a fallos técnicos.

Arrendamiento de aeronaves: en situaciones en las que existen necesidades a largo plazo y bien identificadas, las organizaciones pueden optar por arrendar aeronaves. Las aeronaves pueden alquilarse durante meses o años, y pueden utilizarse de forma continuada para

satisfacer las necesidades que vayan surgiendo. En el "arrendamiento sin tripulación" se pone una aeronave a disposición de una organización sin apoyo adicional de tripulación ni mantenimiento, mientras que en el "arrendamiento con tripulación" se incluyen pilotos, tripulación y mantenimiento de la aeronave. Los arrendamientos con tripulación son más caros, sobre todo porque las tripulaciones de vuelo y mantenimiento cobran una tarifa comercial y la comida y el alojamiento suelen formar parte del contrato, aunque muchas organizaciones prefieren este tipo de arrendamiento para evitar dejar la complejidad de la gestión en manos no expertas.

Otros acuerdos: en tiempos de emergencia, la carga aérea puede ser transportada a través de una variedad de medios ad-hoc o irregulares, como aviones militares, aeronaves de propiedad personal u organizaciones que se ofrecen espacio gratuito entre sí. El proceso de utilización del transporte aéreo no tradicional para transportar carga puede implicar diversos procedimientos y umbrales de tolerancia. Independientemente del tipo de desplazamiento, los usuarios deberán respetar en todo momento la normativa de la CAA y la normativa nacional en materia de importación.