

Non classifié

DSTI/DOT(2001)3



Organisation de Coopération et de Développement Economiques
Organisation for Economic Co-operation and Development

08-Mar-2002

Français - Or. Anglais

**DIRECTION DE LA SCIENCE, DE LA TECHNOLOGIE ET DE L'INDUSTRIE
DIVISION DES TRANSPORTS**

**DSTI/DOT(2001)3
Non classifié**

**QUESTIONS RELATIVES A LA REGLEMENTATION DU TRANSPORT MARITIME
INTERNATIONAL**

Contact: Division des transports, M. Wolfgang Hübner, Chef de la Division des transports,
tel: +33 1 45 24 91 32; fax: +33 1 44 30 62 57 ; e- mail: wolfgang.hubner@oecd.org

JT00122238

TA 9291 : 02/07/01 - 11/02/02

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

Français - Or. Anglais

Résumé

Le présent rapport est consacré au cadre réglementaire applicable aux transports maritimes de lignes régulières et de vrac. L'expansion de ces deux secteurs est étroitement liée à celle du commerce mondial. En sa qualité de prestataires de services, l'industrie des transports maritimes internationaux, qui joue un rôle prédominant dans le transport international de marchandises, a facilité le commerce mondial et contribué à son essor. Selon la CNUCED, le tonnage total des marchandises acheminées par voie maritime se serait élevé à 5 330 millions de tonnes métriques en 2000.

Le présent rapport traite de l'arsenal des mesures réglementaires qui s'appliquent au transport maritime international de lignes régulières et de vrac et qui ont une incidence considérable sur ses performances. Il examine les réglementations administratives afin de déterminer si elles permettent d'atteindre efficacement leurs objectifs de manière efficiente, et il examine aussi tous les aspects des réglementations économiques qui restreignent l'accès au marché et la sortie du marché, la tarification, les pratiques commerciales, et les différentes formes d'organisation des entreprises.

Toutefois les aspects des réglementations qui concernent la politique de la concurrence applicables au transport maritime de lignes régulières feront l'objet d'une étude distincte du Secrétariat de l'OCDE.

Nombre des mesures qui s'appliquent aux services de transport maritime ne relèvent pas de cadres réglementaires mais de pratiques commerciales des opérateurs sur le marché. Les réglementations stricto sensu et les pratiques commerciales (la distinction est parfois difficile à faire) sont anciennes et ont beaucoup influé sur le développement des secteurs du transport maritime de vrac et de lignes régulières.

Le rapport reconnaît qu'en dépit de tout la multiplicité des réglementations et des pratiques, les secteurs du transport maritime de vrac et de lignes régulières paraissent moins réglementés que bon nombre d'autres secteurs de services, en particulier dans le domaine des transports. Cependant, il reste possible d'améliorer les cadres réglementaires pour renforcer l'efficacité économique au service de l'intérêt général et le rapport signale les domaines dans lesquels des réformes seraient souhaitables.

QUESTIONS RELATIVES A LA REGLEMENTATION DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

Table des matières

OBJECTIFS, SYNTHÈSE ET RECOMMANDATIONS POUR L'ACTION		6
I. PRESENTATION DU SECTEUR		13
3	Introduction	13
2.	Le secteur du transport maritime de lignes régulières	15
2.1.	Généralités	15
2.1.1.	Evolution/propriété de la flotte	15
2.1.2.	Croissance des trafics conteneurisés	16
2.2.	L'organisation du secteur des lignes régulières	17
2.2.1.	Conférences de lignes régulières	18
2.2.2.	La Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes	19
2.2.3.	Consortiums	20
2.2.4.	Alliances stratégiques/mondiales	21
2.2.5.	Accords entre membres des conférences et armements non-membres	22
3.	Le secteur du transport maritime de vrac	23
3.1.	Généralités	23
3.1.1.	Evolution/propriété de la flotte	24
3.1.2.	Croissance des trafics de vracs sec et liquide	24
3.1.3.	Croissance des trafics de GNL et de GPL	27
3.2.	Organisation du transport maritime de vrac	27
3.2.1.	Les pools de transporteurs maritimes de vrac	27
3.3.	Application de la politique de la concurrence au secteur du vrac	28
II. LE CADRE REGLEMENTAIRE		29
1.	Introduction	29
2.	Les arguments en faveur de la réglementation	30
3.	Les réglementations et les pratiques se rapportant aux droits et obligations des Etats à la sécurité et de protection de l'environnement	32
3.1.	Le Droit de la Mer – droits et obligations des Etats du pavillon	32
3.2.	Les réglementations internationales en matière de sécurité et de protection de l'environnement	33

3.3.	Les réglementations nationales en matière de protection de l'environnement et de la sécurité.....	33
3.4.	Les inspections de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port	34
3.5.	Les réglementations internationales du travail	37
4.	Les autres réglementations et les pratiques qui s'y rapportent.....	37
4.1.	Les instruments de l'OCDE	38
4.1.1.	Le Code de la libération des opérations invisibles courantes de l'OCDE (CLIO).....	38
4.1.2.	Les Principes communs de politique maritime de l'OCDE.....	38
4.2.	Les réglementations bilatérales d'accès aux cargaisons	40
4.3.	Les accords sur l'égalité d'accès	41
4.4.	Les accords instituant des droits égaux à participer aux échanges	41
4.5.	Parts de cargaisons réservées	41
4.6.	Les conditions d'immatriculation.....	43
4.7.	Le cabotage	45
4.8.	Les mesures de sécurité nationale.....	46
4.9.	Les régimes de responsabilité à l'égard des marchandises	47
4.10.	Evaluation globale.....	48
III.	ANALYSE DE L'EVOLUTION DES TAUX DE FRET	49
1.	Introduction.....	49
2.	Taux de fret pour les porte-conteneurs	49
3.	Taux de fret pour le transport maritime de vrac.....	53
IV.	LA SECURITE MARITIME ET L'ENVIRONNEMENT	60
1.	Introduction.....	60
2.	La protection de l'environnement	60
3.	Le coût de la sécurité.....	61
4.	Le coût de l'absence de sécurité.....	62
4.1.	Les pertes de navires.....	62
4.2.	Les accidents mortels de navigants.....	65
4.3.	Les coûts liés à l'environnement	66
4.4.	La pollution non pétrolière.....	69
5.	Résumé	69
V.	LES POSSIBILITES DE REFORME	71
1.	Réglementations sur la sécurité et l'environnement.....	71
1.1.	Réformes envisageables.....	71
2.	Réglementations applicables à l'exploitation de navires et aux pratiques commerciales	73
2.1.	Les instruments de l'OCDE	73
2.2.	Les réglementations bilatérales d'accès aux cargaisons	74
2.3.	Le cabotage	74
2.4.	Les autres réglementations	75

Annexe A : Le transport maritime de lignes régulières	77
1. Vue d'ensemble.....	77
2. Les types de services de lignes régulières.....	79
3. Evolution de la flotte et propriété des navires.....	79
3.1. Evolution de la flotte.....	80
3.2. Propriété par pavillon/propriété effective	80
4. Progression du trafic conteneurisé par grandes régions.....	81
4.1. Routes transatlantiques	82
4.2. Routes transpacifiques	82
4.3. Europe/Asie/Europe.....	82
5. Perspectives.....	83
 Annexe B : Le transport maritime de vrac	 84
1. Vue d'ensemble.....	84
2. Evolution de la flotte	85
3. Propriété par pavillon	86
4. Pavillon/propriété effective.....	87
 Annexe C : Cadre réglementaire d'ensemble	 88
1. Réglementations et pratiques relatives aux droits et obligations des Etats, ainsi qu'à la sécurité et à la protection de l'environnement.....	88
Le Droit de la Mer – UNCLOS – droits et obligations des Etats du pavillon.....	88
Réglementations internationales pour la sécurité et l'environnement	90
Le Code international de gestion pour la sécurité (Code ISM)	91
Réglementations nationales de sécurité et d'environnement	92
Les réglementations internationales du travail.....	93
Accords sur la responsabilité, l'assurance et l'indemnisation en matière maritime	94
2. Autres réglementations et pratiques pertinentes.....	95
Le Code de la libération des opérations invisibles courantes de l'OCDE (CLIO).....	95
Les Principes communs de politique maritime de l'OCDE	97
La Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes (Code de Conduite des Nations Unies).....	98
3. Politiques appliquées par les pays Membres de l'OCDE en matière de parts de cargaisons réservées.....	102
4. Les conditions d'immatriculation des navires dans les pays Membres de l'OCDE	104
 Annexe D : Les principales réglementations internationales pour la sécurité et l'environnement	 111

QUESTIONS RELATIVES A LA REGLEMENTATION DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

OBJECTIFS, SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS POUR L'ACTION

Objectifs

1 Cette étude a pour objet :

- a) de donner une vue d'ensemble des secteurs du transport maritime de lignes régulières et du transport maritime de vrac et de faire le point sur leurs performances et leurs caractéristiques structurelles ;
- b) de recenser les principaux régimes réglementaires qui, dans la zone OCDE, s'appliquent au transport maritime de lignes régulières et au transport maritime de vrac ;
- c) d'examiner les effets de ces régimes réglementaires sur l'industrie des transports maritimes et sur ses performances ; et
- d) de déterminer dans quelle mesure il serait possible de procéder, éventuellement, à une certaine déréglementation.

2. Le champ de l'étude englobe les mouvements de marchandises internationales et de cabotage intéressant les pays Membres de l'OCDE et qui sont assurés par des compagnies maritimes de lignes régulières (marchandises conteneurisées) et des transporteurs de vrac. Cependant, le rapport exclut explicitement :

- a) les aspects réglementaires dans les pays non Membres de l'OCDE ;
- b) tous les types de navires à passagers ;
- c) les types de navires marchands autres que ceux qui sont exploités dans les secteurs du transport maritime de lignes régulières conteneurisées et le transport maritime de vrac, ainsi que dans les trafics de lignes régulières non conteneurisées (bien que le cadre réglementaire qui s'applique à ces segments de l'industrie du transport maritime soit en gros comparable à celui qui s'applique au transport maritime de lignes régulières et de vrac tel qu'il est analysé dans ce rapport) ;
- d) les activités terrestres de l'industrie du transport maritime, c'est-à-dire les services portuaires, les fonctions auxiliaires comme la manutention et le stockage, ainsi que le transport des marchandises en pré ou en post acheminement ; et
- e) la politique de la concurrence applicable au transport maritime de lignes régulières.

Résumé succinct

Le transport maritime de lignes régulières et le transport maritime de vrac

3. L'industrie du transport maritime de marchandises ne constitue pas un bloc homogène. Il est constitué de plusieurs secteurs desservis chacun par des navires spécialisés. Chaque sous-secteur, qui a ses propres performances et ses propres caractéristiques structurelles est régi par un arsenal complexe de réglementations nationales et internationales conçues pour répondre aux différents problèmes apparus au cours de l'évolution du système des échanges mondiaux.

Les services assurés par les transporteurs maritimes de lignes régulières et de vrac sont très différents.

4. Les services de lignes régulières sont offerts à de nombreux chargeurs par des compagnies maritimes qui exploitent (pour la plupart) des porte-conteneurs sur des bases régulières entre des ports de chargement et de déchargement. Les services de transport maritime de vrac sont par contre assurés par des navires conçus pour transporter des marchandises solides, homogènes et non emballées (par exemple, céréales, minerai de fer et charbon) ou des marchandises liquides (pétrole, gaz liquéfié ou produits chimiques). Le transport maritime de vrac est en général assuré par des chargeurs indépendants sur des itinéraires non programmés.

5. Alors que dans le transport maritime de vrac, la coopération entre les compagnies maritimes est rare, elle est traditionnellement d'une grande importance dans le trafic maritime de lignes régulières et principalement sous la forme des conférences maritimes. Dans les années 90, de nouvelles formes de coopération sont apparues comme les consortiums et les alliances stratégiques. Cette structure du secteur des lignes régulières a aussi une influence sur la fixation des taux de fret puisque ceux-ci sont établis à partir du tarif des compagnies maritimes ou, si la compagnie est Membre d'une conférence, sur le tarif de la conférence. D'autre part, les taux de fret du transport maritime de vrac résultent de l'interaction de l'offre et de la demande de navires sur un marché ouvert. La croissance et la récession économiques, les fluctuations saisonnières et les événements politiques imprévus peuvent influencer sur les performances du secteur du vrac.

La croissance de la flotte est générale, mais le rythme diffère selon les secteurs

6. Dans le transport maritime de vrac et le transport maritime de lignes régulières, la flotte, comme la capacité de transport de marchandises, s'est fortement développée ces dix dernières années. Cependant, alors que le secteur du vrac a connu, au cours de cette période une croissance relativement régulière, de l'ordre de 20 %, de sa capacité de transport, la flotte de porte-conteneurs a triplé durant cette même période, et cette croissance s'est encore accéléré depuis le milieu des années 90.

7. Une tendance très nette à l'augmentation de la taille moyenne des navires durant la dernière décennie est manifeste dans le cas des porte-conteneurs, et les commandes concernent surtout des navires d'au moins 3 000 EVP. La taille moyenne des vraquiers n'a par contre guère varié.

Le trafic maritime mondial a crû rapidement en volume, mais les taux de fret ont récemment baissé sur la plupart des grandes routes commerciales et ont fluctué dans le transport maritime de vrac

8. L'expansion de l'économie et du commerce international a provoqué une rapide croissance du trafic mondial tant pour les marchandises conteneurisées (plus de 9 % par an) que pour les marchandises en vrac (environ 2 % par an) dans les années 90.

9. Dans le transport maritime de lignes régulières, en dépit des efforts déployés par les conférences pour atteindre (de leur point de vue) une certaine stabilité des taux, un déclin important des taux a été observé depuis le milieu des années 90 sur la plupart des grandes routes commerciales. Ce déclin est dû à la mise en service de gros navires, à une concurrence croissante des transporteurs hors conférences, au développement des groupements de transporteurs sur quelques routes et à la crise financière en Asie.

10. Dans le transport maritime de vrac, les taux de fret continuent à connaître des fluctuations importantes, et ceci traduit aussi bien les changements de structure de la demande pour les marchandises en vrac qu'une plus grande disponibilité de vraquiers modernes.

11. Globalement, dans les deux secteurs, du fait des entrées nettes de tonnage observées dans les années 90 et de l'évolution des taux de fret, les recettes des navires ont stagné ou même décliné.

Les pays Membres de l'OCDE restent propriétaires "effectifs" d'une bonne partie de la flotte mondiale

12. En dépit de la tendance au dépavillonnement des navires des pays de l'OCDE au profit des registres de libre immatriculation à faible coût, la majorité de la propriété "effective" (ou économique) se situe toujours dans les pays de l'OCDE.

13. Du fait de sa forte intensité en capital, le transport maritime conteneurisé est déjà très concentré et le devient de plus en plus tandis que les secteurs des navires-citernes et du transport de vrac sec comptent un nombre très élevé de petits armateurs n'exploitant qu'une ou deux unités.

La sécurité des navires pose un grave problème dans le transport de vrac mais beaucoup moins dans le transport maritime de lignes régulières

14. En dépit du démarrage de rigoureux programmes d'inspection des navires dans les pays Membres et dans les pays non membres, les pertes de navires et les accidents mortels dans l'industrie du transport maritime demeurent à un niveau inacceptablement élevé. Ceci est dû pour une large part à l'exploitation qui se perpétue de navires sous-normes, dans la mesure où des avantages financiers substantiels peuvent être retirés en évitant délibérément de se mettre en conformité avec les règles et les normes internationales régissant la sécurité et la prévention de la pollution. Les coûts liés aux pertes de navires sont élevés, surtout s'il s'agit de pétroliers.

15. Du point de vue de la sécurité des navires, le trafic de lignes régulières conteneurisées a été de loin le secteur le plus satisfaisant du secteur, car la tendance au développement de la conteneurisation des marchandises a rendu nécessaire un remplacement presque total d'un grand nombre de navires de marchandises générales âgés par des porte-conteneurs modernes. En revanche, de piètres conditions de sécurité ont prévalu dans le transport de marchandises solides en vrac. Dans les années 90, on a déploré la perte de quelques 200 vraquiers secs ayant entraîné la mort de plus de 800 navigants.

Le cadre réglementaire et son impact

L'industrie du transport maritime est assujettie à tout un arsenal de réglementations juridiques, techniques et économiques

16. Les réglementations adoptées dans les domaines de la sécurité et de l'environnement sont motivées fondamentalement par l'ampleur des coûts externes et par les défaillances au niveau de la transmission de l'information. Les pays peuvent facilement faire valoir qu'ils sont fondés à établir et à faire appliquer des normes adaptées pour assurer la sécurité maritime et protéger l'environnement marin, qui constituent des biens publics par définition. Cependant, plusieurs réglementations, qui restreignent la concurrence, influent notablement sur certaines activités de transport maritime. Dans ces cas là, des réformes sont nécessaires pour corriger la défaillance des autorités publiques. Il est particulièrement important d'essayer d'obtenir des réformes qui permettraient aux navires de tous pavillons d'accéder sans restrictions aux marchés. Compte tenu du caractère international de l'industrie maritime, ces réglementations s'appuient sur un vaste consensus entre les pays, sans lequel ces réglementations n'auraient que des effets limités. La plupart des réglementations internationales en vigueur ont ainsi été définies dans le cadre d'organisations internationales et intergouvernementales.

Les réglementations liées à la sécurité et à l'environnement

17. Les réglementations nationales et internationales sur la sécurité des navires et la protection de l'environnement sont fondées sur une série de conventions internationales adoptées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ces conventions reflètent l'approbation par la communauté internationale des mesures acceptables jugées nécessaires pour tenter d'optimiser la sécurité des navires et des personnes embarquées et minimiser le coût des pertes et des dommages liés à des accidents survenant aux navires.

18. Le présent rapport conclut que les réglementations sur la sécurité pourraient permettre d'atteindre en grande partie leurs objectifs si elles étaient appliquées de manière effective et constante. Cependant, la sécurité reste un problème permanent. Dans le même temps, le respect des réglementations actuelles et nouvelles relatives à la sécurité devra être vérifié en permanence pour s'assurer que leur but est atteint et qu'on peut en attendre pour la collectivité des avantages supérieurs à leurs coûts de mise en œuvre. Il faut s'efforcer de concilier la stabilité et la crédibilité des cadres réglementaires et la nécessité de les adapter pour tenir compte des évolutions nouvelles sur les plans technologiques et de l'environnement, notamment.

La réglementation relative aux opérations et aux pratiques commerciales

a) Transport maritime de vrac

19. Au sujet du transport maritime de vrac, le rapport conclut qu'il opère dans un environnement assez largement ouvert, et que les services ainsi que les taux de fret reflètent de manière générale les évolutions du marché et les pressions respectives de l'offre et de la demande. Les groupements de transporteurs de vrac qui se constituent de temps à autre ne parviennent guère à contrôler le marché et n'ont qu'une durée généralement assez brève. C'est pourquoi leur impact éventuel sur le marché du vrac est limité. De plus, ces groupements n'étant pas automatiquement bénéficiaires des exemptions aux lois sur la concurrence, ils sont traités par les autorités chargées de la concurrence comme les autres activités commerciales.

b) Transport maritime de lignes régulières

20. Bien qu'on soit parvenu dans le transport maritime de lignes régulières à un degré élevé de libéralisation en ce qui concerne l'accès au marché, il existe un bon nombre de réglementations qui continuent à restreindre ou à fausser l'entrée sur le marché.

21. Au sein de l'OCDE, le *Code des opérations invisibles courantes (CLIO)* et les *Principes communs de politique de transport maritime* fournissent le cadre de référence à la réglementation du transport maritime de lignes régulières entre les pays de l'OCDE.

22. Le *Code* contient les dispositions spécifiques au secteur du transport maritime qui sont destinées à donner aux résidents d'un pays Membre l'occasion illimitée d'utiliser eux-mêmes, ou de payer pour, tous les services qui touchent au transport maritime international et qui sont offerts par les résidents de tous les autres pays Membres. Ces dispositions stipulent encore que les politiques de transport maritime des pays Membres devraient reposer sur le principe de libre prestation du transport maritime dans un contexte de concurrence libre et loyale. Ce Code a un caractère contraignant et constitue le principal obstacle à l'introduction et à l'application d'une réglementation discriminatoire ou préférentielle en faveur des navires sous pavillon national. En dépit de certaines exceptions, l'application de ce Code a permis d'étayer efficacement l'approche adoptée par l'OCDE à l'égard du transport maritime de lignes régulières.

23. Les *Principes communs de transport maritime* complètent les dispositions du Code, et définissent l'approche commune adoptée par les pays Membres à l'égard des questions de politique maritime internationale et des pratiques suivies dans ce domaine. Ils fournissent aussi des moyens de contrer les pratiques restrictives discriminatoires des pavillons de certains pays non membres. Dans l'ensemble, ces principes encouragent et favorisent l'adoption d'une approche ouverte à l'égard du transport maritime international et devraient permettre d'étayer les réformes de ce secteur.

24. En ce qui concerne les pratiques générales de réglementation, telles que les politiques de réservation de cargaison, de cabotage, d'enregistrement des navires et autres, le rapport conclut que beaucoup d'entre elles aboutissent clairement à des distorsions sur le marché. Elles devraient être traitées par les administrations nationales et l'idéal serait qu'elles soient supprimées ou réduites. Il faut cependant noter que ces mesures n'affectent qu'une toute petite partie du marché des lignes régulières, et qu'elles sont en général fortement soutenues par les gouvernements nationaux pour des objectifs de sécurité ou d'intérêt national. Une réforme dans ces domaines présenterait néanmoins des avantages.

25. L'application de la politique de la concurrence dans le secteur du transport maritime de lignes régulières demeure un aspect controversé et actif du cadre réglementaire et c'est là un domaine dans lequel l'OCDE poursuit des travaux.

