

Accords relatifs au transport maritime

Il est très rare que des navires de fret maritime soient détenus ou loués en totalité par des organismes uniques qui les utilisent aussi exclusivement pour leurs propres besoins de transport. La taille globale, le coût, le temps et la nature générale du fret maritime font qu'aucune entité unique, à l'exception de celles qui ont des volumes immenses et réguliers de marchandises, ne pourra jamais utiliser un navire entier à la fois. Pour y remédier, la grande majorité du fret maritime est organisée par des transitaires et négociée sur la base du port de chargement/port de déchargement, de la taille et du type de l'envoi ainsi que des besoins de manutention particuliers. Les expéditeurs qui envoient des marchandises par voie maritime doivent se mettre en relation avec leurs transitaires afin de définir les modalités correctes de transport de leurs marchandises d'un endroit à l'autre.

Dans le domaine du transport maritime, il existe des itinéraires très fréquentés et bien connus empruntés par de nombreux navires, appelés « couloirs de navigation », notamment entre les ports à fort trafic. Entre ces couloirs de navigation, il y a également ce que l'on appelle des « lignes maritimes », c'est-à-dire des flottes de navires privées gérées par une société ou un consortium. En plus des lignes maritimes, il existe une variété de petites flottes marchandes et de navires individuels qui travaillent sous contrat pour le transport de marchandises.

En raison du grand nombre d'expéditeurs différents qui peuvent envoyer des marchandises sur un seul navire, il est extrêmement improbable qu'un seul navire parte et arrive à la destination exacte spécifiée par l'expéditeur. Les cargaisons expédiées par des navires maritimes utilisent fréquemment le service de transbordement, car elles sont déchargées et rechargées sur au moins deux navires en cours de route, et restent dans un port sécurisé entre les chargements en attendant le bon navire partant vers la destination correcte. Les liaisons d'un service de transbordement sont établies par des courtiers et des transitaires au nom de l'expéditeur, et les expéditeurs ne sont généralement pas associés à l'itinéraire, mais sont seulement concernés par la cargaison à la destination finale.

Conteneurisation / produits en vrac - La méthode privilégiée d'expédition par voie maritime est l'utilisation d'unités de conteneurisation. Les conteneurs d'expédition, grâce à leur construction standardisée, s'adaptent à une grande variété de navires de fret maritime. Les conteneurs sont généralement scellés au port de chargement et peuvent donc passer d'un navire à l'autre et d'un port à l'autre en cours de route, avec un risque minimal de falsification ou de vol. En général, les expéditeurs doivent chercher à optimiser leurs expéditions en essayant d'atteindre un nombre entier de conteneurs de 20 pieds (EVP) ou de 40 pieds (EQP). Les chargements inférieurs à un conteneur complet pourraient devoir attendre qu'un conteneur complet soit disponible, sinon les expéditeurs pourraient devoir recourir à ce que l'on appelle la « consolidation », c'est-à-dire le partage d'un conteneur avec un ou plusieurs autres expéditeurs. Les cargaisons inférieures à un conteneur s'appuyant sur la consolidation peuvent nécessiter d'attendre de trouver un ou plusieurs autres expéditeurs se rendant à la même destination finale. La consolidation ne permet pas non plus de livrer des conteneurs complètement fermés dans les installations d'un réceptionnaire, car la cargaison doit être fractionnée et séparée au port, ce qui augmente les risques de perte ou de vol.

Des articles spéciaux tels que les générateurs, les véhicules qui ne peuvent pas entrer dans un conteneur ou les conteneurs de manutention spéciale comme les conteneurs frigorifiques peuvent également être transbordés à l'aide de deux navires ou plus. Les marchandises surdimensionnées ou volumineuses peuvent aussi être expédiées à la pièce, mais il se peut qu'il y ait moins de navires disponibles possédant l'espace d'arrimage adéquat et se rendant aux bons endroits, ce qui peut faire augmenter les coûts et ralentir l'ensemble du processus

d'expédition.

Affrètements dédiés - Il arrive qu'un organisme ou une organisation ait besoin de prendre la pleine possession d'un navire pour un seul voyage ou pour une période prolongée. Ces affrètements spécifiques du navire sont régis par une structure contractuelle connue sous le nom de « charte-partie ». Dans le cadre d'un accord de charte-partie, le propriétaire du navire fournit le navire comme ressource dédiée avec l'équipage, et prend généralement en charge le coût du carburant et de l'entretien, bien que les spécificités de l'accord soient définies dans le contrat. Voici quelques exemples d'affrètements dédiés dans le domaine de l'aide humanitaire :

- Location d'un vraquier entier pour le transport de céréales en vrac d'un endroit à un autre
- Location à long terme d'un navire de fret pour assurer un service régulier de transport de marchandises vers des destinations non desservies par le marché commercial
- Location à long terme de navires de passagers à des fins spéciales (navires-hôpitaux, bateaux de sauvetage, etc.)