

Disposições relativas ao transporte marítimo

É muito raro que os navios de carga marítima sejam propriedade ou totalmente alugados por agências únicas que também os utilizam exclusivamente para os seus próprios fins de navegação. A dimensão global, o custo, o tempo e a natureza geral do frete marítimo exigem que nenhuma entidade, a não ser as que têm volumes maciços e regulares de carga, possa alguma vez utilizar um navio inteiro de uma só vez. Como solução para este problema, a grande maioria da carga marítima é organizada através de transitários, e é negociada com base no ponto de carga/ponto de descarga, no tamanho da remessa, no tipo e necessidades especiais de manuseamento. Os expedidores que enviem qualquer mercadoria por via marítima devem entrar em contacto com os seus transitários para identificar a modalidade correta de transporte da sua carga de um local para outro.

Na navegação marítima, há rotas com muito trânsito e bem conhecidas que muitas embarcações utilizam como "rotas de navegação", especialmente entre portos de grande volume. Entre estas rotas de navegação, existem também as chamadas "linhas de navegação", ou frotas de embarcações privadas e geridas por uma empresa ou um consórcio. Para além das linhas de navegação, há também uma variedade de frotas comerciais mais pequenas e navios individuais que trabalham sob contrato para a movimentação de carga.

Devido ao grande número de expedidores individuais que podem estar a enviar carga num único navio, é extremamente improvável que um navio vá partir e chegar ao destino exato especificado pelo expedidor. A carga enviada através de navios de transporte utilizará frequentemente o serviço de transbordo, sendo descarregada e novamente carregada em dois ou mais navios ao longo da rota, permanecendo num porto seguro entre carregamentos enquanto espera pelo navio correto, que se dirige ao destino correto. As ligações de um serviço de transbordo são trabalhadas por corretores e transitários em nome do expedidor, e os expedidores normalmente não se envolvem com o encaminhamento, apenas se envolvem com a carga no destino final.

Contentorização /item solto - O método preferido de envio por via marítima é a utilização de unidades de contentorização. Os contentores marítimos, através da sua construção padronizada, adaptam-se a uma grande variedade de navios de transporte marítimo de mercadorias. Os contentores são normalmente selados no ponto de carga, e como tal podem alternar entre múltiplos navios e portos enquanto em rota, com o mínimo risco de adulteração ou roubo. Geralmente, os expedidores devem procurar maximizar as suas expedições tentando atingir um número inteiro de contentores de 20 pés (TEU) ou 40 pés (FEU). Cargas menores do que uma carga completa do contentor (FCL) podem ter de esperar até que uma carga completa do contentor esteja disponível, caso contrário os expedidores podem ter de confiar no que é conhecido como "consolidação", ou partilha de um contentor com um ou mais expedidores. Carga inferior à carga do contentor (LCL) usando consolidação pode requerer espera para encontrar outro expedidor ou expedidores que vão para o mesmo destino final que você. A consolidação também não permite que contentores totalmente fechados sejam entregues nas instalações de um consignatário, uma vez que a carga terá de ser separada no porto, o que aumenta as hipóteses de perda ou roubo.

Artigos especiais tais como geradores, veículos que não cabem num contentor, ou contentores de manuseamento especial como contentores frigoríficos também podem ser transferidos utilizando dois ou mais navios. Para artigos de tamanho excessivo ou volumosos, também podem ser expedidos por peça, no entanto, pode haver menos embarcações disponíveis com o espaço de arrumação adequado para os destinos corretos, o que pode aumentar os custos e atrasar todo o processo de expedição.

Charters dedicados - Ocasionalmente, uma agência ou organização necessitará de tomar posse plena de um navio para uma única viagem ou por um período de tempo prolongado. Estes afretamentos específicos de navios são regidos por uma estrutura de contratação conhecida como "charterparty". Num acordo de charterparty, o proprietário do navio fornece o navio como um recurso dedicado juntamente com a tripulação, e normalmente prevê o custo de combustível e manutenção, embora as especificidades do acordo estejam identificadas no contrato. Exemplos de afretamentos dedicados em auxílio humanitário podem incluir:

- Aluguer de um navio graneleiro inteiro para o movimento de grãos soltos de um local para outro
- Aluguer a longo prazo de um navio de carga para prestar serviços regulares de carga a locais

- não servidos pelo mercado comercial
- Aluguer a longo prazo de embarcações de passageiros para fins especiais (barcos hospitalares, barcos salva-vidas, etc.)