Recommandations en vue de la réforme

Réglementations en matière de sécurité et d'environnement

i) Une question cruciale est celle de savoir dans quelle mesure le système existant peut donner des résultats satisfaisants s'agissant des normes applicables aux transports maritimes mondiaux, et si ces normes peuvent être respectées sans imposer à l'industrie des coûts excessifs. La solution de remplacement serait une approche radicalement différente de la réglementation.

ii) Il est important d'évaluer les effets exercés sur les réglementations en vigueur afin de s'assurer qu'ils correspondent aux effets attendus et qu'elles sont appliquées avec toute la rigueur voulue. Il faudrait aussi explorer les approches suivantes qui peuvent se compléter :

- a) procéder à une évaluation formelle de la sécurité pour remplacer la réglementation normative. Il s'agit d'une tentative pour considérer globalement les risques liés à l'exploitation d'un navire donné.
- b) modifier le cadre institutionnel de la réglementation de la sécurité pour doter, en vertu d'un accord international de l'OMI, de nouveaux pouvoirs l'habilitant à intervenir directement auprès d'Etats membres qui ne respectent pas les obligations découlant des traités signés. On pourrait envisager plusieurs possibilités : habiliter l'OMI à gérer une base de données mondiale sur les navires, l'autoriser à "agréeer" les registres maritimes nationaux. On pourrait aussi renforcer le rôle des sociétés de classification.
- c) mise en place au sein de l'industrie du transport maritime de nouveaux mécanismes en vue d'instaurer une autorégulation, destinée à assurer que tous les intervenants – y compris les courtiers, les assureurs, les organismes de financement, et les fournisseurs de cargaisons coopèrent pour relever les normes, et de ce fait suppriment progressivement la nécessité de réglementations publiques plus contraignantes.

iii) En pratique, les réglementations de sécurité et d'environnement sont le fruit d'une concertation entre la communauté internationale représentée à l'OMI et les administrations nationales. En principe, elles sont censées refléter un avantage net pour la collectivité, ces institutions étant les mieux placées pour apprécier leur bien-fondé. Cependant, il est important que toutes les réglementations en vigueur et nouvelles soient périodiquement revues pour vérifier qu'elles atteignent bien leurs objectifs, et que des réformes soient envisagées dès lors que l'on manque d'éléments de nature à prouver que leurs avantages pour la collectivité l'emportent sur leurs coûts.

Réglementations qui influent sur les opérations et les pratiques commerciales

Instruments de l'OCDE

iv) Bien qu'il ne soit pas nécessaire de prévoir des changements spécifiques aux instruments de l'OCDE (c'est-à-dire CLIO et les Principes communs de politique maritime), il convient d'encourager les États-Unis à revoir leur position en ce qui concerne leur réserve à la Note 1 de CLIO.

Réglementations sur l'accès bilatéral aux cargaisons

v) Même s'il est admis que dans la pratique les accords bilatéraux de ce genre n'influent que sur une toute petite proportion des marchandises transportées par les lignes régulières dans le monde, il est cependant recommandé que, chaque fois que cela sera possible, de tels accords restrictifs puissent être abrogés ou tout au moins que leur application soit réduite. Le retrait du Code de conduite des conférences maritimes des Nations Unies n'est toutefois pas recommandé, car une telle décision serait de nature à créer entre les pays du Nord et du Sud des difficultés politiques inutiles sans que l'on puisse en escompter d'avantages substantiels.

Cabotage

vi) Le cabotage est reconnu comme une activité importante pour de nombreux pays. Toutefois son efficacité pour préserver les emplois et les flottes nationales a été mise en question et les réglementations applicables au cabotage ont été assouplies dans l'Union européenne et ailleurs sans qu'il en résulte des coûts manifestes. C'est pourquoi, en raison des avantages qui ont découlé de la libéralisation intérieure dans d'autres secteurs économiques, il est suggéré que les pays qui restreignent le cabotage envisagent de supprimer les dispositions correspondantes. Même si une libéralisation intégrale n'est pas politiquement faisable dans l'immédiat, il faudrait réfléchir sérieusement à la fixation d'un calendrier pour cette libéralisation, en prévoyant dans un premier stade le libre accès pour les pays Membres de l'OCDE. La libéralisation totale pourrait se faire dans une seconde étape.

Autres réglementations

vii) Parmi les réglementations qui subsistent, seules les dispositions relatives aux parts de cargaisons réservées qui influent sur la sécurité ou les cargaisons nationales ont un impact réel sur le secteur maritime, et encore, seulement dans certains cas très rares. En règle générale, il est suggéré que la suppression de ces restrictions permettrait d'améliorer au total l'efficacité du secteur ainsi que la qualité d'ensemble des services et de mieux servir, enfin de compte l'intérêt général.

Le transport maritime de vrac ne fait pas l'objet d'initiative spécifique en matière de réglementation.

viii) Toutes les réglementations qui s'appliquent aux trafics de vrac sec et liquide concernent la sécurité des navires et la protection de l'environnement marin, telles que stipulées dans les règlements et les normes nationales et surtout internationales. Il n'y a pas de cadre réglementaire spécifique aux navires de vrac, et l'activité de ce secteur est régie par la législation sur la concentration et la concurrence.

QUESTIONS RELATIVES A LA REGLEMENTATION DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

I. PRESENTATION DU SECTEUR

1. Introduction

1. L'industrie du transport maritime n'est pas homogène, mais elle est constituée de plusieurs sous-secteurs, qui sont soumis à des régimes réglementaires et commerciaux différents et dont les besoins sont desservis par différents types de navires spécialisés. En gros, le transport maritime peut être subdivisé en trois grandes catégories :

- les services de transport maritime de passagers ;
- les services de lignes régulières pour les marchandises ; et
- les services de transport de marchandises en vrac.

2. *Les services de transport maritime de passagers*, qui sont très spécialisés, sont assurés par des navires de croisière et des transbordeurs, ont été exclus du champ de l'étude.

3. *Les services de lignes régulières pour les marchandises* sont des services réguliers programmés entre des ports connus à l'avance (trafics de lignes régulières). Ils sont aussi exploités sur la base du "common carriage"¹ et transportent des marchandises pour plusieurs chargeurs à la fois, contrairement au secteur du vrac où le contrat unique constitue *la norme*.

4. Le secteur de lignes régulières est soumis à tout un arsenal de contraintes réglementaires, touchant à la fois à la sécurité et aux activités commerciales. Dans la plupart des pays, des compagnies de lignes régulières bénéficient, dans certaines conditions d'exemptions au titre des législations antitrust, qui leur permettent de conclure des accords de coopération, faculté qui a en partie aussi défini la configuration et l'organisation du secteur.

5. *Les services de transport de marchandises en vrac* comprennent plusieurs sous-divisions majeures en fonction des types de navires utilisés. *Les marchandises liquides* sont transportées à bord de chimiquiers, et le gaz liquéfié, le pétrole brut et les produits pétroliers raffinés à bord de navires-citernes. *Les marchandises non liquides* sont transportées par des vraquiers secs et d'autres types de navires (polyvalents).

¹ Un transporteur agréé est tenu d'assurer le transport de marchandises sans discrimination pour le compte de ceux qui sont disposés à payer le prix.

6. Les navires exploités sur les trafics de vrac n'opèrent pas en général selon des calendriers préétablis, mais accomplissent des voyages donnés pour l'exécution de contrats à court ou long terme, dans lesquels toute la cargaison embarquée pour le voyage appartient à un seul propriétaire. Par ailleurs, les transporteurs peuvent fréquenter des routes diverses pour s'adapter à une demande locale dans des ports donnés, et transporter différentes marchandises en vrac. On parle de transport à la demande. Ce type d'exploitation sans programme préétabli sur un marché ouvert est l'une des principales différences entre le transport maritime "de lignes régulières" et le transport maritime "de vrac".

7. Du point de vue de la réglementation, les navires de vrac sont exploités sur un marché considéré comme généralement libre et ne sont assujettis qu'à des obligations nationales et internationales concernant la sécurité, encore que ces réglementations soient appliquées avec rigueur du fait que de nombreuses marchandises en vrac (par exemple les produits pétroliers et les produits chimiques) sont relativement dangereuses.

8. L'absence de contraintes réglementaires de nature commerciale dans ce secteur de l'industrie du transport maritime signifie qu'il y a peu à attendre d'une investigation en vue d'une déréglementation ultérieure même si, comme on l'a déjà dit, les réglementations sur la sécurité imposent des obligations substantielles au secteur.

9. Globalement, les différentes branches de l'industrie mondiale du transport maritime sont assujetties à tout un arsenal de réglementations obéissant à des finalités administratives économiques, politiques ou techniques. Chaque réglementation est le reflet d'une réponse à des problèmes spécifiques apparus au cours de l'évolution du système de transport international. Ces réglementations peuvent être d'origine internationale multilatérale, bilatérale ou nationale. Elles peuvent porter sur les obligations de l'Etat du pavillon, les régimes de responsabilité en matière de marchandise, les limitations d'accès aux cargaisons, les comportements commerciaux, la conception/construction des navires et les équipements des navires. Elles peuvent s'appliquer aussi aux conditions d'armement et d'exploitation des navires.

10. Le transport maritime est fondamentalement de nature internationale, et sur la plupart des voyages les navires sont exploités sous des régimes réglementaires de plusieurs juridictions. Il n'est donc pas surprenant que l'évolution des réglementations s'appliquant à l'industrie du transport maritime soit le reflet d'un large consensus entre les nations, en l'absence duquel des normes de ce genre n'auraient qu'une valeur limitée. La plupart des réglementations internationales en vigueur ont ainsi été mises en œuvre par des organisations internationales intergouvernementales comme l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED).

11. Traditionnellement, la réglementation des opérations de transport maritime par les pays maritimes est justifiée par le désir d'établir et de maintenir :

- i) des normes relatives à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin ;
- ii) une participation des flottes nationales au transport de leur commerce national (bien que de manière générale, la liberté d'accès au marché soit assurée dans les pays de l'OCDE) ;
- iii) des réglementations commerciales destinées à faciliter une gestion ordonnée des activités ; et
- iv) la possibilité pour les transporteurs maritimes d'exploiter des services de lignes régulières en dépit des lois qui dans de nombreux pays visent à limiter les comportements anticoncurrentiels.

12. On examinera dans ce document les trois premiers cas et on analysera leurs modalités d'application afin de déterminer s'il existe des possibilités d'engager des réformes visant à réduire ou à supprimer les réglementations susceptibles de compromettre un développement futur efficient du transport maritime international de lignes régulières.

13. L'OCDE continue à étudier le quatrième point (la politique de la concurrence) et les résultats de cet examen seront présentés dans un rapport distinct.

2. Le secteur de transport maritime de lignes régulières

2.1. Généralités

14. Les services de lignes régulières assurent le transport de marchandises autres qu'en vrac selon des calendriers fixes. Les marchandises peuvent être transportées séparément (par exemple les véhicules automobiles) ou en chargement unitisés dans des conteneurs. Les différents types de services de lignes régulières qui opèrent dans le monde sont décrits en détail dans l'Annexe A, sections 1 et 2.

15. Différents types de navires participent au trafic de lignes régulières - navires de marchandises générales, porte-conteneurs, navires réfrigérés (reefers), navires polyvalents et rouliers ("ro-ro", dans lesquels les camions et les remorques sont embarqués par leurs chauffeurs) et des navires spéciaux comme les transporteurs de voitures. Jusque dans les années 60, les navires de marchandises générales étaient prépondérants sur les lignes régulières mais l'apparition de cargaisons unitisées a été suivie par l'expansion massive du trafic conteneurisé qui, dans de nombreux pays développés, représente actuellement plus de 75 % en volume du trafic de lignes régulières.

16. Cette expansion du trafic conteneurisé a favorisé la construction de porte-conteneurs de plus en plus grands dans le but de maximiser les économies d'échelle. Un effet induit de cette évolution vers des tailles de navires plus grandes a été le regroupement de compagnies maritimes dans des entités plus vastes, et la tendance pour les flux de marchandises à se concentrer dans des grands ports de transbordement ou "hubs", aux dépens de services qui subsistent entre des ports moins importants et pour la desserte de routes à trafic "maigre" (en termes de volume de cargaisons). Ces deux évolutions ont des conséquences sur les régimes réglementaires dans lesquels sont exploités les navires de lignes régulières.

2.1.1 Evolution/propriété de la flotte

17. L'évolution de la flotte internationale de lignes régulières et la répartition de la propriété de cette flotte appellent des observations importantes.

18. D'une part, la flotte de porte-conteneurs entièrement cellularisés a connu une expansion considérable (fin 1999, elle comptait 2.400 navires d'une capacité totale de 4,2 millions d'EVP (unités équivalents vingt pieds), contre 1,25 million d'EVP dix ans plus tôt), mais ce qui est plus important c'est que la taille des navires a elle aussi beaucoup augmenté. Par exemple, en 1999, les porte-conteneurs de la classe des 2-4.000 EVP représentaient 40 % de la capacité totale et les navires à plus de 4.000 EVP², environ 23 %. La capacité des porte-conteneurs atteint à présent 7.000 EVP et certaines commandes portent sur plus de 10.000 EVP.

² Containerisation International, février 2000.

19. D'autre part, il importe de signaler que de tels navires ne peuvent être exploités que par de grandes compagnies, ce qui favorisera encore la concentration par le biais de fusions, de consortiums ou d'alliances. En outre, seuls quelques ports seront en mesure de recevoir ce type de navires, ce qui conduira à une concentration des principaux services dans un nombre limité de grands ports, et entraînera un développement des services de collecte et de transbordement vers d'autres terminaux.

20. A la différence des données sur la répartition des flottes par pavillon d'immatriculation, les statistiques sur la propriété en fonction du pays de domiciliation font apparaître une part beaucoup plus importante pour les pays Membres de l'OCDE en général. Si l'on considère le pays de domiciliation du propriétaire, on constate qu'environ 65 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs et de vraquiers appartiennent à des propriétaires effectifs des pays de l'OCDE, alors que seulement 25 % de la flotte mondiale de vraquiers et environ 10 % de la flotte de porte-conteneurs sont immatriculés sous les pavillons de ces pays. Ces chiffres reflètent la tendance largement répandue parmi les armateurs des économies industrialisées à immatriculer leurs navires à des registres de pays non OCDE dans le but de réaliser des économies. Cela montre aussi que, bien que les pays de libre immatriculation aient attiré beaucoup de navires étrangers vers leurs pavillons, ils ne continuent à ne disposer que de très peu d'intérêts armatoriaux nationaux.

21. Ce qui est encore plus important, c'est que l'industrie des transports maritimes conteneurisés est par nature fortement capitalistique de sorte que vers le milieu de 2000, les vingt premiers exploitants conteneurisés détenaient plus de 60 % de la capacité mondiale de conteneurs³. Cela montre que les opérateurs de lignes régulières sont contraints de mettre à profit les économies d'échelle et que du fait de différentes concentrations, il est probable que les propriétaires (qui contrôlent) la flotte mondiale de lignes régulières seront de moins en moins nombreux. Des informations supplémentaires sur l'évolution et la propriété de la flotte figurent à l'Annexe A, section 3.

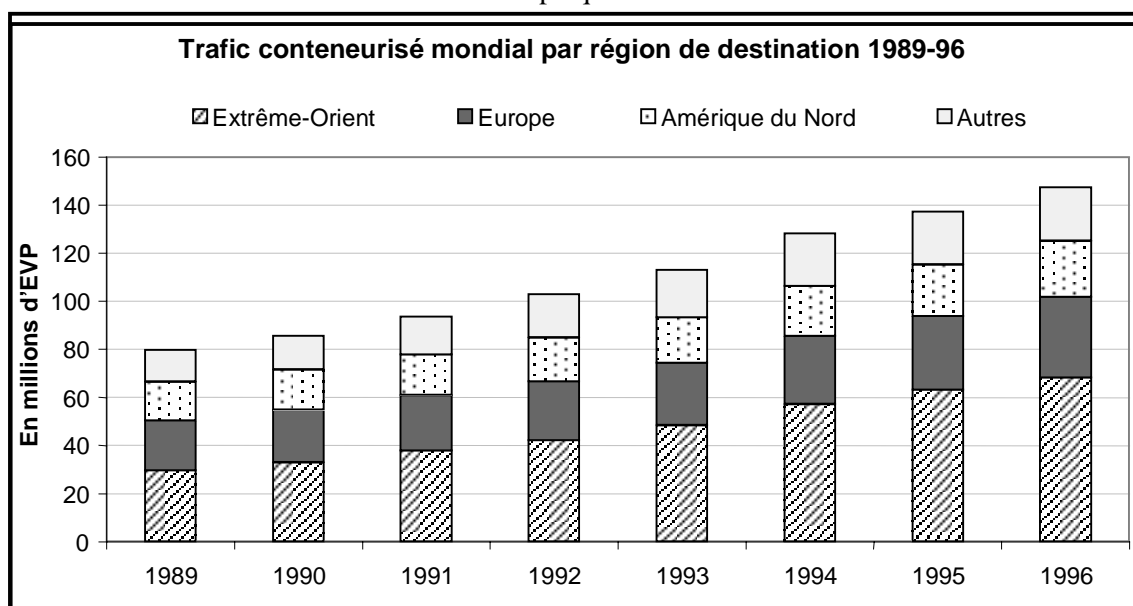
2.1.2 Croissance des trafics conteneurisés

22. Depuis la fin des années 80, le trafic mondial de marchandises conteneurisées s'est accru rapidement passant, selon les estimations, de 80 à 185 millions d'EVP entre 1989 et 1999⁴ soit une croissance annuelle d'environ 10 %. Une telle progression est étroitement liée à l'industrialisation des économies d'Asie et du Pacifique, dont le trafic a augmenté de plus de 160 % pour atteindre 80 millions d'EVP. Cette région entraine donc pour 44 % dans le trafic conteneurisé total en 1996 contre 22 % pour l'Europe, 16 % pour l'Amérique du Nord et 18 % pour les autres régions. Ces chiffres sont reproduits en partie au graphique 1-1. Vers 1999, les volumes se répartissaient comme suit: Extrême-Orient: 80 millions d'EVP, Europe 41 millions, Amérique du Nord 30 millions et autres régions 34 millions.

³ Sources : Barry Rogliano Salles et Containerisation International.

⁴ "Containerisation International", Yearbooks and UNCTAD Review of Maritime Transport, 2000.

Graphique I-1



Source : Annuaires de Containerisation International.

23. En ce qui concerne les autres régions, le trafic conteneurisé a aussi augmenté en valeur absolue vers l'Europe (+97 % pour atteindre 41 millions d'EVP) et vers l'Amérique du Nord (+86 % pour atteindre 30 millions d'EVP). Ces résultats ont été atteints en dépit de performances économiques inégales dans certaines parties de l'Europe au cours de la période. Des ventilations par région plus détaillées figurent à l'Annexe A, section 4.

2.2 L'organisation du secteur des lignes régulières

24. La caractéristique principale de l'organisation du secteur de lignes régulières qui a une importance cruciale est la possibilité accordée aux exploitants de lignes régulières de participer à divers groupements de coopération et accords qui, dans la plupart des secteurs industriels, contreviendraient aux lois sur la concurrence.

25. Ces formes de coopération qui remontent aux années 1870, découlent de la nature internationale des services de transport maritime. Les autorités publiques ont toujours considéré que les accords, comme les accords de conférence, conclus pour assurer des services de transport maritime de lignes régulières, sont nécessaires pour assurer la stabilité et la pérennité des mouvements de marchandises.

26. C'est pourquoi toutes les grandes nations commerciales ont accordé des exemptions, soumises à une série de conditions, de l'application des lois antitrust et des lois sur la concurrence. Ces exemptions sont constamment examinées dans les pays de l'OCDE et bien que dans certains d'entre eux, elles soient désormais assorties de conditions plus strictes, aucun pays Membre ne les a encore supprimées.

27. Si ces dispositifs d'organisation du transport maritime de lignes régulières ont traditionnellement pris la forme des conférences maritimes, avec l'apparition de la conteneurisation, de nouvelles formes de coopération sont apparues, comme les consortiums, les alliances stratégiques, les accords de capacités et les accords de discussion.

2.2.1 *Conférences de lignes régulières*

28. Le terme "conférences de lignes régulières" s'applique habituellement à des accords privés, formels ou informels passés entre des transporteurs ou entre des compagnies maritimes qui appliquent des taux de fret commun et s'engagent dans d'autres activités de coopération sur une ou plusieurs routes commerciales déterminées. Le contenu et les conséquences pratiques des accords de conférences sont très divers. Certaines conférences ont des statuts écrits et des secrétariats qui assurent la gestion quotidienne. Un petit nombre d'entre elles n'ont pas de statuts écrits du tout, mais sont quand même appelées conférences. D'autres, qui peuvent être désignées sous le terme d'"associations" ou d'autres termes, sont unanimement considérées comme des conférences au sens habituel du terme, au moins aux fins de la législation antitrust. La composition des conférences peut être différente sur une route donnée selon qu'il s'agit d'un sens ou de l'autre. Il existe quelques cas de conférences d'une seule nationalité, c'est-à-dire dont tous les membres possèdent la même nationalité ; cependant la grande majorité sont des conférences internationales.

29. Les conférences, en tant qu'institutions, ont plus de 120 ans d'ancienneté. A l'heure actuelle, on recense plus de 300 conférences maritimes dans le monde, regroupant de 2 à 40 lignes distinctes. Elles n'opèrent que dans le transport de marchandises diverses (trafic de lignes régulières). Les conférences ne transportent pas de marchandises en vrac, ni de marchandises susceptibles de constituer des cargaisons complètes. Les cargaisons chargées par les opérateurs de lignes régulières ont généralement une valeur unitaire relativement élevée, même si la nature des marchandises et la taille des lots varient.

