

## Transport maritime

Le transport de marchandises par voie maritime est de loin le moins cher par kilogramme et par kilomètre parcouru par rapport aux autres principales formes de transport utilisées par les autres organismes humanitaires, et il est pratique pour des envois volumineux planifiés à l'avance. Le transport maritime est malheureusement aussi l'une des méthodes les plus lentes pour livrer des marchandises. Le transport maritime ne sera probablement pas utilisé pour répondre aux besoins immédiats en cas de catastrophe à déclenchement rapide, et sera plus approprié pour le prépositionnement ou pour répondre aux besoins post-catastrophe et à plus long terme.

## Termes courants dans le transport maritime

<b>Conteneur d'expédition</b>	Ensemble standard prédéfini d'unités d'expédition conteneurisées qui sont utilisées dans toutes les expéditions maritimes. Les conteneurs d'expédition existent dans de nombreuses variantes pour répondre aux besoins des différentes expéditions. Les conteneurs sont également dotés d'un numéro unique qui peut être suivi et, lorsqu'ils sont en mouvement, ils sont scellés à l'aide de sceaux de conteneur standard pour le secteur. La grande majorité des conteneurs sont disponibles dans des dimensions de 20 pieds et de 40 pieds.
<b>Charge de conteneur complète (FCL)</b>	Volume de marchandises d'une seule partie ou d'un seul envoi capable de remplir un conteneur d'expédition entier.
<b>Charge inférieure à un conteneur (LCL)</b>	Volume de marchandises d'une seule partie ou d'un seul envoi ne pouvant pas remplir un conteneur d'expédition entier.
<b>Équivalent vingt pieds (EVP)</b>	Abréviation pour désigner une mesure de volume équivalente à la taille d'un conteneur et pour repérer l'emplacement sur un quai ou un navire. Un conteneur de 20 pieds est égal à 1 EVP.
<b>Équivalent quarante pieds (EQP)</b>	Abréviation pour désigner une mesure de volume équivalente à la taille d'un conteneur et pour repérer l'emplacement sur un quai ou un navire. Un conteneur de 40 pieds est égal à 1 EQP ou 2 EVP.

---

<b>Port de chargement (POL)</b>	Port dans lequel une cargaison est chargée sur un navire et débarque.
<b>Port de déchargement (POD)</b>	Port dans lequel un navire arrive et décharge sa cargaison.
<b>Service direct</b>	Programme de navires dans lequel la cargaison est chargée/déchargée à partir du même navire.
<b>Service de transbordement</b>	Expédition dans laquelle un conteneur change de navire tout au long du transport, et la cargaison est déchargée dans un autre port pour rejoindre le navire se rendant au point de livraison final. Il peut y avoir un seul transbordement ou plusieurs transbordements.
<b>Charge utile/déchargement</b>	Lorsqu'un transitaire ou une société de transport envoie ou dépose un conteneur dans les installations d'un expéditeur et attend que le conteneur soit chargé/déchargé sans repartir pendant un délai donné.
<b>Dépôt et enlèvement</b>	Lorsqu'un transitaire ou une société de transport laisse un conteneur dans les installations d'un expéditeur pendant un ou plusieurs jours sans être présent pour le chargement/déchargement.
<b>Dépotage</b>	Enlèvement du contenu d'un conteneur, soit au port, soit chez le réceptionnaire. Peut ou non impliquer la rupture du sceau du conteneur ; un conteneur peut être ouvert avant la livraison pour diverses raisons, notamment l'inspection et le fractionnement d'un envoi consolidé. On parle aussi parfois de dépouillement ou de débouillage.
<b>Empotage</b>	Chargement d'un conteneur en vue de son expédition, à la gare de fret en conteneurs, chez le réceptionnaire ou dans un entrepôt de consolidation au milieu. Le scellement du conteneur peut se faire ou non au point d'empotage.
<b>À bord du navire/au bord du quai</b>	Stockage et manutention de marchandises dans un port, le long ou à proximité d'un navire de transport maritime.

---

---

<b>Accostage</b>	Emplacement désigné dans un port où un navire peut stationner et s'amarrer, généralement le long du bord long d'un navire pour permettre un déchargement sûr et facile. Les navires maritimes varient considérablement en taille, tant par leur longueur que par la profondeur sous l'eau qu'ils peuvent atteindre. L'espace d'accostage doit donc être désigné par un capitaine de port ou un fonctionnaire du port, et doit correspondre aux besoins du navire.
<b>Arrimage sur le pont</b>	Placement de la cargaison et des conteneurs entreposés sur le pont de surface d'un navire pendant la durée du transport. Le terme « sur le pont » désigne tout ce qui se trouve au-dessus de l'entrepôt situé sous le pont et qui a un accès libre à l'air au-dessus du bateau. Toutefois, l'entreposage sur le pont peut toujours commencer sous le bord supérieur du navire.
<b>Arrimage sous le pont</b>	Placement de la cargaison sous le pont principal d'un navire d'expédition.
<b>Vraquier</b>	Navire spécialement conçu pour transporter des marchandises volumineuses non emballées, telles que des céréales, du charbon, du minerai, des bobines d'acier et du ciment, dans sa ou ses cales. Les vraquiers sont idéaux pour le transport de céréales ou de matériaux en vrac qui peuvent être retirés avec un équipement spécial au point de réception. Il est fréquent que les vraquiers exigent une remise en sac au point de réception de l'expédition.
<b>Cargaison fractionnée</b>	Cargaison transportée en grandes quantités unitisées qui ne sont pas incluses dans un conteneur d'expédition standard. Les cargaisons fractionnées peuvent être des articles tels que de grosses pièces de machines, des matériaux de construction ou même des véhicules, et peuvent être stockées dans des compartiments spécialisés sous le pont.
<b>RoRo (navire roulier)</b>	Tout navire pouvant accueillir des véhicules « entrant en roulant/sortant en roulant ». Il peut s'agir d'un service régulier de ferry pour véhicules, mais de nombreux navires au long cours peuvent aussi avoir cette capacité.
<b>Débardeur</b>	Docker chargé du chargement, du déchargement et de la gestion des activités de transport maritime.

---