

Organización del transporte marítimo

Es muy raro que los buques de carga marítima sean propiedad o estén alquilados en su totalidad por un único organismo que también los utilice exclusivamente para sus propios fines de transporte marítimo. El tamaño total, el coste, el tiempo y la naturaleza general del transporte marítimo de mercancías hacen que ninguna entidad, salvo aquellas con volúmenes de carga masivos y regulares, pueda utilizar un buque entero a la vez. Para remediar esta situación, la gran mayoría de la carga marítima se organiza a través de transitarios, y se negocia en función del puerto de carga y descarga, el tamaño del envío, el tipo y las necesidades especiales de manipulación. Los expedidores que envíen mercancías por vía marítima deben ponerse en contacto con sus transitarios para determinar la modalidad correcta de trasladar su carga de un lugar a otro.

En el transporte marítimo, hay rutas muy transitadas y conocidas que muchos buques utilizan, conocidas como "rutas marítimas", especialmente entre puertos de gran volumen. Entre estas rutas marítimas, también hay lo que se conoce como "compañías navieras", o flotas de buques de propiedad privada y gestionadas por una empresa o un consorcio. Además de las compañías navieras, también hay una variedad de flotas mercantes más pequeñas y buques individuales que trabajan por contrato para el traslado de carga.

Debido al gran número de expedidores individuales que pueden enviar carga en un solo buque, es muy poco probable que un buque salga y llegue al destino exacto especificado por el expedidor. La carga enviada a través de buques de navegación marítima utilizará con frecuencia el servicio de transbordo, siendo descargada y cargada de nuevo en dos o más buques durante el trayecto, permaneciendo en un puerto seguro entre las cargas a la espera del buque correcto que se dirija al destino correcto. Los enlaces de un servicio de transbordo son elaborados por intermediarios y transitarios en nombre del expedidor, y éstos no suelen implicarse en la planificación de la ruta, sino únicamente en la carga en el destino final.

Transporte en contenedores / Producto suelto - El método preferido de envío por vía marítima es el uso de contenedores. Los contenedores marítimos, gracias a su construcción estandarizada, caben en una gran variedad de buques de carga marítimos. Los contenedores suelen precintarse en el puerto de carga y, como tales, pueden alternar entre varios buques y puertos mientras están en ruta con un riesgo mínimo de manipulación o robo. En general, los expedidores deben tratar de maximizar sus envíos intentando alcanzar un número entero de contenedor o contenedores de 20 pies (TEU) o 40 pies (FEU). Las cargas inferiores a un contenedor completo podrían tener que esperar hasta que se disponga de uno; de lo contrario, los expedidores podrían tener que recurrir a lo que se conoce como "consolidación", o compartir un contenedor con uno o más expedidores. Cuando se recurre a la consolidación de una carga inferior a un contenedor, puede ser necesario esperar a encontrar otro expedidor o expedidores que vayan al mismo destino final. La consolidación tampoco permite entregar contenedores completamente sin abrir en las instalaciones de un consignatario, ya que la carga tendrá que descomponerse y separarse en el puerto, lo que aumenta las posibilidades de pérdida o robo.

Los artículos especiales, como generadores, vehículos que no caben en un contenedor o contenedores de manipulación especial, como los contenedores frigoríficos, también pueden transbordarse utilizando dos o más buques. En el caso de los artículos de gran tamaño o voluminosos, también pueden enviarse por piezas, aunque es posible que haya menos buques disponibles con el espacio de estiba adecuado que se dirijan a los lugares correctos, lo que podría aumentar los costes y ralentizar todo el proceso de envío.

Fletamentos exclusivos - En ocasiones, una agencia u organización necesitará tomar plena

posesión de un buque para un solo viaje o durante un largo periodo de tiempo. Estos fletamentos exclusivos de buques se rigen por una estructura contractual conocida como "póliza de fletamento" En un acuerdo de fletamento, el armador proporciona el buque como un recurso junto con la tripulación, y normalmente se hace cargo del coste del combustible y el mantenimiento, aunque los detalles del acuerdo se identifican en el contrato. Algunos ejemplos de fletamentos exclusivos en ayuda humanitaria podrían ser:

- Arrendamiento de un buque granelero completo para el transporte de grano suelto de un lugar a otro
- Arrendamiento a largo plazo de un carguero para prestar servicios regulares de carga a lugares no atendidos por el mercado comercial
- Arrendamiento a largo plazo de buques de pasaje para fines especiales (barcos hospital, barcos de rescate, etc.)