30. Point important, les conférences ne couvrent pas la totalité du secteur des lignes régulières car un grand nombre de lignes régulières sont exploitées hors conférence, et sont de ce fait en mesure d'exercer une concurrence de nature à équilibrer les opérations des exploitants membres de la conférence. Une certaine proportion des marchandises diverses est transportée par des navires naviguant au tramping, c'est-à-dire sans liaisons régulières.

31. Les statistiques du trafic mondial de marchandises diverses de lignes régulières ne sont pas complètes, et l'on ne connaît pas précisément la part de ce trafic qui est transporté par les conférences. Cependant, on estime généralement que ce trafic est partagé approximativement par moitié entre les lignes conférentielles et les lignes hors conférences ; la part des conférences s'est régulièrement érodée ces dernières années.

32. Le nombre croissant d'opérateurs hors conférence peut aussi être attribué au nombre de transporteurs indépendants et puissants qui ont été en mesure de doubler la capacité, la fréquence et le niveau des équipements, ce qui était en général du ressort des transporteurs conférentiels. Par ailleurs, il y a toujours eu des marchés de "niches" desservis par des exploitants à faibles coûts qui assurent des services de qualité inférieure pour des marchandises de faible valeur et/ou pour lesquelles la durée d'acheminement n'est pas très importante.

33. Les Etats-Unis sont le seul pays à demander que les conférences restent ouvertes à cause de leur législation antitrust. De nouveaux membres peuvent entrer au dernier moment pour offrir les services qui leur conviennent et parfois restent membres même s'ils ont arrêté leur exploitation pendant une période assez considérable. Par ailleurs, les systèmes de "conférences fermées" autorisés ou tolérés par tous les autres pays Membres de l'OCDE signifient que le droit d'entrée et de sortie est défini, et que d'autres conditions particulières - et variables - doivent être réunies.

34. Dans ces circonstances, il faut bien reconnaître que si les conférences fermées existent encore sur des routes hors des Etats-Unis, l'entrée n'a pas été difficile en pratique et depuis le début des années 80, il n'y a eu que très peu de cas où la qualité de membres de conférences fermées a été refusée à d'éventuels

candidats. Pour partie, ceci reflète la perte de vitesse des conférences car les opérateurs indépendants ont pris des parts croissantes du marché. De même, une plus large gamme d'accords souples et de coopération ouverts aux opérateurs de lignes régulières ont concouru à émousser l'intérêt à entrer dans des accords de conférence strictement contrôlés.

35. Bien que dans le détail les accords de conférence individuels soient très variés, le canevas commun est qu'ils contiennent des dispositions pour la fixation des taux de fret que doivent acquitter au moins les principales marchandises transportées sur la ligne régulière. Outre cette clause, les accords particuliers peuvent comprendre, entre autres, une ou plusieurs des principales dispositions ci-après : ristourne aux chargeurs, répartition des escales, mise en commun du trafic, services communs et services de porte-à-porte.

2.2.2 *La Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes ("Code des conférences maritimes des Nations Unies")*

36. La Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes, adoptée par une conférence diplomatique qui a eu lieu à Genève en avril 1974, est entrée en vigueur le 6 octobre 1983. Elle s'applique uniquement aux compagnies de lignes régulières transportant, dans le cadre de conférences, des marchandises entre les Etats contractants et traduit une approche fondée sur l'autorégulation pour les opérations de transport maritime des conférences "fermées". Le Code définit un cadre à l'intérieur duquel doivent opérer les conférences sur les trafics entre les Etats contractants, et octroie un certain nombre de droits à ces conférences mais en même temps, il leur impose certaines obligations, protégeant ainsi les intérêts des chargeurs. Les pays Membres de l'OCDE n'ont pas tous la même position à l'égard de ce Code. Actuellement, on recense 78 parties contractantes dont 17 pays Membres de l'OCDE : Belgique, Danemark, Finlande, Espagne, France, Allemagne, Italie, Corée, Mexique, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Suède, République slovaque, République tchèque, Royaume-Uni et Turquie. Une description détaillée du Code figure dans l'Annexe C.

37. Bien que la Convention traite d'un grand nombre de problèmes, elle est surtout connue pour sa formule de partage des cargaisons (connue habituellement comme Règle 40/40/20) s'appliquant aux conférences, qui suggère (mais n'impose pas) que les cargaisons doivent être partagées à concurrence de 40 % pour les navires du pays d'origine de la marchandise, 40 % pour les navires du pays de destination de la marchandise et 20 % pour les navires d'autres pays. L'objectif visé par cette formule est de s'assurer que les navires des pays en développement pourront ainsi participer au transport de leur propre trafic. Alors qu'il aurait pu avoir un impact très sensible (et fausser considérablement les échanges), le Code des Nations Unies n'a eu que peu d'effets sur l'organisation du secteur de lignes régulières, et la participation des navires de tous pavillons au transport du commerce mondial est restée relativement libre.

38. Particulièrement importante a été l'adoption du "Compromis de Bruxelles" par les Etats membres de l'UE qui sont parties au Code des conférences des Nations Unies et la Norvège. Ce compromis rend les dispositions de partage de cargaisons de l'Article 2 du Code inapplicables sur les trafics de conférence entre les Etats membres de la Communauté Européenne et, sous réserve de réciprocité, entre ces Etats et d'autres pays de l'OCDE. Il permet aussi la redistribution, entre les lignes de conférence des Etats Membres et d'autres pays de l'OCDE qui offrirait la réciprocité, des parts de compagnies nationales de lignes régulières de l'Etat membre concerné. Du fait de ce compromis, le Code de conduite des conférences maritimes des Nations Unies n'est appliqué dans la pratique que sur un petit nombre de trafics d'Afrique de l'Ouest et semble avoir été dépassé au fil des années par les événements. Son impact sur le trafic maritime mondial a été mineur. Cependant, la Convention demeure en vigueur et si les circonstances venaient à évoluer, elle pourrait exercer une influence majeure à l'avenir sur le développement du transport maritime de lignes régulières.

2.2.3. *Consortiums*

39. Les consortiums sont des accords/arrangements entre compagnies de lignes régulières qui ont d'abord pour objectif de fournir des services organisés en commun grâce à divers accords techniques, opérationnels ou commerciaux (utilisation en commun des navires, des installations portuaires, des services de recrutement du fret, etc.). Très souvent, les membres d'un consortium sont également membres d'une conférence.

40. Les consortiums se sont développés parce qu'ils permettaient d'abord d'apporter une réponse aux problèmes techniques liés au lancement de services conteneurisés. Par exemple, les lignes régulières membres d'une même conférence (soit toutes ou seulement certaines d'entre elles) ont pu constituer un consortium au début de la conteneurisation pour faciliter l'implantation des services rationalisés de la conférence. Les accords de consortiums offrent aussi des avantages aux compagnies maritimes qui en font partie grâce aux réductions de coûts procurées par les économies d'échelle.

41. Ces accords sont de formes très variées puisque les degrés de coopération et l'étendue de l'activité commune qu'ils organisent est différente, et variable selon les besoins et les conditions des trafics en cause. Par exemple, un consortium peut être composé entièrement de lignes régulières, par ailleurs indépendantes, ou il peut comprendre des membres d'une même conférence. Il y a plusieurs exemples de conférences qui ont des membres qui participent à plusieurs consortiums, et il y a des consortiums composés de lignes conférentielles et de lignes hors conférence.

42. La différence principale entre les consortiums et les conférences est que les premiers recherchent la rationalisation de l'exploitation des services maritimes conteneurisés, tandis que les conférences coopèrent pour définir des taux de fret uniformes ou communs.

43. Le régime prévu pour les consortiums par les politiques de la concurrence varie selon les pays. Par exemple, en Australie, au Canada, au Japon, en Nouvelle-Zélande et aux Etats-Unis, les accords de consortium semblent avoir droit à bénéficier de l'immunité à l'égard de la législation antitrust, mais ne précisent pas si les opérateurs maritimes doivent appliquer des taux de fret uniformes ou communs.

44. Dans l'Union Européenne, seules certaines catégories de consortiums peuvent prétendre à l'exemption de groupes à l'interdiction des accords restrictifs figurant dans l'article 81(1) du Traité de la CE, en fonction de la part du trafic qu'ils couvrent. Ainsi, un consortium dont la part de trafic est supérieure à 50 % ne bénéficiera pas automatiquement de l'exemption de groupe et devra demander une exemption individuelle.

45. Quand le consortium couvre une part de marché comprise entre 30 ou 35 % et 50 % (le second niveau), le consortium a à sa disposition une procédure simplifiée grâce à laquelle il bénéficie de l'exemption de groupe sauf si la Commission s'y oppose dans un délai de 6 mois à compter de sa notification.

46. Par ailleurs, un consortium qui ne dispose que d'une part inférieure au deuxième niveau (30 ou 35 % selon qu'il opère ou non dans le cadre d'une conférence) bénéficiera automatiquement de l'exemption de groupe.

47. La Norvège n'a pas de texte sur les activités communes des lignes dont les activités sortent du cadre des conférences tel qu'il est défini dans sa législation. L'élément central de cette définition est que les lignes régulières maritimes opèrent sur la base de taux de fret uniformes ou communs, de sorte qu'un accord de consortium qui satisfait à cette condition, serait traité comme une conférence. Dans le cas contraire, il serait directement soumis au régime général de la concurrence. Il est juste de dire que le régime applicable aux consortiums n'est pas très clair en Norvège.

2.2.4. *Alliances stratégiques/mondiales*

48. Les participants à des alliances stratégiques/globales, qui sont devenues opérationnelles au début de 1996, visent à conclure des accords de coopération sur une base mondiale entre un groupe de compagnies. Ces accords ne s'appliquent pas à une seule route, ni à plusieurs transporteurs sur différentes routes commerciales, mais aux mêmes transporteurs sur certaines routes principales qui peuvent être décrites comme mondiales.

49. Ainsi une alliance stratégique/globale comprend au moins deux des principales routes commerciales Est/Ouest (Europe/Asie, Asie/Etats-Unis, ou Etats-Unis/Europe) desservies soit par des services combinés sur chacune des routes ou par un service tour du monde. Dans certains pays, une alliance mondiale n'est qu'un autre type de consortium ou un accord de transporteurs, et serait couverte par la définition générale de la "conférence" (et à ce titre, bénéficiaire des exemptions générales au titre des législations de la concurrence). Cependant, du point de vue de leurs conséquences opérationnelles et commerciales, les alliances stratégiques/mondiales constituent une forme entièrement nouvelle d'exploitation.

50. Du fait des différences de législations ou de conditions de transport sur chaque route, les parties ont jusqu'à présent mis en œuvre ces nouvelles alliances par une série d'accords spécifiques de routes. Des accords portent sur l'emploi et l'utilisation des navires, y compris les affectations communes des navires aux routes, les itinéraires, les programmes d'escale, le type et la taille des navires à utiliser, les augmentations et les réductions de capacité, les ports et les durées d'escales, et les opérations sur tout le système global. Ils peuvent, et en fait ils se mettent d'accord sur les affrètements, les affrètements d'espaces, l'utilisation des terminaux communs, la coordination des mouvements de conteneurs, la mise en commun des conteneurs et la création de bases de conteneurs, les routes des navires de collecte et la coordination (lorsqu'elle est autorisée) des services terrestres. Les parties peuvent se mettre d'accord sur des échanges d'information et les procédures. En d'autres termes, ils recherchent l'intégration opérationnelle complète des services de chacun des participants dans un tout.

51. Un accord peut instituer des restrictions sur la possibilité pour un participant d'utiliser les services d'un transporteur tiers sur la route en question sans l'accord préalable des membres, il peut imposer des dispositions en cas de retrait, y compris un préavis et des pénalités, et peut contenir des dispositions relatives aux changements de propriété des navires pendant la durée de l'accord. La durée initiale d'un accord est normalement de cinq ans.

52. Les participants à ce type d'alliance comprennent à la fois des nationaux et des transporteurs tiers et il peut s'agir de lignes conférentielles ou de lignes hors conférence. Des lignes régulières sous pavillons d'Asie, d'Europe ou des Etats-Unis font partie des différentes alliances.

53. Cependant, les alliances stratégiques/mondiales ne couvrent pas

- les ventes et la commercialisation en commun, ou les cotations maritimes/multimodales communes ;
- la propriété conjointe des navires de même que la maintenance et l'assurance ;
- le(s)connaissance(s)joint(s)ou commun(s) ;
- les tarifs communs et/ou le partage des pertes/profits ;
- les fonctions communes de gestion et de direction ;
- les pools de recettes ou les pools de marchandises.

54. Chaque membre garde sa propre identité et les accords ne constituent pas des fusions. Cependant, l'absence d'un tarif commun ne devrait pas conduire à de substantielles différences dans les prix pratiqués par les parties. D'abord, du fait d'une utilisation plus efficace de la capacité, les parties contrôleront mieux, entre elles, le côté "offre". Du point de vue des transporteurs, cela peut avoir un effet stabilisateur sur les prix. En second lieu, les accords permettent habituellement aux membres de discuter et de se mettre d'accord sur des positions communes pour ce qui concerne les affaires de l'alliance et s'il n'y a pas de taux conférentiel ou de taux ouvert, les membres sont autorisés à discuter et à se mettre volontairement d'accord sur les problèmes de taux et de services. En troisième lieu, si l'une des parties menait une concurrence trop agressive en ce qui concerne les prix, ceci constituerait un facteur déstabilisateur en soi au sein de l'alliance et il faudrait intervenir. Finalement, il faudrait aussi observer que plus les services deviennent intégrés, plus devient difficile la tâche des démarcheurs et des vendeurs pour établir des différences qualitatives.

2.2.5. *Accords entre membres des conférences et armements non-membres*

55. Il s'agit des accords de stabilisation des capacités et des accords de discussion ou de rencontre, et c'est là un domaine dans lequel on observe les divergences les plus marquées quant à leur statut dans les législations sur la concurrence.

56. En Australie, au Japon, en Nouvelle-Zélande, en Norvège et aux Etats-Unis, les conférences ou les compagnies individuelles membres des conférences sont autorisées à passer des accords avec des compagnies de lignes régulières hors conférence ; et il n'existe pas de disposition particulière pour de tels accords. En Australie, cependant, si ces accords contiennent des dispositions anticoncurrentielles, ils doivent être enregistrés afin d'obtenir les exemptions existant au titre de la section X de la loi sur les pratiques commerciales de 1974. Aux Etats-Unis, ces accords sont soumis à la procédure régulière de pratiques commerciales de 1974. Aux Etats-Unis, ces accords sont soumis à la procédure régulière de contrôle de la FMC qui s'applique à tout type d'accord entre les transporteurs.

57. Au Canada, les accords entre les membres des conférences et les opérateurs hors conférences ne sont pas exemptés au titre de la loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes alors que les accords inter conférences le sont.

58. Dans le cas de l'UE, les accords entre les membres des conférences et les membres hors conférence ne bénéficient pas d'une exemption de groupe et la Commission examine ces accords avec la plus grande attention. La Commission considère en effet qu'il ressort clairement du Reg 4056/86 que la concurrence extérieure aux conférences est un facteur essentiel s'agissant de la question de l'exemption de groupe.

59. Ces accords sont conclus entre des opérateurs conférentiels et des opérateurs hors conférence lorsque les efforts déployés par les conférences pour adapter la capacité se révèlent inefficaces du fait de la présence d'un grand nombre d'opérateurs hors conférence ou lorsque les conférences sont ouvertes. Ces types de situations ont parfois abouti à des "accords de stabilisation" à l'échelle d'un trafic ou d'une région, ou à des accords plus souples comme les "accords de discussion/ou de rencontre". Les premières tentatives visant à contrôler les taux de fret et réguler la capacité par un accord contraignant s'appliquant à tous, ou à presque tous, les opérateurs sur lignes régulières ou dans une région sont apparues sous deux formes : un accord séparé de stabilisation entre les transporteurs maritimes de la conférence et leurs concurrents hors conférence ou une disposition adoptée par une conférence et limitée à ses membres. Les accords de discussion/rencontre visent à permettre aux opérateurs (conférentiels et non conférentiels) de "s'entendre" sur ces questions, mais ne sont pas contraignants.

60. L'application de la politique de la concurrence aux transports maritimes de lignes régulières est une question très importante et d'un grand intérêt au regard de la réglementation, mais elle n'est pas traitée dans le présent rapport. Elle fera l'objet d'une étude de l'OCDE. Cette décision a été prise à l'issue d'un atelier sur la réforme de la réglementation des transports maritimes internationaux organisé à Paris les 25-26 mai 2000.

61. Lors de cet Atelier, les partisans et les adversaires du maintien de l'exemption antitrust en faveur du secteur des transports maritimes de lignes régulières ont échangé des vues sur l'opportunité de conserver la totalité des clauses visées par cette exemption. Les résultats de ces débats n'ont pas été concluants et le Président de l'Atelier a informé les participants que l'OCDE entreprendrait une étude sur les effets positifs et négatifs de la fixation de tarifs communs ainsi que de l'impact des accords de discussion et de stabilisation. Cette étude comprendrait ainsi une évaluation des effets de la suppression de l'immunité antitrust.

3. Le secteur du transport maritime de vrac

3.1. Généralités

62. Le secteur du transport maritime de vrac (voir Annexe B pour plus de détail) assure (en général) le transport de cargaisons uniques en grandes quantités. Les marchandises transportées de la sorte se classent en quatre groupes principaux :

- les vracs secs (les matières premières industrielles, c'est-à-dire le charbon, le minerai de fer et la bauxite/alumine, plus les denrées alimentaires telles que les céréales et le sucre) ;
- le pétrole (pétrole brut, condensas, produits raffinés) ;
- les gaz liquéfiés (GNL et GPL) ;
- les produits chimiques liquides.

63. L'une des caractéristiques de ce secteur est que généralement les navires sont construits pour des marchandises déterminées, et sont en général inutilisables pour d'autres marchandises. Ce qui encourage la création de flottes de navires spécialisés (par ex. pétroliers). C'est donc l'offre de ces navires spécialisés, et non pas l'ensemble des navires de vrac, qui va déterminer l'offre de transport et de ce fait les taux de fret. La situation est donc assez différente de celle qui règne dans le secteur des lignes régulières où les marchandises générales et les marchandises conteneurisées peuvent être transportées sur différents types de navires (y compris, dans certains cas, des navires de vrac).

64. En conséquence, et parce que l'offre de marchandises en vrac dépend de contrats à long terme, le secteur du transport maritime de vrac est lui-même caractérisé par des contrats de transport à long terme. Rares sont les navires exploités sur le marché de l'affrètement au jour le jour ce sont généralement des navires anciens qui proposent des transports à des taux réduits, le plus souvent à des chargeurs dont les trafics sont insuffisants pour leur permettre de négocier des contrats à long terme avantageux.

65. Une caractéristique notable du secteur du vrac est que toutes les réglementations qui s'appliquent à ces trafics s'intéressent à la sécurité du navire et à l'environnement et qu'il n'y a pas de cadres réglementaires spécifiques pour les navires de vrac comparables à ceux qui existent dans le transport maritime de lignes régulières. Ceci est très important, - parce que cela signifie que les opérateurs de navires de vrac sont beaucoup plus libres de se faire concurrence, et les taux de fret de vrac sur une longue période montrent qu'ils réagissent aux conditions du marché. Naturellement, cette tendance est très probablement contrebalancée par les chargeurs qui essaient d'enfermer les armateurs dans des contrats à long terme dans

le but d'accroître la part de sécurité et de stabilité dans leurs propres contrats à long terme (puisque la majorité des contrats des matières premières sont de ce type).

3.1.1. *Evolution/propriété de la flotte*

66. Les principales flottes mondiales de vrac ont connu une croissance globale au cours de la dernière décennie, passant de 456 à 573 millions de tpl entre 1988 et 2000, soit un taux de croissance moyen d'un peu plus de 2 % par an⁵.

67. L'une des caractéristiques importantes du secteur des pétroliers et de celui du vrac sec est qu'ils comptent un grand nombre de petits armateurs ne possédant qu'un ou deux navires. Cependant, bon nombre de ces armateurs sont la propriété effective de groupes plus vastes ; la séparation juridique permet de sauvegarder le reste de la flotte en cas de pertes importantes.

68. Cette structure est assez différente de celle du transport maritime de lignes régulières, qui est dominé par un nombre relativement restreint de grandes sociétés d'armement. Le secteur du vrac sec se caractérise donc par :

- des possibilités limitées d'action concertée par les armateurs en vue d'éliminer ou de contrôler le tonnage et de soutenir ainsi les taux de fret (absence de conférences) ;
- une concurrence intense pour les cargaisons qui aboutit à des taux de fret compétitifs ;
- l'absence virtuelle d'une stratégie de renouvellement de la flotte (démolition/construction) contrairement à celles adoptées par quelques très grandes compagnies dans d'autres secteurs du transport maritime, qui explique que l'âge moyen des navires est beaucoup plus élevé (avec les conséquences qui en découlent pour la sécurité des navires).

69. La ventilation de la flotte de vrac en fonction de leurs propriétaires (voir Annexe B, section 4) montre que, comme on l'a observé dans le secteur des lignes régulières, ce sont les pays Membres de l'OCDE qui sont les propriétaires effectifs de la majorité des navires (65 % en moyenne). Là aussi, une forte proportion des navires a été transférée vers des registres de libre immatriculation pour tirer profit de leurs coûts plus bas.

3.1.2. *Croissance des trafics de vracs sec et liquide*

70. Le tonnage total des principales marchandises transportées en vrac par voie maritime (charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine et phosphates) a crû sans discontinuer au cours de la récente décennie, pour atteindre un chiffre record de 1,2 milliards de tonnes en 1997, soit 33 % de plus qu'en 1987 (voir aussi graphique 1-2). C'est le transport de charbon qui a connu la progression la plus rapide : +62 % au cours de la période.

