

Concepts propres au transport maritime

Surestaries portuaires - Le fret maritime dans un port entraîne des surestaries à un tarif différent de celui des aéroports ou des postes frontaliers. En raison de la taille et de la complexité des opérations portuaires, les conteneurs et les marchandises en gros bénéficient généralement de deux semaines de stockage gratuit avant que des surestaries ne s'appliquent. Ce tarif de surestaries portuaires est cependant variable, et les surestaries gratuites peuvent varier pour les conteneurs et les cargaisons fractionnées selon l'accord du transporteur avec le port, les compagnies maritimes et les gouvernements locaux, allant de deux à quatorze jours.

Navire battant pavillon - La majorité de la surface des océans du monde est considérée comme des eaux internationales, et les navires eux-mêmes peuvent passer la majorité de leur temps dans des eaux internationales non intégrées. En vertu du droit maritime international contraignant, tous les navires doivent toujours être immatriculés comme « battant pavillon » d'un quelconque pays du monde. Un navire battant pavillon d'un certain pays n'a pas forcément été fabriqué dans ce pays, et l'équipage ou quoi que ce soit d'autre concernant son activité n'est pas forcément lié à ce pays : cela signifie seulement que c'est le pays dans lequel le navire est immatriculé. Selon la réglementation, les navires doivent passer au moins une partie de l'année à quai dans le pays où ils sont immatriculés. La réglementation dispose également que le pays dans lequel le navire est immatriculé a l'autorité et la responsabilité ultimes de faire respecter les normes de sécurité et de pollution, et de poursuivre les contrevenants en vertu de la législation locale.

Limites des navires - Les navires d'expédition modernes deviennent de plus en plus grands et sophistiqués, mais il est extrêmement difficile (et parfois impossible) d'adapter les ports maritimes en vue d'accueillir ces navires pour un certain nombre de raisons. En outre, de nombreux navires peuvent avoir besoin d'[équipements de manutention du matériel](#) spécialisés supplémentaires qui ne sont pas toujours disponibles dans tous les ports, notamment les ports sous-développés ou délaissés dans des pays exposés aux catastrophes naturelles et aux conflits. Les limites auxquelles les navires peuvent être confrontés sont les suivantes :

- **Tirant d'eau de la coque** - Certains navires ont un tirant d'eau trop important pour certains ports qui sont limités par la topographie naturelle du plancher océanique.
- **Déchargement** - Les ports maritimes les plus petits et non améliorés peuvent manquer d'équipements de déchargement pour déplacer les conteneurs et les articles volumineux. Les navires transportant ces articles peuvent avoir besoin de grues montées sur le pont pour les déplacer eux-mêmes.
- **Taille** - Des navires trop longs risquent de ne pas pouvoir accoster correctement pour décharger les marchandises.
- **Navires battant pavillon** - Certains navires peuvent être interdits d'entrée dans les ports en raison de leur origine ou de leur pavillon d'immatriculation.