

## Disposições relativas ao transporte aéreo

A natureza e o tipo dos acordos que os organismos humanitários celebram para a movimentação de carga por via aérea serão em grande parte informados pelo volume de mercadorias, tipo de mercadorias e pontos de expedição/destino. A maioria das cargas de tamanho médio (1-20 paletes cheias/30 metros cúbicos) expedidas internacionalmente não necessitarão geralmente de um voo especializado, enquanto um volume elevado de carga (mais de 500 paletes cheias/700 metros cúbicos) poderá requerer a obtenção de um avião cheio. Inversamente, a operação prolongada e rotineira dentro das fronteiras de um país, por muito pequena que seja, necessita do aluguer a longo prazo de um avião. Para uma visão geral da dimensão da estrutura do avião em relação à capacidade de carga, consulte a [tabela de capacidade de carga aérea](#).

Em quase todas as situações, as diferentes disposições para o transporte aéreo de carga terão de ser tratadas por transitários, corretores, ou outros terceiros que tenham a capacidade de conectar os solicitantes a várias opções disponíveis. A movimentação regular de pequenas cargas pode ser feita através de um transitário típico, enquanto os fretamentos ou locações especializadas podem ser feitos através de corretores especializados. As agências que adquirem estes acordos terão de passar pelo seu processo típico de aquisição.

As disposições típicas do transporte aéreo podem assemelhar-se a:

**Agendamentos regulares** - As transportadoras aéreas de todo o mundo desenvolvem rotas regulares entre volumes elevados ou destinos comuns. A carga em movimento regular é semelhante à compra de um lugar num avião normal de passageiros - é fácil identificar o espaço e mover a carga porque o movimento é previsível e frequente. A carga transportada ao longo de rotas regulares pode ser transportada como carga em excesso no porão de um avião comercial de passageiros, ou transportada utilizando aviões de carga regulares. Muitas vezes, a carga movimentada ao longo de rotas regulares será dividida em várias parcelas e reconsolidada na extremidade recetora, um processo que é possibilitado pela previsibilidade dos voos de chegada. A circulação regular por via aérea é mais barata do que a organização de voos especiais. Infelizmente, os voos com agendamento regular não se desviarão dos seus cursos, e tendem a servir apenas mercados mais desenvolvidos.

**Charters** - Muitos expedidores e transportadoras aéreas especializadas na organização de voos fretados- voos especificamente dedicados à movimentação de uma ou muito poucas remessas. Os voos fretados (charter) são frequentemente extremamente caros, mas têm a vantagem de poder partir de uma origem específica, chegar a um destino específico e satisfazer as dimensões e os requisitos da estrutura aérea do movimento aéreo proposto. Um afretamento devidamente planeado poderá ser capaz de adequar a dimensão da aeronave à economia de custos totais da carga solicitada, bem como identificar necessidades especiais, tais como o ambiente operacional global ou limitações de dimensão da aeronave. Infelizmente, o afretamento de aviões significa frequentemente reposicionar um avião de outra área, uma vez que a estrutura exata pode não estar domiciliada no ponto de partida desejado. Isto significa que os utilizadores de serviços de afretamento têm normalmente de pagar pelos custos de reposicionamento. Como os afretamentos são basicamente apenas de uma única aeronave, os expedidores correm o risco de os incumprimentos técnicos atrasarem também todo o processo. Fatores que influenciam a decisão de fretar e a natureza do avião fretado:

**Aluguer de aeronaves** - Em situações em que existam necessidades a longo prazo, bem identificadas, as organizações podem optar pelo aluguer de aeronaves. As aeronaves podem ser alugadas por meses ou anos de cada vez, e as aeronaves alugadas podem ser utilizadas numa base contínua para satisfazer as necessidades à medida que estas evoluem. Um "Dry

Lease" é quando uma aeronave é disponibilizada a uma agência sem apoio adicional de tripulação ou manutenção, enquanto um "Wet Lease" é um tipo de arrendamento que inclui pilotos, tripulação e manutenção de aeronaves. Os arrendamentos "Wet lease" são mais caros, especialmente porque as tripulações de voo e de manutenção são pagas a uma taxa comercial e porque a alimentação e a habitação fazem normalmente parte do contacto, mas muitas agências preferem estes arrendamentos devido ao facto de tirarem a complexidade da gestão de aeronaves das mãos de peritos que não pertencem ao setor.

**Outras disposições** – Durante períodos de emergência, a carga aérea pode ser transportada através de uma variedade de meios ad-hoc ou irregulares. Isto pode incluir movimento de carga em aeronaves militares, em aeronaves de propriedade pessoal, ou em agências que oferecem espaço livre umas às outras. O processo de utilização do transporte aéreo não tradicional para movimentar a carga pode ter procedimentos variados e limiares de tolerância. Independentemente do tipo de movimento, os utilizadores terão de respeitar a todo o momento os regulamentos AAC e nacionais de importação.