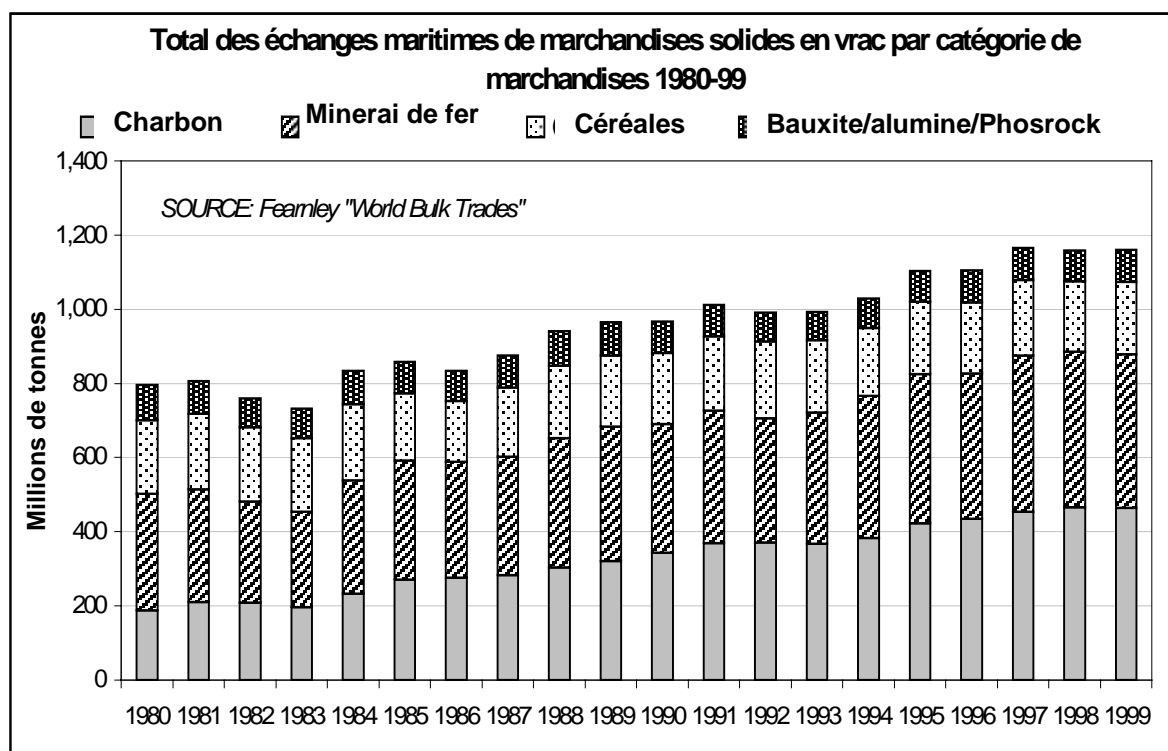
71. Cette progression est remarquable, compte tenu des fortes baisses des prix réels du pétrole entre 1973 et 1987 qui auraient dû favoriser une utilisation plus grande du pétrole dans plusieurs domaines au détriment du charbon. Cependant, cette tendance a été contrebalancée par le désir des principales économies de réduire leur dépendance à l'égard du pétrole à la suite de la crise du début des années 70,

⁵ Source Lloyd's Shipping Economist, août 2000.

ainsi que par le développement de technologies dites du "charbon propre" qui a contribué à apaiser les craintes concernant l'environnement.

72. Quant au minerai de fer, le tonnage acheminé par voie maritime a lui aussi fortement augmenté, de presque 22 % entre 1988 et 1997. En comparaison, les échanges de céréales ont fluctué d'une année sur l'autre, en fonction des récoltes régionales et l'on n'a guère d'élément permettant de déceler une croissance à long terme significative.

Graphique I-2



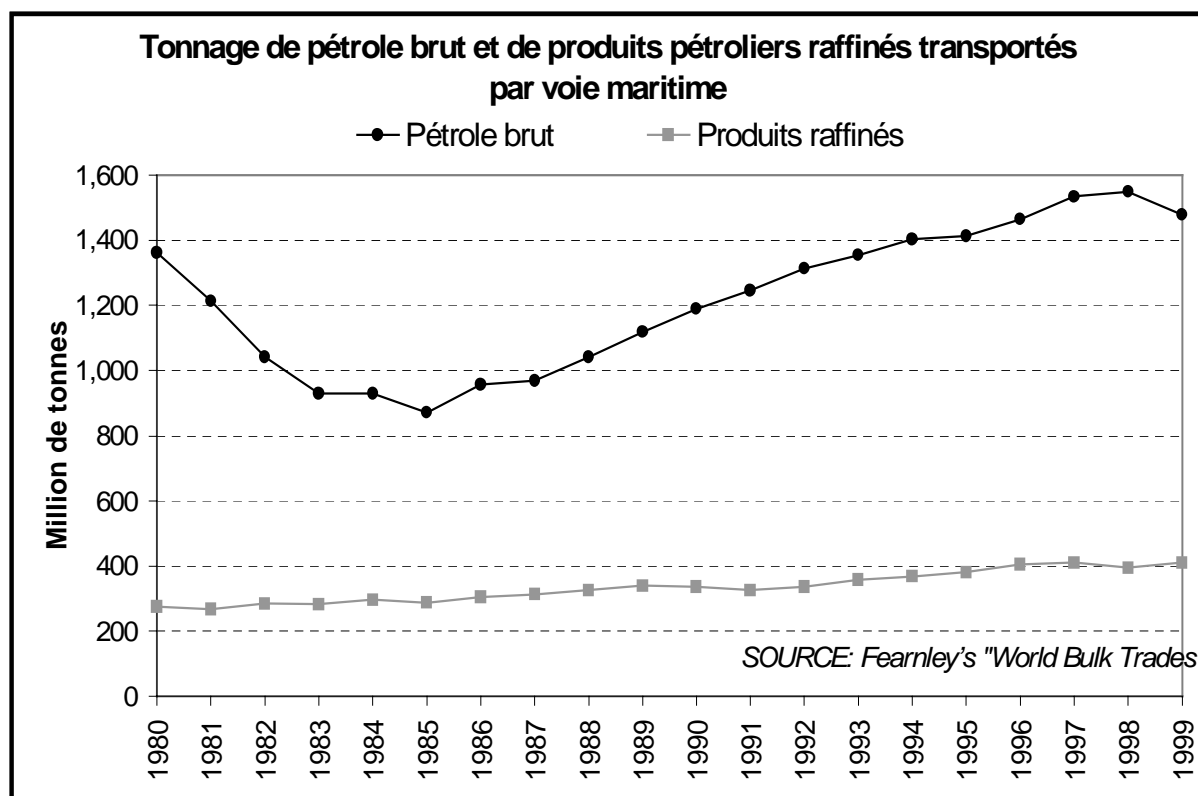
Source : SSY Consultancy and Research Ltd.

73. Comme pour les trafics de vrac sec, les performances du secteur des pétroliers, au cours des dix dernières années, ont été positives d'un point de vue purement quantitatif : le volume de cargaisons acheminées dans le monde a été plus élevé que jamais auparavant, et les distances moyennes d'acheminement ont augmenté. De plus, jusqu'à il y a trois ans, les taux de fret étaient comparativement bas. Les autres évolutions positives observées depuis 1988 sont notamment les suivantes :

- Augmentation de l'offre de tonnage moderne par rapport à la fin des années 80, qui traduit un intérêt renouvelé pour la construction de pétroliers neufs ces dernières années.
- L'importance plus grande accordée actuellement à l'état des navires et aux facteurs d'environnement, comme en témoignent les programmes d'inspection des navires actuellement mis en place par de nombreux affréteurs. De même, du fait de l'insistance affichée par les autorités portuaires à n'accepter que des navires présentant certaines garanties, il devient plus facile d'exclure le recours à des navires sous normes sur certains trafics.

–La vitesse à laquelle les pétroliers à double coque ont été admis par le secteur comme la norme pour l'avenir : pratiquement tous les pétroliers neufs construits depuis 1993 sont ainsi conçus. Ce très haut niveau de conformité avec la réglementation contraste avec les délais habituellement observés avant que les nouvelles réglementations soient totalement appliquées.

Graphique I-3



74. Pourtant, les performances du secteur sur le plan de la qualité pourraient encore être grandement améliorées si l'on considère la gravité des accidents mettant en cause des pétroliers, survenus au large des côtes d'Amérique du Nord, d'Europe, de Corée et du Japon⁶. Du point de vue de la réglementation, le sinistre le plus significatif a été l'échouement dans les eaux de l'Alaska en 1989 de "l'Exxon Valdez"; il est directement à l'origine de la législation adoptée par les Etats-Unis et l'OMI qui exige que la plupart des navires transporteurs de pétrole soient désormais équipés de doubles coques. Cependant, le débat se poursuit au sein du secteur des transports maritimes au sujet des avantages d'autres systèmes de confinement de la cargaison mais on admet généralement que les pétroliers à double coque risqueront moins d'être à l'origine de pollution pétrolière que les navires à coque unique.

⁶ Y compris les grandes pollutions pétrolières dues au naufrage des navires suivants : l' « Aegean Sea », le « Braer », le « Diamond Grace », le « Heaven », le « Sea Empress » et l' « Erika ».

3.1.3. Croissance des trafics de GNL et de GPL

75. Dans un autre secteur du transport maritime de vrac, un fait notable de la dernière décennie a été l'expansion des échanges mondiaux de GNL. Les données disponibles montrent que la croissance annuelle moyenne a avoisiné 6 %. L'attrait du GNL en tant que combustible respectueux de l'environnement, plus l'augmentation de l'offre ont contribué à l'augmentation du volume acheminé par voie maritime. L'offre devrait augmenter notablement du fait de la mise en route de nouveaux projets, situés dans les pays déjà exportateurs et dans d'autres pays. Le tonnage en provenance des sources traditionnelles d'approvisionnement comme l'Indonésie et l'Australie a augmenté, tandis qu'au début de 1997 les exportations ont commencé au départ d'Oman. Une série d'autres projets qui vont démarrer dans quelques années pourraient être à l'origine d'une expansion des exportations du Canada, du Nigeria, de Trinidad, du Venezuela et du Yémen.

76. L'Asie demeure la destination principale des exportations de GNL, le Japon conservant sa prééminence parmi les nations importatrices. Avant la crise financière qu'a connue cette région à la fin des années 90, les tonnages acheminés vers la Corée et le Taipei chinois ont atteint des niveaux élevés, mais les prévisions d'importation de ces pays ont été revues à la baisse en raison du ralentissement de la croissance économique. Les incertitudes qui en ont découlé expliquent les difficultés rencontrées par les exportateurs potentiels pour obtenir des contrats de vente pour les gisements de GNL qui seront exploités prochainement. L'un des problèmes auquel les pays exportateurs ont à faire face tient à la faible marge de manœuvre pour trouver de nouveaux clients dans d'autres régions - ainsi en Europe, par exemple, une bonne partie des besoins en gaz sont acheminés par gazoduc plutôt que par méthaniers.

77. Les échanges de GPL ont également crû régulièrement au cours des années récentes, puisque Drewry Shipping Consultants font état d'une augmentation moyenne du trafic maritime de 5,2 % par an durant les années 90 pour atteindre 43,7 millions de tonnes en 1996 - dernière année pour laquelle on dispose de données. Le transport maritime de GPL est principalement dominé par des contrats de transport à long terme et également par des contrats d'affrètement à temps quoique, contrairement au trafic de GNL, les affrètements au jour le jour représentent une part relativement importante, environ 20 % du tonnage total acheminé.

3.2. Organisation du transport maritime de vrac

3.2.1. Les pools de transporteurs maritimes de vrac

78. Les modes formels de coopération entre les armateurs sur les marchés du transport maritime de vrac sont beaucoup plus rares que dans les trafics de lignes régulières ; il n'en reste pas moins que des compagnies de vrac font partie d'accords de pool (grâce auxquels elles partagent les profits et les pertes réalisés par leurs flottes respectives) ou créent des coentreprises. On peut citer le pool regroupant des intérêts norvégiens, chinois et russes ainsi que des pools constitués par des groupes britanniques et japonais pour le transport de vracs secs. Ces dernières années, plusieurs accords de pool ont été conclus entre des compagnies grecques et des armateurs d'Europe de l'Est. Ces accords visent à :

- permettre d'exercer un plus grand contrôle sur le marché et à améliorer les gains grâce à une négociation en commun avec les affréteurs ;

- offrir de plus grandes possibilités d'exercer une position de prééminence sur un marché donné, et/ou de pénétrer de nouveaux marchés en maîtrisant l'expérience ou les contacts commerciaux des autres compagnies membres (l'équivalent dans le transport maritime de vrac des alliances stratégiques) ;
- permettre une plus grande flexibilité des moyens logistiques en permettant aux membres du pool d'échanger leurs navires respectifs ; par exemple, ceci peut permettre à un membre de tirer partie des possibilités d'affrètement qu'il n'aurait pu saisir s'il avait dû repositionner ses navires pour enlever une cargaison donnée ;
- doter les membres du pool de pouvoirs de négociation accrus pour passer des commandes de navires neufs, parce que des commandes passées en pool peuvent permettre d'obtenir des conditions de prix plus favorables de la part des chantiers. L'échange d'informations entre les membres du pool peut aussi leur permettre d'éviter de passer des commandes qui pourraient être excédentaires pour certains types de navires.

3.3. *Application de la politique de la concurrence au secteur du vrac*

79. Contrairement au transport maritime de lignes régulières, le transport maritime de vrac n'est pas en général couvert par des réglementations spécifiques. Mais il ne bénéficie pas de l'immunité au regard des législations antitrust et de la politique de la concurrence. C'est pourquoi il se peut que certaines initiatives (par exemple, celles qui pourraient avoir un caractère d'entente comme la constitution de pools de vrac décrits ci-dessus) contreviennent à ces législations.

80. S'il est possible que ces accords de pool conclus par les armateurs offrent des avantages éventuels à quelques affréteurs (en leur permettant, par exemple, de traiter avec un armateur seulement au lieu de plusieurs compagnies), il appartiendrait aux autorités chargées de la concurrence d'en définir le statut.

81. Il est rare dans la pratique que le transport maritime de vrac soit couvert par les réglementations sur la concurrence, surtout parce que l'expérience a montré que ces accords n'ont généralement qu'une durée de vie assez courte ; probablement parce que les risques de mésentente entre les membres du pool sont très élevés et parce que le secteur du transport maritime de vrac a toujours été caractérisé par une forte concurrence.

II. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

1. Introduction

82. En tant qu'activité internationale, l'industrie du transport maritime opère face à tout un réseau de réglementations et de pratiques, à la fois nationales et internationales. Celles-ci sont décrites en détail dans l'Annexe C. Quelques-unes d'entre elles ont une incidence considérable sur les résultats du secteur.

83. Cependant, lorsqu'on analyse l'environnement réglementaire, il faut rappeler que le transport maritime n'est pas une industrie homogène et que les réglementations n'ont pas toutes le même impact sur tous les segments de l'industrie. En gros, toutes ces réglementations et pratiques peuvent être regroupées sous deux grandes catégories :

Réglementations se rapportant aux droits et obligations des Etats, à la sécurité et à la protection de l'environnement :

- le Droit de la Mer - droits et obligations des Etats du pavillon ;
- réglementations internationales pour la sécurité et l'environnement ;
- réglementations nationales pour l'environnement et la sécurité;
- inspections par l'Etat du pavillon et l'Etat du port ;
- réglementations internationales du travail.

Réglementations se rapportant aux opérations et pratiques commerciales :

- réglementations de politique économique propres au transport maritime ;
- conditions d'immatriculation des navires ;
- dispositions de réservation de cargaison/partage des cargaisons ;
- lois sur le cabotage ;
- régime de responsabilité à l'égard de la marchandise ;
- mesures nationales de sécurité ;
- législation sur la concurrence.

84. Il faut reconnaître d'emblée que la genèse, le but et l'application des réglementations appartenant à l'une des ces deux grandes catégories sont fondamentalement différents, et que les mesures relevant de l'une ou de l'autre n'offriront pas les mêmes possibilités de réforme.

85. La première catégorie, qui regroupe les réglementations sur la sécurité, la protection de l'environnement, et les droits et obligations des Etats en ce qui concerne les navires qui battent leur propre pavillon ou le pavillon d'un autre Etat, est en général issue de conventions internationales qui traduisent le poids et l'autorité des Nations Unies. Ces réglementations montrent que la communauté internationale estime que les avantages pour la collectivité attendus de ces réglementations l'emportent sur les coûts qui en résultent pour les opérateurs et les utilisateurs de services de transport maritime.

86. De l'autre côté, les réglementations économiques et commerciales qui relèvent de la seconde catégorie procèdent d'une justification plus pragmatique, afin de mettre en application des politiques publiques, d'atteindre des objectifs économiques ou d'intérêt national, et d'assurer une participation nationale (même au prix de coûts substantiels) ou simplement de réglementer des activités commerciales. Bien que certaines de ces réglementations (comme les lois sur la concurrence ou les lois antitrust) soient censées rendre le marché plus libre, la majorité d'entre elles ont probablement pour effet de créer des distorsions ou d'interférer jusqu'à un certain point avec le marché. L'appréciation de l'utilité d'une réglementation donnée dépend de l'avantage qu'elle présente au total sur le plan économique ou pour la collectivité.

2. Les arguments en faveur de la réglementation

87. Sans vouloir s'engager dans une défense "a priori" des régimes réglementaires, il est cependant utile d'exposer succinctement les raisons pour lesquelles un certain degré d'intervention réglementaire peut être nécessaire dans le secteur maritime.

88. Si l'on se place du seul point de vue de la politique de la concurrence, l'idée de départ fondamentale est que toute interférence avec le marché est par définition non souhaitable et risque, selon toute probabilité, de produire des effets négatifs nets. C'est pourquoi, toute interférence devrait être envisagée uniquement pour corriger une défaillance du marché, ou pour atteindre un objectif clairement identifiable dans le cas où l'on peut raisonnablement espérer que les avantages seront supérieurs au coût de l'action réglementaire.

89. S'agissant des réglementations de *sécurité et d'environnement*, leur raison d'être est que cette interférence est nécessaire parce que le marché n'a manifestement pas réussi à assurer les niveaux de sécurité des navires et de protection de l'environnement acceptables pour la communauté internationale. Cette défaillance peut être attribuée à un certain nombre de raisons. En premier lieu, des impératifs commerciaux peuvent être atteints par des navires transportant des marchandises d'un point A au point B. Les armateurs, dont le seul souci est la rentabilité n'ont pas d'avantage intrinsèque à s'intéresser de près à la sécurité ou aux conséquences de la défaillance d'un navire. L'expérience sur le long terme a montré que s'il existe de nombreux armateurs de grande qualité, il en existe aussi un grand nombre qui ne le sont pas et leur nombre pourrait augmenter rapidement si toutes les réglementations de sécurité et d'environnement obligatoires étaient supprimées.

90. Les économies que peuvent réaliser ces armateurs en s'affranchissant des normes de sécurité et de protection de l'environnement peuvent être importantes (voir Section IV). S'il est possible que dans un marché parfait, ces économies puissent être répercutées sur les chargeurs et au-delà sur les consommateurs, il est de fait les armateurs peu scrupuleux conservent pour eux l'essentiel de ces économies. De plus, les conséquences éventuelles des défaillances de navires (le risque augmentant au fur et à mesure que la qualité des navires, les niveaux d'entretien et les compétences de l'équipage diminuent) peuvent engendrer des coûts pour la collectivité qui sont hors de proportion avec les économies retirées de l'exploitation de navires sous normes. Cet aspect des choses est également examiné dans la Section IV.

91. En second lieu, les armateurs qui ne souhaitent que maximiser leurs profits sont aidés à la fois par le caractère international des transports maritimes et des formules d'assurance maritime qui font obstacle à l'attribution des responsabilités réelles en cas d'accidents, particulièrement si les navires sont immatriculés sous le pavillon d'Etats qui ne sont guère soucieux de la bonne gestion des navires arborant leur pavillon. Cela signifie aussi que ceux qui sont responsables de l'exploitation des navires sous normes ou ceux qui y ont recours, supportent rarement les coûts directs qui en résulteraient en cas d'accident.

92. De même, les coûts potentiels liés (par exemple) à une pollution majeure par les hydrocarbures seraient hors de portée de toutes les sociétés exceptées des plus grandes et c'est pourquoi, dans un marché totalement libre, les pertes et les préjudices causés risqueraient fort de ne pas être correctement dédommagés. C'est là un argument qui incite très fortement premièrement, à limiter les risques d'accidents et deuxièmement, à prévoir les moyens à prendre au niveau international pour assurer une compensation adéquate des pertes ou des dommages.

93. Les réglementations peuvent permettre d'améliorer la sécurité et la protection de l'environnement et s'il est vrai qu'elles ne peuvent garantir que des incidents maritimes ne se produiront pas, elles peuvent, si elles sont appliquées avec rigueur, réduire les risques. Cependant, le respect de ces réglementations a un coût et il est important de s'assurer qu'elles ne deviennent pas contre-productives en augmentant les coûts au point qu'ils dépasseraient les avantages attendus. Les réglementations supplémentaires, même si elles peuvent améliorer la sécurité, ne pourront pas se justifier si elles ne satisfont pas à ce critère. L'OMI et ses Etats membres ont un rôle important à jouer en s'appuyant, pour prendre leurs décisions dans ce domaine, sur les informations et les analyses disponibles.

94. S'agissant des réglementations applicables aux *opérations et aux pratiques commerciales*, le problème est plus complexe, car elles ne s'appuient pas (indépendamment des autres avantages pour la collectivité) - contrairement aux réglementations destinées à protéger la sécurité, la vie humaine et l'environnement, - sur de solides arguments moralement convaincants. Cependant, on peut trouver dans la politique de la concurrence et dans les avantages qu'elles présentent pour la collectivité des arguments en faveur du maintien de ces réglementations.

95. Du point de vue de l'intérêt général, le rôle d'une réglementation efficace est de définir un cadre d'action propre à assurer une gestion ordonnée des services de transport maritime. Les obligations d'ordre administratif, comme les critères d'immatriculation des navires et les régimes (relativement) homogènes de responsabilité applicables au transport de marchandises seraient à ranger dans cette catégorie. L'avantage au regard de l'intérêt général est moins net dans le cas des réglementations qui visent à favoriser les transports maritimes de certains pays, comme les lois sur le cabotage et les parts de cargaison réservées qui ont souvent pour effet de fausser le marché plutôt que de le libéraliser. Les mesures de ce genre sont habituellement justifiées par des arguments étroits d'intérêt national qui sont mis au premier plan avant la recherche de l'amélioration de l'efficacité et de la compétitivité des marchés.

96. Du point de vue de la politique de la concurrence, le caractère d'industrie à forte intensité capitalistique des transports maritimes internationaux de lignes régulières signifie qu'il existe des barrières élevées à l'entrée sur le marché des opérateurs éventuels. C'est particulièrement le cas sur les routes longues où le tonnage acheminé est relativement limité (on parle de routes longues à faibles courants de trafics, par exemple de l'Europe vers l'Océanie). Les prestataires de services sur ce type de routes devraient déployer de nombreux navires dans le but d'assurer des fréquences raisonnables, la fiabilité et des navires spécialisés (comme les porte-conteneurs frigorifiques).

97. Par exemple, sur une route très longue comme celle reliant l'Europe à l'Océanie, où le voyage aller-retour peut prendre jusqu'à huit semaines, un opérateur doit déployer au moins huit navires pour assurer des départs hebdomadaires réguliers, ce qui exige de très gros investissements que seules pourraient engager les plus grandes compagnies. De telles conditions aboutiraient facilement à des situations de monopole ou de duopole, qui réduiraient sérieusement la concurrence. Encore plus grave, cela pourrait conduire à détourner les navires vers des routes à plus haut rendement, avec les conséquences qui en découleraient pour les chargeurs et les flux commerciaux. C'est une situation que les pays ont tenté d'éviter en autorisant les conférences qui regroupent plusieurs opérateurs sans qu'aucun d'eux ne soit obligé de s'engager dans les investissements considérables évoqués ci-dessus, atténuant ainsi les risques de voir les navires désertir certaines routes commerciales.

98. C'est pourquoi, si le fait d'autoriser les conférences à fonctionner restreint la concurrence (mais sans nécessairement la supprimer complètement, surtout si les opérateurs hors conférence desservent aussi la même route), cela permet à des opérateurs de participer au trafic avec un nombre moindre de navires (peut-être même un seul navire), et les chargeurs auront l'avantage de pouvoir faire transporter leurs marchandises par le « premier navire disponible » de la conférence.

99. Les tenants du système des conférences soutiennent depuis longtemps qu'en autorisant les accords de coopération, on permettait aux transporteurs d'offrir des services plus fiables (un plus grand nombre de navires en service) et plus fréquents (les horaires fixes permettent d'optimiser la flotte de la conférence disponible), des équipements plus adaptés (accès plus aisé au capital pour l'investissement et confiance accrue pour les investisseurs) ainsi qu'une plus grande stabilité des prix (souvent recherchée par les chargeurs comme un avantage dans leurs obligations contractuelles).

100. Par contre, les adversaires des accords de conférences font valoir que les marchés sont généralement très efficaces pour parvenir à l'équilibre optimum, et que de telles exemptions empêchent la prestation la plus efficace des services de lignes internationaux. Ils sont d'avis que dans certaines circonstances, les conférences (ou bien un ensemble de conférences et de compagnies hors conférences) peuvent fonctionner mieux que le marché, mais celles-ci devraient être l'exception plutôt que la règle et ne devraient être autorisées que si l'on peut raisonnablement espérer que l'avantage pour la collectivité sera supérieur au coût de la réglementation.

3. Les réglementations et les pratiques se rapportant aux droits et obligations des Etats en matière de sécurité et de protection de l'environnement

3.1. *Le Droit de la Mer - droits et obligations des Etats du pavillon*

101. La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982 (UNCLOS - voir Annexe C) est l'instrument juridique le plus fondamental qui définit les bases de la réglementation applicable aux navires et à l'offre de services de transport maritime dans le monde. Cet ensemble exhaustif de réglementations énonce les droits et obligations fondamentaux des Etats à l'égard des navires battant leur pavillon.

102. En bref, la Convention reconnaît que chaque Etat a le droit de fixer les conditions d'octroi de sa nationalité aux navires. Pour l'essentiel, les réglementations qui traitent de ces conditions portent sur des aspects administratifs, techniques et sociaux, y compris la navigabilité des navires ainsi que la composition et la formation des équipages.

103. Toutefois, ce droit va de pair avec un certain nombre d'obligations, y compris celle de s'assurer que le navire satisfait à toutes les conditions pour l'octroi de la nationalité et le droit de battre le pavillon correspondant.

104. Un élément fondamental de l'UNCLOS de 1982, ainsi que de la Convention antérieure de 1958 sur la haute mer, est qu'il devrait y exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire. Cependant, ce lien substantiel n'est pas défini, ce qui a permis différentes interprétations. L'une des interprétations est que ce lien *peut être purement économique*, plutôt que social ou national, ce qui a conduit à ouvrir un certain nombre de registres de libre immatriculation, qui accordent l'immatriculation sous leur pavillon contre le paiement d'un droit. Dans ces cas, le lien substantiel est réduit à celui qui unit le client et le prestataire de service, et les obligations qui en découlent pour l'Etat du pavillon (comme celle de s'assurer qu'un navire et son équipage sont adaptés à leur mission) peuvent en pâtir.

105. Même si les registres de libre immatriculation ne sont pas tous coupables de négligence dans la vérification de leurs navires (un certain nombre de pays qui ne pratiquent pas la libre immatriculation pourraient aussi être rangés dans cette catégorie), cela permet à des navires non aptes à la navigation et armés par des équipages mal formés de battre légitimement le pavillon d'un Etat souverain.

3.2. *Les réglementations internationales en matière de sécurité et de protection de l'environnement*

106. Face aux défaillances avérées de certains Etats du pavillon au regard de la mise en œuvre correcte des normes internationales agréées de sécurité, la communauté internationale a réagi en mettant en place des réglementations parallèles qui permettent aux Etats du port (c'est-à-dire ceux dont les ports sont fréquentés par des navires battant d'autres pavillons) de vérifier que les obligations internationales applicables pour la sécurité des navires sont satisfaites.

107. Les Conventions applicables émanent de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), une agence spécialisée des Nations Unies chargée d'améliorer la sécurité maritime et de prévenir la pollution causée par les navires. L'OMI regroupe actuellement 158 Etats.

108. Les Conventions de VOMI, une fois ratifiées et entrées en vigueur, constituent la base des réglementations nationales et internationales sur tous les aspects des normes applicables aux navires et aux équipages et visent à améliorer la sécurité et la protection des équipages et de l'environnement. Se reporter aux Annexes C et D pour plus d'informations sur l'OMI.

3.3. *Les réglementations nationales en matière de protection de l'environnement et de la sécurité*

109. Les Conventions de l'OMI sont adoptées à la suite de négociations auxquelles participent les membres de l'Organisation. Parce qu'ils représentent les différentes régions du monde et tous les stades de développement économique, ces membres défendent des points de vue assez divergents sur les normes techniques qui leur paraissent adaptées pour assurer la sécurité des navires, la qualification des équipages et la prévention de la pollution. Ces normes sont donc fréquemment issues de compromis et peuvent ne pas répondre aux attentes de tous les pays. Dans certaines circonstances, ces points de vue divergents peuvent aboutir à l'adoption de critères spécifiquement nationaux destinés à résoudre un problème particulier.

110. Du fait de leur diversité, ces normes, bien qu'importantes pour le pays qui les décide, peuvent causer de graves problèmes aux opérateurs de navires qui doivent satisfaire aux normes (généralement) plus strictes qui découlent de ces réglementations nationales. Le respect de réglementations nationales peut nécessiter des investissements considérables et dans certains cas, ces réglementations peuvent devenir des normes internationales de facto. L'obligation prescrite par les Etats-Unis d'équiper les pétroliers de double coque en fournit un exemple.

111. En d'autres circonstances, des exigences nationales peuvent avoir des effets importants sur les opérations de transport maritime en prescrivant que des activités soient assurées par l'armateur alors qu'elles peuvent ne pas faire normalement partie d'un service commercial au sens strict du terme. Par exemple, les lignes directrices volontaires de l'Australie (qui deviendront obligatoires en juillet 2001) recommandent que toutes les eaux de ballastage soient remplacées en eaux profondes avant les opérations de déchargement dans un port australien, ce qui peut augmenter le coût des services. Ces lignes directrices visent à éviter la diffusion d'organismes nuisibles qui étaient présents dans les eaux peu profondes des ports où les navires ont chargé leur ballast.

112. Pour plus de détails sur un certain nombre d'exigences nationales, voir Annexe C.

3.4. *Les inspections de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port*

113. Les Etats du pavillon sont censés exercer une juridiction et un contrôle effectifs sur les questions administratives, techniques et sociales concernant les navires qui battent leur pavillon. Pour remplir cette mission, les Etats du pavillon ont besoin d'une administration maritime compétente et adaptée relevant de leur contrôle et de leur juridiction, et dont le mandat est fixé par des lois et réglementations dûment votées conformément aux règles et normes internationales en vigueur. Cependant, toutes les administrations de l'Etat du pavillon ne sont pas en position et/ou n'ont pas la volonté d'assumer les responsabilités que leur confère la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982 (UNCLOS). Les visites annuelles et les inspections avant immatriculation par les Etats du pavillon n'ont pas toujours lieu, et les déficiences, si elles sont détectées, restent parfois sans suite. Ceci découle largement du fait que dans quelques Etats du pavillon, l'immatriculation des navires reste d'abord une source de revenus, et que les considérations commerciales priment souvent sur les questions de sécurité.

114. En l'absence d'inspections de l'Etat du pavillon, les sociétés de classification agissent souvent pour le compte de ceux-ci. La preuve qu'un navire est apte à la navigation résulte en général de la certification qui est fournie par sa société de classification. Ce document est délivré à partir des inspections régulières effectuées par la société et il doit être conservé à bord du navire. Cependant, en l'absence de contrôle et de supervision de l'Etat du pavillon, quelques sociétés sont connues pour avoir certifié des navires qui avaient été en infraction avec les réglementations, ce qui signifie que la certification délivrée peut n'être pas un indicateur sérieux de la navigabilité d'un navire. Ceci veut dire aussi que même si les conditions administratives de la certification au cours de l'immatriculation d'un navire ont été remplies, le navire peut n'avoir pas été correctement entretenu. L'Association internationale des sociétés de classification (IACS) a cherché à régler ce dernier problème grâce à une autorégulation.

115. Alors que les Etats du pavillon ont le droit et l'obligation de s'assurer que les navires arborant leur pavillon satisfont aux obligations d'immatriculation (lesquelles devraient être compatibles avec les normes techniques de l'OMI), les *Etats du port* (c'est-à-dire les pays disposant de ports dans lesquels font escale les navires battant les pavillons d'autres Etats) ont exercé leurs propres droits de vérifier que les navires fréquentant leurs eaux nationales satisfont à leurs normes propres de sécurité et autres.

116. Bien qu'il n'existe pas de convention internationale spécifique pour étayer les actions des Etats du port, leur droit à appliquer des normes de sécurité appropriée aux navires qui évoluent dans leurs eaux n'a pas été discuté, et un régime rigoureux de contrôles par l'Etat du port a l'approbation de l'OMI et des ses Etats Membres. Les normes appliquées par les Etats du port sont généralement celles précisées de Conventions de POMI qui servent de base aux procédures d'immatriculation de l'Etat du pavillon, bien qu'il y ait quelques différences inévitables.

117. Par ailleurs, alors que les normes utilisées peuvent être relativement compatibles, la façon dont elles sont appliquées ne l'est pas, et ceci a conduit à de grands écarts dans l'inspection de la qualité des navires dans les différentes parties du monde. Ceci, tout en offrant aux navires peu sûrs une occasion de passer à travers les mailles des filets à la fois des Etats du pavillon et des Etats du port, peut poser des problèmes pour les armateurs de première classe, qui ont à satisfaire à toute une gamme de contraintes différentes au cours d'un voyage donné.

118. Etant donné que la prolifération des obligations réglementaires peut entraîner des complications pour l'industrie du transport maritime, et contribuer à augmenter ses coûts, la vue partagée par de nombreux pays (et certainement par tous les pays de l'OCDE) est qu'aussi longtemps que les Etats du pavillon ne peuvent garantir que leurs navires satisfont à toutes les réglementations internationales, un système de contrôle fort par les Etats du port est nécessaire pour assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.

119. Pour permettre à ces Etats du port de procéder efficacement, les Etats Membres de l'Union Européenne ont signé en 1982 le "Memorandum d'entente sur le contrôle de l'Etat du port, dit Memorandum de Paris" qui s'applique actuellement à 19 administrations maritimes. Par le biais de cet accord régional au niveau des administrations qui s'appuie sur un certain nombre de conventions internationales⁷, les signataires exercent leurs droits de contrôler les navires étrangers dans leurs ports en appliquant les dispositions de ces conventions. Des accords de coopération analogues existent dans certaines régions d'Amérique Latine et d'Asie-Pacifique, et tous sont activement encouragés par l'OMI.

120. Le graphique II-I, qui résume les rapports d'inspection du groupe des pays du Memorandum de Paris pour la période 1991-1999, donne une idée du rôle actif joué par les Etats du port. Ces chiffres montrent que le nombre des inspections effectuées ces dernières années tournent autour de 17-18.000 par an et que si le nombre des déficiences constatées a augmenté peu à peu, le ratio des navires retenus a chuté, ce qui traduit peut-être une moindre fréquence des défaillances graves.

121. Certains pays Membres de l'OCDE ne se contentent pas de cibler leurs inspections sur les navires dont les résultats en matière de sécurité sont défavorables, mais il se fondent aussi sur d'autres critères. Au Japon, par exemple, *tous* les supers pétroliers à coque unique naviguant dans la baie de Tokyo sont à présent soumis à une inspection à bord ; cette disposition a été appliquée à la suite de l'échouement du "Diamond Grace" en juillet 1996.

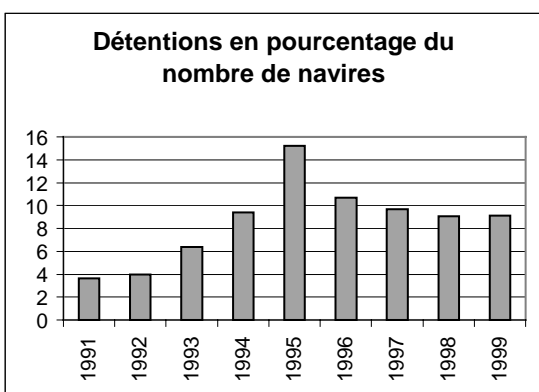
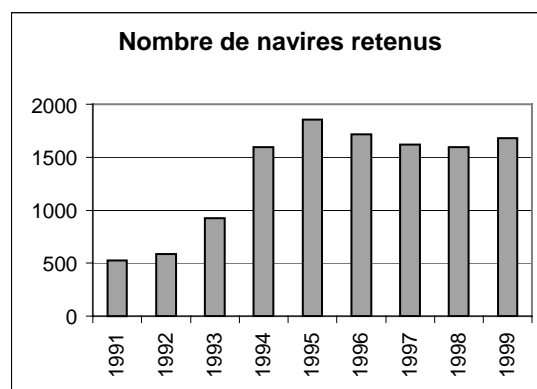
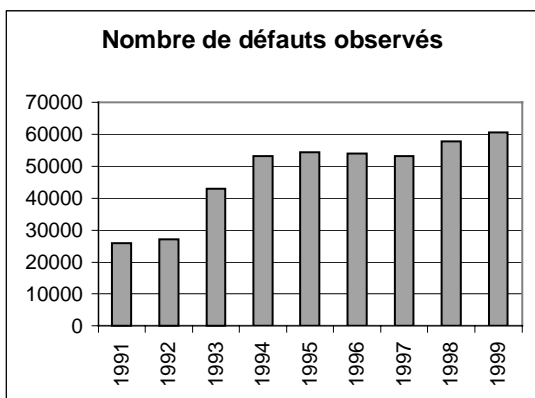
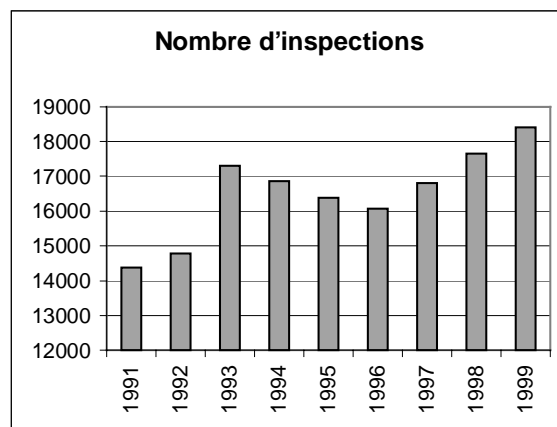
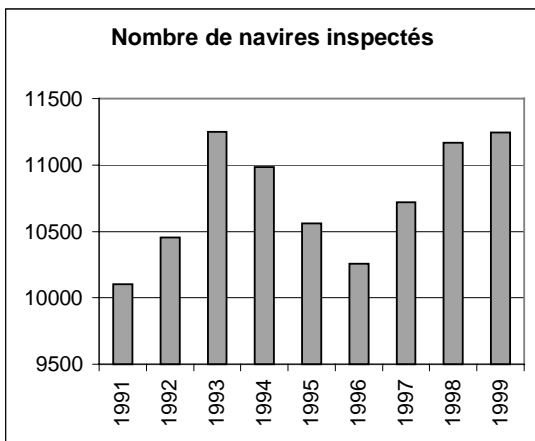
122. Dans le secteur des pétroliers, l'utilité des inspections de l'Etat du port pour la qualité des navires – et donc pour la protection de l'environnement/la sécurité des navires – tend à varier en fonction de la taille du navire. En conséquence, les très gros navires (qui risquent de causer des dommages plus étendus) sont parfois soumis à des contrôles si fréquents et si rigoureux de la part des affréteurs que les navires mal entretenus ont du mal à trouver des clients.

123. Dans le secteur du transport de marchandises solides, les courtiers font savoir que les contrôles de l'Etat du port sont à présent appliqués de façon beaucoup plus sévère aux Etats-Unis, en Australie, au Canada, et dans certains Etats européens comme la Norvège. Il est clair qu'en Australie, par exemple, la rigueur dont les autorités maritimes ont fait preuve ces dernières années a eu pour effet de raréfier le nombre de navires de qualité discutable qui essaient à présent de pénétrer dans les ports de ce pays.

⁷ Les instruments sur lesquels s'appuient le Memorandum d'entente de Paris sur le contrôle de l'Etat du port sont les suivants :

- la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966 ;
- le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966 ;
- la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 ;
- les Protocoles de 1978 et 1988 relatifs à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 ;
- la Convention internationale pour la prévention de la pollution pour les navires, 1973, modifiée par le Protocole de 1978 relatif à celle-ci ;
- la Convention internationale sur les normes de formation de gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978 ;
- la Convention concernant les règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1972 ;
- la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ;
- la Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, 1976 (Convention OIT n° 147).

Graphique II-1
Mémorandum d'entente sur le contrôle de l'Etat du port – Paris
Résumé des résultats des contrôles par l'Etat du port 1991 - 1999



Source : Rapports annuels (plusieurs années). Mémorandum d'entente de Paris.

3.5. *Les réglementations internationales du travail*

124. Les réglementations sur la composition et le niveau de compétences des équipages ont déjà été évoquées à plusieurs reprises. S'y rapportent, mais avec des exigences différentes, toute une série de réglementations internationales sur le bien-être des équipages qui s'appuient sur les conventions élaborées à l'Organisation internationale du travail (OIT) à Genève. Toutefois, ces normes "sociales" ne sont pas définies aussi clairement que les normes plus techniques de l'OMI, principalement parce que seul un nombre limité d'entre elles sont en vigueur au plan international et que de nombreuses Conventions n'ont pas été ratifiées par les principales nations maritimes. Une liste complète de ces Conventions de l'OIT se trouve à l'Annexe C, Section 1.

125. Bien qu'elles soient inégalement mises en œuvre, ces réglementations du travail demeurent des exigences réglementaires importantes qui ont des conséquences à la fois sur le bien-être des équipages et sur le coût des exploitants de navires. Comme les coûts d'équipage restent l'un des postes importants dans l'exploitation des navires, les opérateurs cherchent constamment les moyens de les réduire, généralement en employant des personnels d'exécution venus de pays à bas salaires : Philippines, Myanmar et Chine. Cependant il arrive que les conditions de travail et les salaires des équipages se dégradent davantage (ces derniers tombant parfois en-deçà des seuils de subsistance).

126. On peut espérer que trois facteurs devraient permettre une application plus efficace des réglementations du travail :

- le Code ISM, qui est largement appliqué ;
- une inspection plus étendue des navires au titre des mesures de contrôle de l'Etat du port. (L'application du Code ISM à compter de juillet 1998 se serait traduite par une augmentation évidente des inspections de contrôle de l'Etat du port, visant à vérifier que les procédures de sécurité des navires sont suivies) ;
- la Convention STCW révisée de l'OMI qui comprend des dispositions sur les heures de veille tout à fait comparables à celles de la Convention 180 de l'OIT.

127. Les réglementations du travail comptent parmi les exigences les plus éphémères auxquelles doivent satisfaire les armateurs et les opérateurs, et comme il s'agit de l'aspect le moins réglementé, c'est celui qui leur offre le plus de possibilités de réaliser des économies ou d'abuser de leur position, selon le point de vue auquel on se place.

4. **Les autres réglementations et les pratiques qui s'y rapportent**

128. Les réglementations et les pratiques étudiées dans la présente section sont celles qui influent sur les activités commerciales de l'industrie du transport maritime, et sont la cible des efforts déployés pour libérer le marché (afin d'harmoniser les règles du jeu) ou pour créer des distorsions (afin d'atteindre des objectifs nationaux de nature commerciale, économique ou sociale). Cette section ne traite pas des questions de politique de concurrence ni du fonctionnement des conférences maritimes, qui sont succinctement évoquées à la Partie 2 – Le secteur du transport maritime de lignes régulières.

4.1. Les instruments de l'OCDE

4.1.1. Le Code de la libération des opérations invisibles courantes de l'OCDE (CLIO)

129. Au cours des années 50, l'Organisation de coopération économique européenne (OECE) à laquelle a succédé l'OCDE, a rédigé son Code de la libération des opérations invisibles courantes. Promulgué par l'OECE en 1957, et maintenu par l'OCDE lors de sa création en septembre 1961, le Code a été officiellement adopté par le Conseil de l'Organisation en décembre 1961.

130. En souscrivant à ce Code (y compris à la Note 1 qui traite spécifiquement du transport maritime), les pays Membres de l'OCDE en acceptent les obligations et les engagements qui couvrent, *entre autres*, le secteur du transport maritime. Ils sont tenus, par ce Code, d'éliminer les restrictions qui existent entre eux sur les transferts et les transactions invisibles courantes touchant aux opérations de transport maritime.

131. Tous les pays Membres ont accepté la définition générale des obligations du Code des invisibles qui concernent le transport maritime, quoique certains pays aient introduit des réserves (celles-ci, de même que des détails sur CLIO, figurent à l'Annexe C).

132. De même, les obligations découlant du Code n'empêchent pas les pays Membres d'agir dans le secteur du transport maritime, de même que dans tout autre secteur où ils l'estimeraient nécessaire, en vue de maintenir l'ordre public, de protéger leurs intérêts essentiels en matière de sécurité, ou de satisfaire à leurs obligations touchant la paix et la sécurité internationales (Article 3 du Code).

133. En résumé, les dispositions maritimes du Code, y compris la Note 1, qui constituent en quelque sorte une charte contraignante pour les pays Membres de l'OCDE (sauf ce qui a été indiqué ci-dessus), et fondamentale, même s'il n'est pas totalement infranchissable, à l'adoption et au maintien de législations discriminatoires ou préférentielles en faveur des navires sous pavillons des pays de l'OCDE. En d'autres termes, le Code contient des principes qu'on doit retrouver, et en général c'est le cas, dans les politiques maritimes des pays Membres, pour garantir des services de transport maritime adéquats et économiques.

4.1.2. Les Principes communs de politique maritime de l'OCDE

134. En dépit d'une certaine libéralisation du commerce en général observée entre la fin des années 60 et le début des années 80, une tendance contraire a été observée dans le transport maritime, particulièrement dans les pays hors OCDE. Constatant ce fait, et reconnaissant que certains pays maintenaient des obstacles au transport de marchandises spécifiques et qu'aucun pays Membre ne pouvait combattre tout seul le protectionnisme et les comportements critiquables, l'Organisation s'emploie depuis plusieurs années à harmoniser les politiques des différents pays Membres, ainsi qu'à l'égard des pays tiers.

135. Ce travail a abouti en 1987 à une Recommandation du Conseil [(87)11(final), 13 février 1987] concernant les Principes communs de politique maritime pour les Etats Membres (voir Annexe C), qui complètent les engagements déjà souscrits par ces pays au titre du CLIO.

136. En adoptant cette Recommandation, officiellement actualisée en septembre 2000⁸ [C(2000)124/FINAL], les pays Membres ont accepté de compléter leurs engagements initiaux en

⁸ La Grèce et la Turquie ont formulé des réserves partielles à propos des nouveaux Principes adoptés en 2000. Voir annexe C.

poursuivant une approche commune des politiques et les pratiques du transport maritime international sur la base des éléments suivants :

- le maintien de trafics ouverts et d'un libre accès concurrentiel aux opérations de transport maritime international ; aux services maritimes auxiliaires et au transport multimodal comportant un parcours maritime ;
- une réponse coordonnée aux pressions extérieures, sur la base de consultations plénières entre les pays Membres ;
- le rôle joué par les pays Membres et leur détermination à préserver un libre accès concurrentiel et la possibilité de choix pour les chargeurs ;
- l'adoption d'une approche commune à l'égard de l'application de la politique de la concurrence au secteur du transport maritime de lignes régulières ;
- la mise en œuvre de mesures pour protéger la sécurité et l'environnement et lutter contre la navigation sous normes.

137. Ces éléments constituent, avec la Note 1 à l'Annexe A du CLIO, une approche cohérente et commune de la politique du transport maritime international entre les pays Membres de l'OCDE d'une part, et entre les pays Membres et les pays non-membres d'autre part. Cependant, il faut noter que les éléments contenus dans la Recommandation du Conseil sont moins contraignants que ceux qui figurent dans le Code et que leur efficacité dépend essentiellement de la volonté des pays Membres de mettre en œuvre les éléments contenus dans les principes.

Impact

138. Le transport maritime, en tant que service auxiliaire du commerce, est réglementé par le CLIO. En tant que Décision du Conseil de l'OCDE, les obligations découlant du Code sont contraignantes pour les pays Membres. Les pays Membres ont respecté leurs obligations et se sont abstenus d'actions contrevenant à leurs obligations au titre du Code.

139. L'objectif visé par ces instruments est de promouvoir avant tout la libéralisation du secteur et d'assurer la liberté de choix. Ils ont principalement pour but d'inciter les gouvernements (ceux des pays Membres et ceux des pays non-membres) à moins intervenir, plutôt qu'à intervenir davantage, et à cet égard, pour autant qu'ils soient appliqués par les gouvernements des pays Membres de l'OCDE, ils agissent comme des freins à la réglementation. Même s'il est admis que la réglementation gouvernementale peut être nécessaire (comme, la législation antitrust ou la politique de la concurrence), des efforts sont faits pour assurer la compatibilité, à défaut de l'uniformité, de ces réglementations en vue d'en réduire les impacts négatifs sur les services de transport maritime international.

140. L'un des rôles des Principes de politique maritime de l'OCDE a été de fournir une base claire et ferme aux politiques maritimes des pays Membres. En ce sens, les Principes semblent avoir été utiles, et l'on peut trouver un certain nombre de cas attestant qu'ils ont été pris en compte par les pays Membres pour réformer leurs propres politiques. Par exemple, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, l'Espagne, la Belgique, et l'Italie ont tous fait savoir que les Principes ont été pris en compte pour la réforme de leurs législations nationales et cette liste n'est pas exhaustive. Il est aussi exact de dire que les politiques maritimes actuelles des pays Membres (y compris des nouveaux membres) reflètent nettement les Principes de base adoptés en 1987.

141. En ce qui concerne les nouveaux Membres de l'OCDE, leurs politiques et pratiques en matière de transport maritime (entre autres exigences) attentivement étudiées de la part du Comité des transports maritimes pendant la période de candidature, et ils ont été jugés à travers l'application des Principes. Les nouveaux Membres de l'OCDE étaient généralement invités, et ceci faisait partie des obligations qu'ils prenaient en devenant Membres, à adhérer aux Principes.

142. En outre, il a été rendu compte en 1992 que la Lettonie avait révisé sa politique maritime à la suite d'une réunion avec le Comité des transports maritimes de l'OCDE (CTM), dans le but de la rendre plus compatible avec les Principes. Plus récemment, la Bulgarie a révisé ses lois pour en assurer leur conformité avec les obligations de l'Union Européenne et les recommandations des Principes communs de politique maritime de l'OCDE.

143. Enfin, on connaît le rôle consultatif actif du Comité des transports maritime vis-à-vis des NEI/PECO et des EDNM. Ces consultations, qui ont commencé dans la première moitié de 1991 par une réunion avec les NEI/PECO suivie par une réunion avec les Economies Dynamiques d'Asie (EDA), ont mis officiellement ces pays en rapport pour la première fois avec les Principes auxquels les membres du CTM ont adhéré. Dans le cas des NEI/PECO, ce dialogue a atteint son plus haut point d'intensité en 1993 avec l'Accord sur les Principes communs de politique maritime qui incorpore les Principes mêmes du CTM avec lesquels il est compatible. Un accord comparable a également été conclu en 1999 avec plusieurs Economies dynamiques non-membres (EDNM), en l'occurrence le Chili, Hong Kong (Chine), la Malaisie, Singapour, le Taipei chinois et la Thaïlande.

144. En résumé, les Principes ont exercé un effet régulateur sur les pays Membres en assurant la cohérence (sinon l'harmonisation) de leurs politiques maritimes respectives. De même, les Principes ont joué un rôle de « référence » par rapport à laquelle les pays Membres ont étalonné leurs propres pratiques maritimes et celles des pays non-membres pour en assurer la cohérence avec les politiques agréées en commun.

145. On peut raisonnablement supposer que les Principes ont servi de références communes pour déterminer les bonnes pratiques dans le transport maritime international. Bien que certains éléments puissent dater quelque peu, il semblerait qu'une énonciation claire et concise des principes d'action par les Etats Membres joue encore un rôle appréciable pour orienter leurs relations mutuelles, de même que leurs relations avec les Economies de la zone hors OCDE.

4.2. Les réglementations bilatérales d'accès aux cargaisons

146. Les pays Membres de l'OCDE sont parties à un grand nombre d'accords maritimes bilatéraux ainsi qu'à certains traités d'amitié, de commerce et de navigation avec d'autres pays. La majorité de ceux-ci ne contient pas de clauses sur l'attribution des cargaisons, l'égalité d'accès, mais quelques-uns contiennent des clauses accordant le traitement national ou le traitement "de la nation la plus favorisée" aux navires de chaque partie dans le port de l'autre partie. Il s'agit en général de clauses subsidiaires par rapport à la finalité principale de ces accords qui est de réglementer certaines questions comme la reconnaissance mutuelle des documents, le rapatriement des marins, l'assistance en cas de naufrage ou d'accident, l'autorité légale, la fiscalité, etc.

147. Les accords bilatéraux existants qui contiennent des dispositions réglementant l'accès aux cargaisons, et auxquels les pays Membres de l'OCDE sont actuellement parties, peuvent être groupés dans les catégories suivantes :

- les accords de partage des cargaisons ;

- les accords sur l'égalité d'accès aux cargaisons gouvernementales et/ou aux cargaisons contrôlées par les gouvernements ;
- les accords accordant l'égalité d'accès au transport de marchandises.

148. Ces accords concernent exclusivement le secteur des lignes régulières, car dans le secteur du vrac, c'est la règle d'accès libre et non discriminatoire aux cargaisons qui prévaut de manière générale.

4.3. *Les accords sur l'égalité d'accès*

149. Les accords réciproques par lesquels les pays contractants conviennent que les navires battant leur pavillon devront transporter des parts équivalentes des cargaisons gouvernementales et/ou de cargaisons contrôlées par le gouvernement résultant de leurs échanges mutuels constituent une autre forme de bilatéralisme. L'importance de tels accords dépend de la définition des cargaisons gouvernementales (et de ce fait de la part de commerce que de telles cargaisons représentent), de même que des dispositions concernant le transport par des pavillons tiers. Parmi les pays Membres de l'OCDE, seuls les Etats-Unis, l'Allemagne et le Portugal sont actuellement parties à des accords sur l'égalité d'accès.

150. Les accords signés par l'Allemagne et le Portugal ne contiennent pas de clause sur l'égalité d'accès mais disposent seulement que les parties contractantes se mettent d'accord pour favoriser une participation équitable de leurs compagnies de navigation. Un protocole additionnel signé par l'Allemagne et le Brésil, qui prévoit que les marchandises gouvernementales doivent être transportées par les compagnies de transport régulier des deux pays, est limité dans ses conséquences parce qu'il est restreint aux cargaisons liées à l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire et à l'aide financière. De plus, conformément au Règlement du Conseil de la CE 4055/86, cet accord est ouvert à l'accès libre et non discriminatoire de tous les armateurs de la Communauté.

4.4. *Les accords instituant des droits égaux à participer aux échanges*

151. Outre les accords mentionnés ci-dessus qui contiennent des clauses pour les cargaisons spécifiques, certains accords stipulent que les deux parties doivent disposer de droits égaux à participer au commerce, assurer une participation importante et équilibrée, participer à parts égales, etc. Cependant, ces accords ne paraissent pas aboutir, pour le moment, à des pratiques de répartition de cargaisons et ne semblent donc pas empêcher la participation des pavillons tiers aux échanges commerciaux entre leurs signataires.

Impact

152. Les accords bilatéraux existants qui réglementent l'accès aux marchandises de lignes régulières sont d'une importance économique globalement limitée. Ceci est dû à l'approche définie dans les Règlements existants de la CE et aux accords très peu nombreux et plutôt exceptionnels sans lesquels les compagnies de lignes régulières n'auraient pas la possibilité effective d'intervenir dans le commerce de et vers un pays tiers en cause.

4.5. *Parts de cargaisons réservées*

153. Les réglementations sur les parts de cargaisons réservées reflètent souvent la conviction des pays que le transport maritime d'une partie de leurs importations et de leurs exportations doit être assuré par des transporteurs nationaux. Cette conviction repose en général sur l'argument selon lequel la flotte de pavillon

national doit être soutenue et que le savoir-faire maritime doit être sauvegardé. D'après nos informations, la Turquie et les Etats-Unis sont les seuls pays Membres de l'OCDE dotés de textes sur les préférences en matière de cargaison. Ces textes (décrits en détail à l'Annexe C) concernent l'accès aux cargaisons commerciales ainsi qu'aux cargaisons gouvernementales financées par les gouvernements ou garanties par les gouvernements.

Impact

154. Dans l'ensemble, seule une très faible part des échanges commerciaux des pays de l'OCDE est visée par les mesures bilatérales de réservation de parts de cargaisons, essentiellement en raison du nombre très limité de ces mesures. Cependant, ce qui peut poser problème n'est pas tant le volume total des cargaisons expédiées dans le cadre de ces mesures, ni le fait qu'il est probablement beaucoup plus cher d'expédier des marchandises sur des navires sous pavillon national⁹, mais le fait de telles mesures restrictives soient en place, car elles peuvent encourager d'autres pays à créer des distorsions sur le marché de façon comparable.

⁹ En septembre 1994, le Bureau Général des Comptes (GAO) a publié un rapport sur les préférences de cargaisons dans les programmes d'aide alimentaire. Il concluait que cette préférence de cargaisons dans les programmes d'aide alimentaire n'atteignait pas ses buts qui étaient d'aider la Marine Marchande Américaine en tant qu'auxiliaire naval et militaire en période de guerre ou de danger national ou dans la perspective du commerce national ou international. Le rapport précisait que les programmes d'aide alimentaire des Etats-Unis avaient payé 600 millions de \$, au cours des trois années précédentes, pour couvrir les coûts supplémentaires du transport des marchandises sur des navires de pavillon américain. (Ceci représentait environ 34 % du coût total de transport des programmes d'aide alimentaire américains).

En octobre 1994, le ministère de la Défense des Etats-Unis (DOD) a également présenté au Congrès un rapport, qui comparait les coûts de transport maritime de leurs fournitures sur les navires américains du fait des différentes lois de préférence de cargaisons et les coûts de transport négociés commercialement. Il concluait que de substantiels coûts supplémentaires (476 millions de \$ sur un total de factures de transport du DOD de 1,15 milliard de \$) résultaient de l'application des lois sur la préférence de cargaisons. Le rapport concluait que, sans ces lois, presque toutes les cargaisons du gouvernement des Etats-Unis auraient été transportées par des navires de pavillons étrangers et que les opérateurs de pavillon américain auraient eu peu de motifs de rester sous pavillon des Etats-Unis.

En novembre 1994, le GAO a produit un deuxième rapport sur le coût des dispositions de préférence de cargaison pour le Gouvernement Fédéral. Il trouve qu'en l'absence de ces préférences, l'équivalent des deux tiers des 165 navires de pavillon américain engagés dans le commerce international quitteraient la flotte américaine, soit en étant ré-immatriculés pour économiser des coûts, soit en cessant d'être exploités s'ils n'étaient pas compétitifs. Si les lois de préférence des cargaisons étaient abolies, les pertes d'emploi pourraient toucher jusqu'à 6.000 navigants. Il n'y aurait, toutefois, qu'un impact minimal sur l'industrie de la construction navale américaine.

En mars 1995, Nathan Associates a procédé à une analyse de la marine marchande des Etats-Unis et des programmes de préférence de cargaisons et subventions différentielles d'exploitation ; elle était entreprise comme une étude de consultant, financée par le Congrès Maritime Américain, qui représente les opérateurs de navires de pavillon américain. Elle apportait des preuves contraires aux rapports précédents et concluait que l'avantage économique de la préférence de cargaisons dépassait sensiblement son coût.

155. Aucune de ces restrictions n'est en infraction avec les obligations souscrites au titre du Code de la libération de l'OCDE. La Turquie a formulé une réserve de portée générale à l'égard de CLIO et les Etats-Unis n'ont pas souscrit à la seconde phrase de la Note 1 du CLIO. Ce pays n'a donc pas d'obligation concernant les mesures de réservation de cargaisons dont il est spécifiquement fait mention dans cette phrase.

156. Au total, seules les restrictions maintenues par les Etats-Unis pourraient être considérées comme ayant une certaine importance économique. Sauf en ce qui concerne la US Public Law 104-58 de novembre 1995, ces restrictions sont censées être conçues pour aider les transporteurs sous pavillon national à transporter des cargaisons qui n'existeraient pas si elles n'étaient pas commandées par le gouvernement des Etats-Unis (par exemple, cargaisons d'aide à l'étranger ou cargaisons militaires).

4.6. *Les conditions d'immatriculation*

157. L'immatriculation sous un pavillon national accorde au navire la nationalité de cet Etat, avec pour conséquence que la législation nationale lui est applicable. Chaque pays impose des conditions aux compagnies et aux personnes qui souhaitent immatriculer les navires sous son pavillon, ou pour investir dans de tels navires, spécialement si cet investissement émane d'intérêts étrangers. Les raisons d'imposer de telles conditions peuvent comprendre :

- des *considérations juridiques* ; dans certains cas, compte tenu des obligations étatiques de l'Etat du pavillon, quoique quelques pays hors OCDE se soient montrés très laxistes dans l'exécution de ces engagements ;
- des *facteurs de sécurité nationale* ; par exemple, le désir d'empêcher de tels investissements par des parties issues d'Etats étrangers potentiellement hostiles ;
- *intérêt national* ; promouvoir le développement d'une flotte nationale en encourageant l'acquisition des navires au sein des compagnies nationales.

158. Les restrictions qui s'appliquent à l'immatriculation des navires par les pays Membres de l'OCDE sont exposées en détail dans l'Annexe C. En général, elles fixent :

- a) les plafonds imposés aux parts que des nationaux/sociétés étranger(e)s sont autorisés à détenir dans un navire ; ou
- b) les pourcentages minimums qui doivent appartenir à des intérêts nationaux.

159. Nombre de pays Membres de l'OCDE exigent également que la personne ou l'organisation propriétaire du navire ait son principal centre d'activités situé sur leur territoire ou qu'un certain nombre de postes de dirigeants de la compagnie propriétaire soient occupés par des ressortissants.

Impact

160. L'impact des conditions d'immatriculation doit être examiné sous deux aspects différents :

- i) constituent-elles des restrictions à l'accès au marché ; et
- ii) influent-elles dans une mesure significative sur le choix du pavillon ; c'est-à-dire ont-elles conduit des navires de l'OCDE à se faire ré-immatriculer sur des registres libres ?

161. Bien que les conditions discriminatoires imposées par l'immatriculation à un registre national ne soient pas en elles-mêmes incompatibles avec les instruments internationaux existants, il est considéré que ces conditions constituent des restrictions chaque fois que certaines activités maritimes sont réservées aux navires sous pavillon national, ou quand les conditions requises pour accomplir ces activités sont plus favorables pour les navires sous pavillon national que pour les autres navires.

162. En ce qui concerne le deuxième problème, depuis la fin des années 50, les pays de l'OCDE n'ont pas cessé de se préoccuper des problèmes posés par le dépavillonnement continu de leurs navires au profit des registres de libre immatriculation. A la fin de 1999, environ 48 % de la flotte mondiale était immatriculée sous pavillons de libre immatriculation, contre 31 % environ en 1980. Ceci représente l'équivalent d'environ 170 millions de tpl transférés vers ces registres. Au début de l'année 2000, environ 57 % de la flotte sous libre immatriculation appartenait à des intérêts grecs, japonais, américains, norvégiens et britanniques¹⁰.

163. Cette tendance au dépavillonnement a conduit un grand nombre de pays Membres à examiner dans le détail si les conditions d'immatriculation existantes pouvaient être tenues pour responsables de ce mouvement. Or, ces recherches ont montré que des modifications des conditions existantes pour l'enregistrement des navires, comme les obligations d'une propriété nationale, n'avaient guère, voire aucune influence sur le processus de dépavillonnement.

164. De fait, trois éléments – la main d'oeuvre, la fiscalité, et la sécurité - sont considérés comme étant beaucoup plus importants dans le choix d'un pavillon que les conditions d'immatriculation :

- *Main-d'œuvre* : dans la mesure où une forte proportion des flottes de registres libres ne se voient appliquer aucune restriction concernant le choix de l'équipage et ses conditions de travail, ces opérateurs réalisent des économies sur les coûts totaux de main-d'œuvre par rapport à ceux qui opèrent sous des pavillons de l'OCDE, quoique la capacité des armateurs à exploiter des navires avec des équipages à faibles coûts dépende pour une grande part du type de trafic et du type de navire.
- *Fiscalité* : la plupart des pays à registres libres ne prélèvent pas d'impôt sur le revenu pour la compagnie sous le nom de laquelle le navire est immatriculé si un certain pourcentage du capital appartient à des non-nationaux, et si les revenus de cette compagnie proviennent de sources offshore.
- *Sécurité* : des circonstances économiques difficiles et l'absence de contrôle par un certain nombre d'Etats du pavillon ont amené certains armateurs battant pavillon de pays de libre immatriculation à tirer avantage de leur liberté pour fixer des normes d'exploitation non conformes aux règles et aux normes approuvées en matière de sécurité à bord et de protection de l'environnement. Ces armateurs peuvent engranger des avantages financiers pouvant représenter une part significative des coûts d'exploitation d'un navire.

165. Dans l'ensemble, on peut dire que les conditions d'immatriculation ont un impact limité sur le choix du pavillon. Les conditions d'armement et la fiscalité jouent un rôle primordial dans ce choix. La disponibilité de réglementations plus favorables en matière d'équipage et de fiscalité que celles prévues par les pavillons des pays de l'OCDE ont été les raisons principales du nombre sans cesse croissant des armateurs de l'OCDE qui ont décidé de transférer leurs navires vers des pavillons hors OCDE.

¹⁰ CNUCED – Examen des transports maritimes, 2000.

4.7. *Le cabotage*

166. Le "cabotage" est défini comme étant « la réservation des trafics maritimes nationaux d'un pays aux navires battant le pavillon de cet Etat », et il s'applique aux trajets côtiers et en haute mer, ainsi qu'aux expéditions sur des voies d'eau intérieures. Traditionnellement, la plupart des nations ont établi un certain nombre de contrôles sur le transport maritime de leur commerce national. Les navires assurant du trafic de cabotage doivent généralement remplir les conditions suivantes :

- i) Les membres d'équipage doivent être des ressortissants nationaux ;
- ii) appartenir en totalité ou en majorité à des ressortissants nationaux ;
- iii) sortir des chantiers nationaux ; ou
- iv) être enregistrés sous le pavillon national.

167. Dans la mesure où ils satisfont à ces exigences, les armateurs exploitant des navires sur des trafics de cabotage n'ont pas eu à subir la concurrence des navires de pavillon étranger, et certains pays ont accordé à la flotte des subventions ou d'autres avantages financiers.

168. Certains pays Membres ont déjà supprimé quelques-unes ou la totalité des dispositions antérieures ou n'appliquent pas rigoureusement les législations qui restent en vigueur. Par exemple, la Nouvelle-Zélande a assoupli l'application de ses lois sur le cabotage et autorise à présent les navires de pavillon étranger qui sont engagés dans son trafic international à opérer pendant une période pouvant aller jusqu'à 28 jours sur ses routes côtières. De même que plusieurs autres pays de l'OCDE, la Nouvelle-Zélande accorde aussi des dérogations aux lois sur le cabotage lorsque des navires spécialisés sont nécessaires et qu'il n'y a pas de tonnage de pavillon national disponible.

169. La CE (par le biais de son Règlement CE 3577/92) a assoupli partiellement sa législation sur le cabotage en exigeant que les pays de l'Union européenne libéralisent leurs législations dans ce domaine et en déclarant que désormais les navires des compagnies basées dans les Etats membres de l'UE peuvent assurer le trafic de cabotage des uns et des autres¹¹. Cependant, ce règlement ne s'applique pas au trafic du cabotage de l'UE avec les pays tiers.

170. Parmi les dispositions des pays de l'OCDE concernant le cabotage qui méritent le plus d'être signalées, figurent celles des Etats-Unis, et à moindre titre celles du Japon, de l'Australie, du Canada, de la Corée et de la Turquie. Par exemple, pour qu'un navire puisse assurer du trafic de cabotage des Etats-Unis, il doit satisfaire aux conditions suivantes :

¹¹ Les bénéficiaires du Règlement 3577/92 sont les armateurs, les nationaux et les compagnies qui ont leurs navires enregistrés dans un Etat membre ou dont le navire bat pavillon d'un Etat membre, et qui satisfont à toutes les conditions d'admission au cabotage dans cet Etat membre. Cette exigence limite l'accès au marché pour les compagnies contrôlées par des résidents d'un pays tiers dans ceux des pays membres qui limitent l'accès au cabotage seulement. Sont également bénéficiaires du Règlement 3577/92 les nationaux d'un Etat membre établis en dehors de la Communauté ou des compagnies de navigation établies en dehors de la Communauté et contrôlées par les nationaux d'un Etat membre si leurs navires sont enregistrés dans un Etat membre et battent le pavillon d'un Etat membre en conformité avec sa législation. L'exigence rend effectives les dispositions déjà existantes au titre de la loi internationale universellement acceptée (Article 91 UNCLOS). Il n'y a pas de limitation pour le cabotage en Belgique, au Danemark, en Irlande, au Luxembourg, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, de sorte que les limitations du Règlement 3577/92 ne s'appliquent pas à ces pays.

- Avoir été construit sans subventions différentielles de construction dans un chantier des Etats-Unis.
- Appartenir en majorité à des intérêts américains (au moins 75 % des parts).
- Etre immatriculé sous pavillon américain et armé par des nationaux américains.
- Etre exploité sans subventions différentielles d'exploitation.

171. Un lobby puissant qui a récemment vu le jour aux Etats-Unis, préconise une réforme du Jones Act. Cependant, ses efforts n'ont pas réussi, jusqu'ici, à assouplir la législation en vigueur.

Impact

172. Bien qu'un début de déréglementation ait eu lieu, il existe encore d'importantes restrictions en ce qui concerne le cabotage sur les trafics domestiques des pays Membres de l'OCDE. L'une des principales raisons avancées pour justifier des dispositions concernant le cabotage est qu'il convient de protéger la flotte de pavillon national. Cet objectif cependant n'a pas été atteint, y compris par les Etats-Unis, bien que les mesures en cause y soient beaucoup plus onéreuses que dans n'importe quel autre Etat. De plus, d'autres moyens de parvenir à ce but ont déjà été conçus, par exemple la création de seconds registres tel que le Registre international norvégien (NISR). Ces moyens permettent aux armateurs de récolter les économies financières qu'ils auraient obtenues autrement en transférant leurs navires vers des registres ouverts, et ceci sans abandonner le pavillon national.

173. De plus, le volume total des cargaisons qui sont transportées sur un certain nombre de trafics maritimes domestiques (par exemple, l'Australie, le Canada et la Turquie) est tout à fait restreint par rapport au trafic international de ces pays. Dès lors, même une abrogation complète des actuelles réglementations de cabotage ne concernerait très probablement que quelques niches particulières des marchés maritimes et n'aurait pas d'impact sur l'ensemble de la demande de navires. La situation cependant est assez différente dans le cas des Etats-Unis, du Japon, de la Corée et de l'Europe, où des volumes importants de marchandises sont transportés au titre des législations en vigueur sur le cabotage.

174. Dans l'ensemble, les lois sur le cabotage font dans ces pays l'objet d'une attention considérable, et en général sont jalousement préservées par les compagnies intérieures. Cependant, il est probable qu'en réalité, elles ne protègent pas la "capacité" maritime d'un pays mais peuvent simplement contribuer à accroître les coûts pour les chargeurs nationaux.

4.8. Les mesures de sécurité nationale

175. A l'intérieur de l'OCDE, les seuls contrôles significatifs qui pèsent sur le transport maritime de commerce pour des raisons de sécurité nationale sont ceux qu'ont édictés les Etats-Unis dans le cadre de sanctions plus larges contre certains pays. Par ces mesures, les Etats-Unis interdisent aux navires qui battent le pavillon de certains pays de fréquenter leurs ports et leurs eaux territoriales. La liste des Etats en cause est susceptible d'être modifiée, mais elle comprend actuellement Cuba, l'Iran, l'Irak, la Libye, la Corée du Nord, le Soudan et la Syrie.

176. Pour les navires de quelques autres pays, l'accès aux ports et aux eaux territoriales américains est conditionné à une autorisation préalable. Ces pays sont à l'heure actuelle l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Cambodge, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kurdistan, la Moldavie, la Russie, le Tadjikistan, le Turkménistan, l'Ukraine, l'Ouzbékistan et le Vietnam.

177. Par comparaison, les autres pays Membres de l'OCDE accordent en général un accès sans restriction à leurs ports et rades à tous les navires, quel(le) que soit leur pavillon ou leur nationalité, pourvu que ces navires satisfassent aux normes définies dans les conventions internationales.

Impact

178. En l'absence de stricts contrôles équivalents par les autres pays Membres de l'OCDE, l'impact des mesures de sécurité nationale sur le transport maritime de commerce a été très restreint. De plus, même pour les Etats-Unis, les mesures qu'ils mettent en œuvre n'ont causé que peu de gêne à leur commerce international. Parmi les pays auxquels s'appliquent l'interdiction totale, seul l'Iran dispose de nombreux navires engagés dans le trafic international. Cependant, au cours de la dernière décennie, les Etats-Unis ont pratiqué un embargo complet sur le trafic avec l'Iran. Même si cet embargo se relâchait prochainement, les cargaisons pourraient être transportées vers les Etats-Unis sur des navires non iraniens ou pourraient être acheminées par des navires iraniens vers les terminaux de transbordement des Caraïbes où elles seraient embarquées sur d'autres navires en vue de leur acheminement final.

4.9. *Les régimes de responsabilité à l'égard des marchandises*

179. La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, 1924 (les "Règles de La Haye") a constitué la première tentative réalisée d'harmonisation des règles internationales de responsabilité à l'égard de la marchandise ; c'est-à-dire les règles minimales de responsabilité légale qui s'appliquent aux transporteurs dans le cas de pertes ou de dommages à la marchandise. Les Règles de La Haye ont été ensuite amendées par le Protocole de "Visby" de 1968 (les "Règles de La Haye et de Visby"). Des critiques se sont élevées plus tard parce que les Règles de La Haye et de Visby ne prenaient pas en compte les développements récents de la conteneurisation et avantageaient les armateurs plutôt que les chargeurs. Ensuite, une nouvelle tentative visant à rendre les règles internationales de responsabilité à l'égard de la marchandise plus largement acceptables a été faite en 1971, sous les auspices de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI). Cette démarche a abouti à l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 ("Règles de Hambourg").

180. La ratification de ces différentes règles de responsabilité à l'égard de la marchandise a été inégale, engendrant une absence d'harmonisation internationale. Les Règles de La Haye et de Visby et les Règles de Hambourg répartissent la responsabilité pour la perte et les dommages aux marchandises en mer entre le chargeur et le transporteur. Cependant, la charge de la preuve en ce qui concerne la responsabilité diffère selon le type de règles.

181. Dans les Règles de La Haye et de Visby, le chargeur supporte le coût des marchandises perdues/endommagées s'il ne peut faire la preuve que le bateau était innavigable, incorrectement armé ou inapte à assurer un transport sûr et à préserver la marchandise. En d'autres termes, le transporteur peut décliner sa responsabilité pour les risques résultant d'une erreur humaine pourvu qu'il fasse la preuve de sa due diligence et que son navire ait été correctement armé et apte à la navigation.

182. Inversement, les Règles de Hambourg rendent le *transporteur* responsable de la perte ou du dommage aux marchandises pendant qu'il en a la charge, à moins qu'il puisse prouver qu'il a pris toutes les mesures raisonnables pour les éviter. Il a fallu 14 ans pour que les Règles de Hambourg recueillent un soutien suffisant pour entrer en vigueur en novembre 1992, pour les 26 pays qui les avaient ratifiées (pour la plupart, des pays en développement peu impliqués dans le transport maritime international). Trois pays de l'OCDE (l'Autriche, la Hongrie et la République tchèque) ont ratifié les règles.

183. Les Etats-Unis font cavalier seul parmi les autres pays de l'OCDE, car ils fondent leur régime de responsabilité à l'égard de la marchandise (Loi de 1936 sur le transport des marchandises par mer) sur les Règles de La Haye mais *sans* le Protocole de Visby. Cependant, à l'heure où nous écrivons, on a lieu de penser que le projet de loi qui doit être soumis au Congrès, amendera, s'il est voté, la US COGSA pour donner un régime hybride qui comportera des éléments des Règles de Hambourg-Visby et des Règles de Hambourg.

184. Par ailleurs, d'autres organisations internationales, principalement le Comité maritime international (CMI) et l'UNCITRAL, procèdent à un réexamen en profondeur de ces régimes. Le Comité des transports maritimes de l'OCDE a mené certains travaux sur cette question et a participé aux délibérations du CMI.

Impact

185. Ces régimes de responsabilité offrent un certain degré de certitude dans les cas où il y a eu perte de la marchandise, qui autrement doit être traitée juridiquement dans un certain nombre de systèmes juridiques internationaux (par exemple, le lieu où la perte s'est produite, l'Etat du pavillon du navire, l'endroit où le contrat de transport a été conclu, etc.). Comme ces régimes ne sont pas des réglementations au sens habituel du mot et qu'ils ne relèvent que marginalement de la présente étude, ils ne seront pas examinés plus avant.

4.10. Evaluation globale

186. Bien que le catalogue des mesures du cadre réglementaire dans le secteur maritime soit très fourni, en réalité ni les réglementations gouvernementales ni les pratiques commerciales non réglementées ne restreignent de manière significative la prestation de services de transport maritime à destination et à l'intérieur des marchés des Etats membres.

187. Le cabotage et certaines mesures de réservation des cargaisons sont sans doute regrettables et devraient faire l'objet d'une libéralisation accrue. Cependant, bien qu'il n'existe aucune donnée disponible pour apprécier le volume total des cargaisons touchées par ces restrictions, il s'est créé un consensus entre les transporteurs et les gouvernements pour dire que globalement leur importance en termes de volume de commerce maritime est très limitée et que globalement, elles constituent un problème plus irritant qu'important.

III. ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET

1. Introduction

188. Jusqu'à présent, l'exposé sur l'organisation du transport maritime et le cadre réglementaire a été plutôt descriptif et l'analyse est restée abstraite. C'est pourquoi toutes les suggestions et les observations sur d'éventuelles initiatives de déréglementation ainsi que leurs effets probables sur le secteur se sont davantage appuyées sur la théorie de la politique de la concurrence en général que sur des analyses sectorielles spécifiques.

189. Cette étude s'inspire d'autres études de ce type, surtout parce que l'information sur les taux de fret (c'est-à-dire le "prix" du service) et les coûts d'exploitation (le "coût" du service) ne sont généralement pas disponibles, soit parce que ces coûts font partie de contrats de transport confidentiels entre le chargeur et l'armateur/opérateur, soit parce qu'il n'y a pas obligation de les faire connaître.

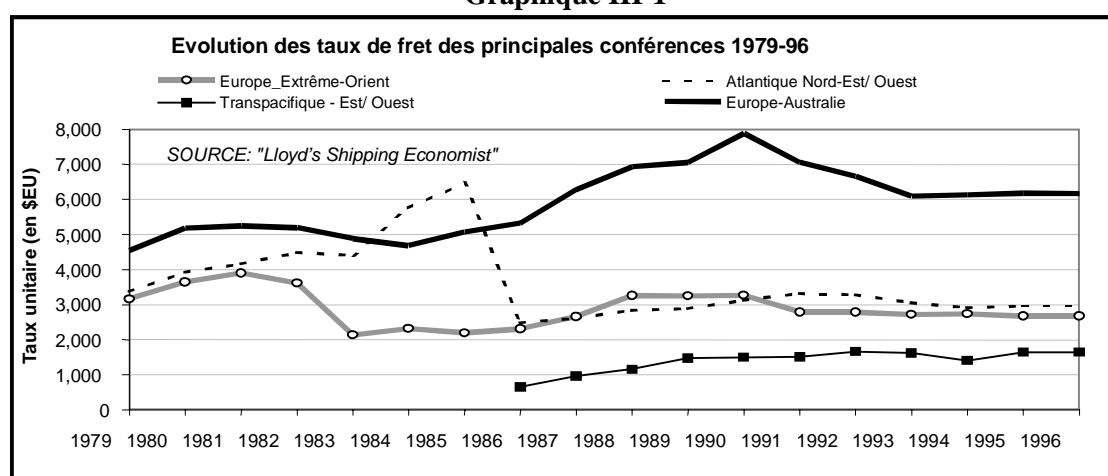
190. Il résulte clairement de cette situation qu'il est difficile d'analyser les réactions du marché à l'évolution des conditions, ou d'évaluer si des pratiques de coopération entre les prestataires de services de lignes régulières (comme les conférences) se traduisent par des augmentations de prix pour les consommateurs. A partir de l'expérience acquise dans d'autres secteurs, il est probable que ces accords de coopération, ou toutes sortes de réglementations inutiles, augmentent les coûts pour les prestataires et les consommateurs, mais ceci est difficile à établir de façon empirique dans ce secteur.

191. Cependant, en dépit de ces difficultés, il reste encore possible d'entreprendre une analyse assez complète du coût du transport maritime dans les secteurs de lignes régulières et du vrac, et d'essayer d'évaluer comment ces secteurs ont pu répondre à l'évolution de la situation.

2. Taux de fret pour les porte-conteneurs

192. L'évolution des taux de fret des principales conférences pour la période 1979-96 est retracée dans le graphique III-1¹².

Graphique III-1



¹²

La collecte de ces données a été interrompue en 1996 en raison de leur fiabilité de plus en plus faible.

193. En prix courants, les tarifs de conférences n'ont pas suivi une évolution uniforme, puisqu'ils ont augmenté sur certains trafics et baissé sur d'autres. Après ajustement, par application d'un indice de déflation approprié, la tendance de long terme en prix constants est beaucoup plus stable, et ainsi mesurés, les taux sur toutes les routes soit sont restés stables, soit ont marqué une baisse au cours de la période.

194. Cependant, si ces taux reflètent les tendances d'ensemble d'évolution des "tarifs", (c'est-à-dire les taux qui peuvent être offerts aux chargeurs occasionnels), ils ne reflètent pas les taux réels payés par des chargeurs individuels, parce que :

- les taux de fret effectivement pratiqués sont inévitablement assez différents du tarif "officiel" lorsque de gros chargeurs seront en mesure de fournir des quantités importantes et de demander des réductions en invoquant leur fidélité ;
- les conférences appliquent de plus en plus souvent des majorations de "tarif" pour prendre en compte certains facteurs, comme les fluctuations des prix des soutes et la valeur des monnaies, ainsi que les frais portuaires ;
- les taux de fret des lignes régulières hors conférence ont tendance à être inférieurs d'environ 10 % à ceux des membres des conférences.

195. Quelques observations supplémentaires sont nécessaires pour être en mesure d'interpréter correctement les chiffres du Graphique III-1 :

- la forte chute des taux de fret sur les lignes Nord Atlantique Est/Ouest en 1985 était due à l'ajustement statistique opéré pour réaligner les chiffres qui s'écartaient des taux de fret réels depuis quelques temps. C'est pourquoi, bien que la tendance de ce taux à long terme reflète sans doute correctement l'évolution des taux des conférences, il ne faut pas attribuer une importance particulière à la chute brutale de 1985 ;
- la valeur relativement élevée du taux de fret au conteneur sur la ligne Europe – Australie reflète non seulement la longueur de cette route, mais également le fait que le tonnage y est relativement faible, ce qui veut dire que les transporteurs réclament un bonus plus important pour engager leurs navires dans les services réguliers et d'une fréquence acceptable sur cette route.

196. Les taux de fret conférentiels moyens présentés dans le tableau III-1 sont un reflet plus fidèle des taux de fret réels payés par les chargeurs qui sont, compte tenu d'un taux très important de croissance des contrats de service et également de l'influence déclinante des conférences, considérablement plus bas que les taux du "tarif" qui figurent dans le Graphique III-1. Ces données décrivent l'évolution au cours des 5 dernières années sur les principaux trafics. Elles révèlent que les taux de fret pour les principales routes maritimes de lignes régulières, à l'exception du trafic Asie vers l'Europe et Asie vers les Etats-Unis, sont en régression avec des baisses évaluées de 15 à 42 %. Un certain nombre de facteurs sont à l'origine de cette baisse, principalement la mise en service de plus grands navires, et la récente crise financière en Asie.

197. Les conséquences de la récente crise monétaire en Asie ressortent clairement de l'évolution des taux de fret moyens qui ont brutalement chuté sur les routes vers l'Asie depuis les Etats-Unis et l'Europe : 40 % depuis la fin de 1995, par suite du brusque recul des importations. Par contre, en 1998, au plus fort de la crise, les taux de fret sur la route Asie vers les Etats-Unis ont augmenté de près de 50 % par suite de l'essor des exportations.

198. Les taux de fret sur les routes transatlantiques ont été relativement stables pendant des années, mais ils ont aussi chuté (de 14 à 30 %) dans les deux sens par rapport aux pics atteints en 1996. Les principales différences observées sur cette route tiennent au fait que les variations se sont opérées dans le même sens et que les écarts n'ont pas été aussi marqués, ce qui indique peut-être une demande plus équilibrée pour les services.

199. Il est clair que les lignes maritimes, qu'elles opèrent en conférence ou de façon indépendante, réagissent de manière analogue aux forces du marché et lorsque surviennent des ralentissements économiques qui créent des surcapacités, il en résulte des chutes des taux de fret, au moins jusqu'à ce que certains opérateurs soient contraints de redéployer leurs navires, ou alors de cesser leur activité. C'est pourquoi le ralentissement économique qui perdure en Asie, de même que les pressions concurrentielles de plus en plus fortes exercées par les concurrents hors conférence, signifient que la pression sur les taux de fret se poursuivra sur un certain nombre de routes et l'on peut s'attendre à enregistrer d'autres fluctuations graves.

Tableau III-1

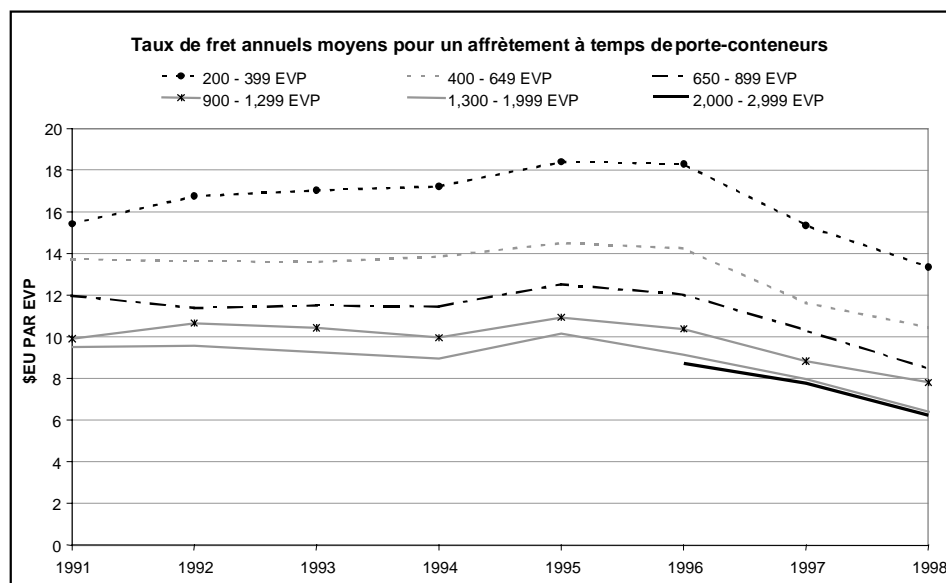
Taux de fret (moyens sur le marché) en US\$ sur les principales routes de lignes régulières

	Transpacifique		Transatlantique		Europe-Asie	
	Asie vers Etats-Unis	Etats-Unis vers Asie	Etats-Unis vers Europe	Europe vers Etats-Unis	Europe vers Asie	Asie vers Europe
1995 4t	1865	1473	1442	1349	1275	1455
1996 4t	1543	1384	1621	1311	1137	1281
1997 4t	1362	1182	1471	1288	1056	1155
1998 2t	1459	1015	1477	1210	869	1277
1998 4t	1614	842	1301	1188	807	1465
1999 2t	2018	871	1111	1045	723	1525
2000 2t	1953	852	1008	1148	829	1597
Variation 95-00	+4.7%	-42.2%	-30.1%	-14.9%	-35.0%	+9.8%

Source : Containerisation International, plusieurs numéros, 1996-2000

200. Une autre façon de se rendre compte du développement récent des services de transport maritime est fournie par les recettes des porte-conteneurs. Les taux pratiqués pour l'affrètement à temps des porte-conteneurs fournissent une indication intéressante sur l'évolution des taux qui peuvent être facturés au chargeur. L'apparition d'une surcapacité du tonnage - du fait que la croissance nette de la flotte même a été plus rapide que la forte expansion des échanges mondiaux de marchandises conteneurisées - s'est traduite par des recettes des navires stationnaires ou en baisse. Par exemple, pour les navires de 2.000 – 2.999 EVP, on estime que les taux moyens d'affrètement à temps sont tombés de 8,7 \$/EVP en 1996 à 6,20\$ des Etats Unis à la mi-1998 (voir Graphique III-2). Cette tendance s'est poursuivie jusqu'à la fin de 1998, mais elle s'est inversée depuis. De telles baisses de taux de fret sont généralement révélatrices d'excédents de capacité, d'une forte concurrence, ou les deux.

Graphique III-2



Source : Maersk Broker

201. D'après des chiffres plus récents provenant d'une autre source (et qui ne sont donc peut-être pas entièrement comparables), les taux d'affrètement pour les navires de 2000-2999 EVP s'élevaient à environ \$US 7/EVP, traduisant peut être une certaine reprise. De fait, des observations ponctuelles montrent que les taux d'affrètement se seraient vivement redressés en 2000 en raison de la forte demande d'espace.

Commentaires

202. La gamme des services offerts par les transporteurs sur les trafics de transport maritime de lignes régulières s'est fortement élargie au cours de la dernière décennie. Après avoir été au départ des chargements traditionnels de port à port, ils ont évolué vers un transport multimodal et se sont orientés vers de nouvelles/autres formes organisationnelles de coopération entre transporteurs. Grâce à divers accords, techniques, opérationnels ou commerciaux, les services ont évolué vers les consortiums et plus récemment vers le type d'organisation des alliances stratégiques/globales (pour plus de détails, voir Partie I).

203. Cependant, les fusions et la concentration qui se sont opérées dans le secteur durant les années 90 ont suscité de plus en plus d'inquiétudes concernant les intérêts des petits chargeurs susceptibles d'être compromis par l'apparition des méga-transporteurs. Des observateurs prétendent que certains grands transporteurs, qui s'intéressent de plus en plus aux routes autour du monde avec plates-formes de transbordement et de collecte, ont réduit la gamme des services de port à port, ceci au détriment des petits chargeurs sur ces trafics.

204. Les indicateurs disponibles semblent aussi montrer que dans son acception la plus large, l'industrie du transport maritime international fournit des réponses économiques classiques aux changements. Par exemple, quand la demande de tonnage augmente, les taux de fret ont tendance à augmenter. Comme les routes internationales sont généralement ouvertes, ces taux de fret plus élevés (ou l'augmentation de la demande) attirent une capacité accrue de la part des opérateurs de conférence et des opérateurs hors conférence, ce qui tend à freiner l'amplitude des augmentations de taux de fret.

205. On observe une situation analogue lorsque la demande chute et que (logiquement) les taux de fret baissent, jusqu'à ce qu'une capacité suffisante ait été retirée et à ce que l'offre devienne moins abondante.

206. Ni l'un ni l'autre de ces exemples ne sont exceptionnels, et tous deux suivent plus ou moins les réponses normales du marché aux fluctuations de l'offre et de la demande. Ce qui n'est pas clair (parce que l'on ne dispose pas de données à analyser), c'est quelle aurait été l'évolution des taux de fret, et de ce fait de l'offre de service, si les transports maritimes de lignes régulières avaient été entièrement ouverts.

207. En outre, une caractéristique probablement spécifique au transport est qu'il y a en général deux sens import et export sur un trafic donné, et le prestataire de service connaît de sérieux problèmes lorsque les deux sens évoluent dans des directions différentes (comme le montre l'étude de cas à la fin de cette section). Dans ces cas là; alors que des prix plus élevés peuvent (et sont généralement) appliqués dans la direction qui enregistre une expansion du trafic, l'excès de capacité inévitable dans le sens du retour peut provoquer une chute rapide des taux de fret, puisque les armateurs vont tenter de récupérer le plus de trafic possible. Comme le montre le tableau III.1, ces écarts de taux peuvent être assez marqués. C'est ainsi que le taux de fret moyen sur la route Asie-Etats-Unis (la plus fréquentée) est plus du double du taux moyen pratiqué sur la route de retour, alors qu'en 1996, l'écart n'était que de 1.1.

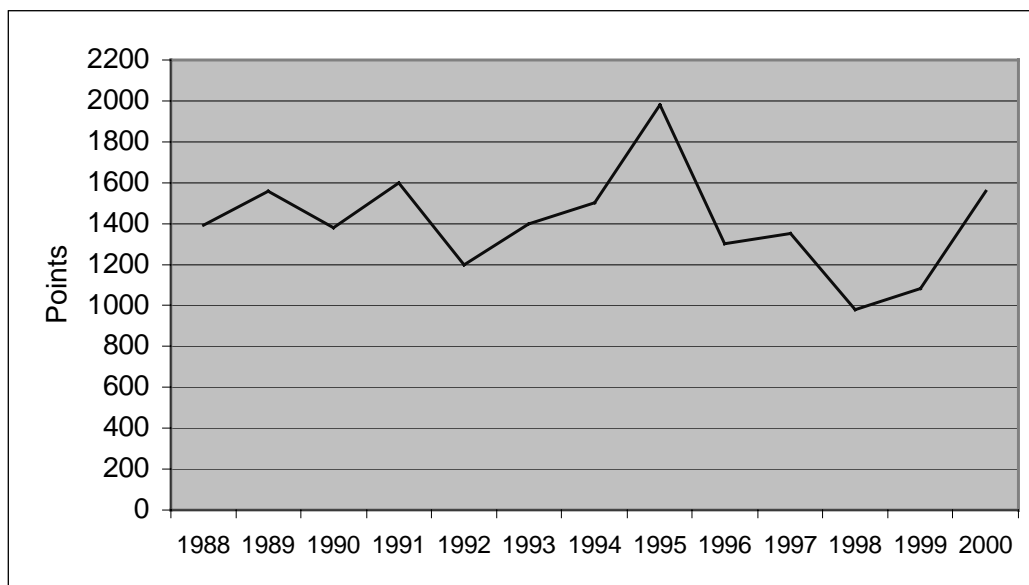
3. Taux de fret pour le transport maritime de vrac

208. Plus encore que pour les trafics de lignes régulières, les taux de fret pour le transport maritime de vrac sont déterminés par l'interaction de la demande et de l'offre de navires sur un marché ouvert. De plus, de nombreux trafics de marchandises solides en vrac et de pétrole s'effectuent sur une base d'opportunité, c'est-à-dire qu'un propriétaire d'une cargaison affrète un navire pour un seul voyage. Les taux pour ce type d'expédition fluctuent de façon significative, en fonction de différents facteurs. Parmi ceux-ci :

- l'état de l'offre et de la demande de tonnage - à la fois pour l'ensemble et à l'intérieur des différentes tailles des flottes de pétroliers et de vraquiers respectivement ;
- l'offre de tonnage adéquat dans une région de chargement donnée à un moment donné ;
- les guerres/embarcos/litiges commerciaux/météorologie défavorable/désastres naturels ;
- la "psychologie des opérateurs", c'est-à-dire ce que les armateurs *pensent* des événements qui peuvent affecter le marché car ces anticipations influenceront sur les taux qu'ils demanderont ou qu'ils seront disposés à payer ;
- la fermeture des routes traditionnelles, du fait par exemple de la sécheresse qui a réduit la hauteur de l'eau dans le canal du Panama au milieu de 1998, limitant ainsi la taille des navires autorisés à emprunter cette voie ;
- les préférences des affréteurs concernant les dimensions des normes recherchées pour certains trafics. Avec le temps, ces préférences peuvent changer en fonction des nouveaux aménagements portuaires ;
- les facteurs législatifs, s'ils ont pour conséquence de rendre un navire de taille/type donné moins adapté à certains trafics.

209. Durant ces dix dernières années, les taux de fret des vraquiers secs sont restés aussi instables qu'à l'ordinaire (voir l'indice des frets de la Baltique). Comme le montre le graphique III-3, les pics observés en 1989, 1991 et 1995 ont été suivis de reculs en 1990, 1992 et 1998. A l'heure où nous écrivons, le BFI enregistre une nouvelle hausse cyclique par rapport au point le plus bas atteint en 1998.

Graphique III-3.
Le marché des frets pour le vrac sec - BFI 1988-2000

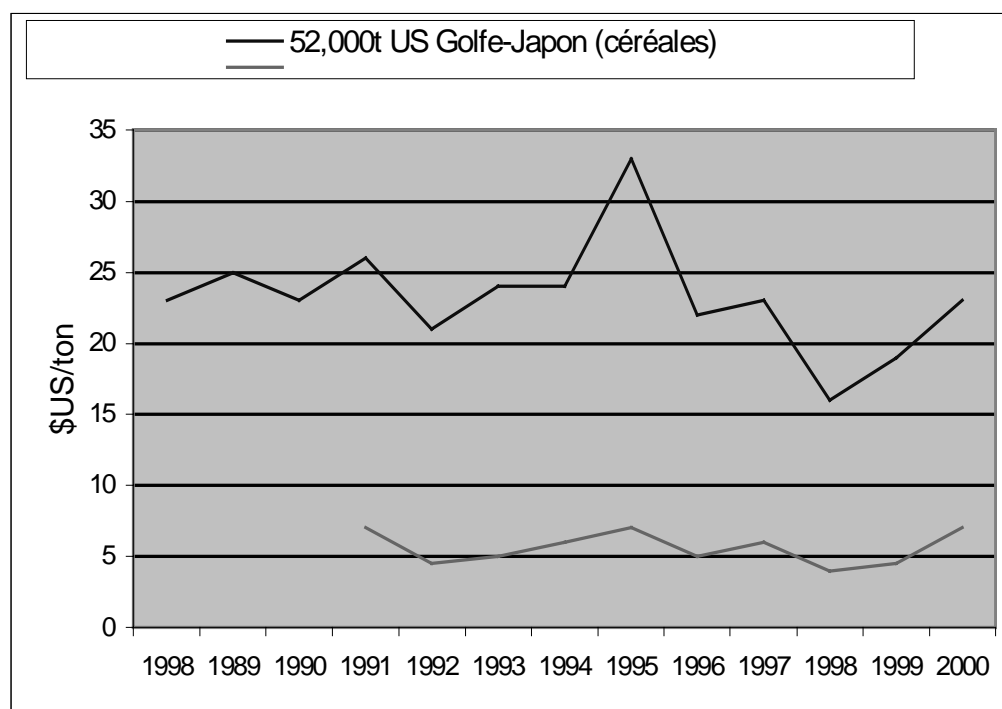


Source: Indice des taux de fret.

NB: Les chiffres pour 2000 sont relevés fin août.

210. Pour l'un des principaux trafics mondiaux de céréales, la route du Golfe des Etats-Unis – Japon, les taux de fret au voyage pour des cargaisons type de 55 000 tonnes ont sensiblement fluctué depuis 1988. Le graphique III-4 montre que les taux de fret mensuels moyens ont fluctué entre 37.19 US\$ la tonne en avril 1995 et 13.13 \$US en juillet 1998. On a observé une évolution analogue, même si l'instabilité est moins marquée dans le cas des taux de fret pour des cargaisons de charbon de 110 000 tonnes depuis l'Australie jusqu'aux Pays-Bas, qui ont varié de 9 \$US en avril 1995 à moins de 3 \$US entre la mi-juin 1998 et 1999. Parallèlement à l'évolution d'autres taux de fret au voyage, les taux de fret des céréales et ceux du charbon se sont fortement redressés en 2000.

Graphique III-4
Taux de fret pour les transporteurs, 1988-2000



Source: SSY Consultancy and Research Ltd.

NB: Les chiffres pour 2000 portent sur janvier à août.

Les trafics pétroliers 1988-2000

211. Les marchés internationaux du pétrole et de transport pétrolier entre 1988 et 1997 se sont caractérisés essentiellement par des augmentations continues de la consommation, de la production et des échanges mondiaux de pétrole. L'accroissement de la demande a résulté principalement du développement industriel en Asie et dans d'autres économies hors OCDE, tandis que l'augmentation de la production de pétrole résultait de l'expansion des capacités des pays de l'OPEP et de divers pays hors OPEP. En dépit de cette progression de la demande et de la production, des pénuries croissantes sont apparues pour certains types de pétrole brut et de produits, particulièrement sur les marchés à l'est de Suez. Ceci a conduit à l'apparition d'une forte demande de navires sur des "trafics d'équilibre" inter-régionaux comme par exemple des chargements de pétrole brut en Afrique de l'Ouest vers des destinations de l'Asie-Pacifique.

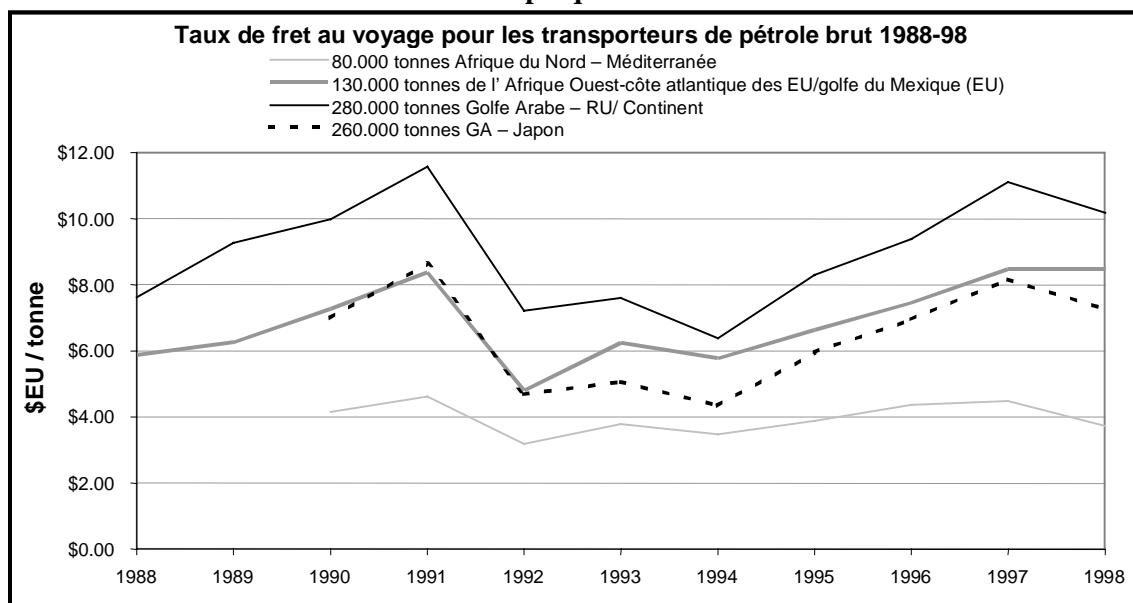
212. Fearnley's estime que de 1,37 milliards de tonnes en 1988 (pétrole brut et produits raffinés), le volume du commerce maritime de pétrole est passé à 1,83 milliards de tonnes en 1997, soit une augmentation globale de près de 34 %. Cette évolution a été rendue possible en partie par des prix moyens du pétrole plus bas que ceux qui avaient été pratiqués entre la « Crise de l'énergie » (de 1973-74) et 1986 – inévitable résultat de l'augmentation de la production globale de pétrole qui était toujours en avance sur la rapide expansion de la demande. De 1978 à 1987 inclus, alors que le monde s'adaptait à des prix réels du pétrole brutalement augmentés, les échanges totaux de pétrole par voie de mer se *contractaient* à un rythme moyen de 2,8 % par an. De 1988 à 1997, ils ont par contre *augmenté* de 3,6 % par an. Pour une bonne part, cela était dû à une nouvelle expansion des échanges de pétrole brut, bien que les volumes de produits raffinés acheminés par mer progressaient eux aussi régulièrement pendant la plus grande partie de cette période.

213. Les mesures prises par les pays de l'OPEP depuis 1999 pour réguler la production de pétrole brut ont provoqué des hausses brutales des prix qui sont passés de US\$10 à US\$30 environ le baril entre le début de 1999 et le début de 2001. Le commerce maritime de pétrole, qui a totalisé 29.9 mbpj en juillet 1999 a augmenté et s'est stabilisé autour de 31 mbpj en 2000 pour s'élever à 33.1 mbpj en décembre 2000¹³.

Taux de fret pétroliers

214. A l'issue de la dépression profonde observée entre 1974 et 1984, les taux de fret pétroliers ont augmenté dans la deuxième moitié des années 80 en même temps que la demande de pétrole progressait, encouragée par des prix plus bas. Cependant, les entrées nettes dans la flotte ont provoqué de nouvelles baisses des taux de fret, si on laisse de côté les augmentations spectaculaires observées dans le sillage de guerre du Golfe. Les taux de fret se sont ensuite effondrés avant de marquer une reprise pour les trafics de produits à partir de 1992 et pour le brut après 1994. De 1988 à 1998, les taux annuels moyens au voyage pour des cargaisons de *pétrole brut* de 260.000 tonnes entre le Golfe d'Arabie et le Japon ont culminé à 8,45 \$EU/tonne en 1991 pour retomber à 4,34 \$EU/tonne en 1994. (Voir Graphique III-5). Pour les cargaisons de *produits raffinés*, les taux de fret au voyage pour des cargaisons standard de 30.000 tonnes depuis les Caraïbes jusqu'au Golfe du Mexique (Etats-Unis) sont traditionnellement très instables. Ils ont varié entre un maximum de 21,76 \$EU/tonne début 1991 et un minimum de 6,23 \$EU/tonne en mai 1992.

Graphique III-5



Source : SSY Consultancy and Research Ltd

215. Les prix du pétrole brut ont triplé entre le début 1999 et le milieu de l'année 2000 et si les taux de fret se sont aussi redressés, le mouvement a été beaucoup plus lent. Des chiffres récents de SSY Consultancy montrent qu'en pourcentage des prix du pétrole, les taux de fret ont brutalement chuté au milieu de 1999 et que s'ils se sont redressés depuis, ils restent proportionnellement inférieurs à leurs niveaux de 1998. Il reste à savoir si cette situation perdurera face à la vive augmentation des taux d'affrètement.

¹³

Source : The Drewry Monthly, février 2001.

ETUDE DE CAS**Taux de fret de lignes régulières EU vers Allemagne 1978-1988**

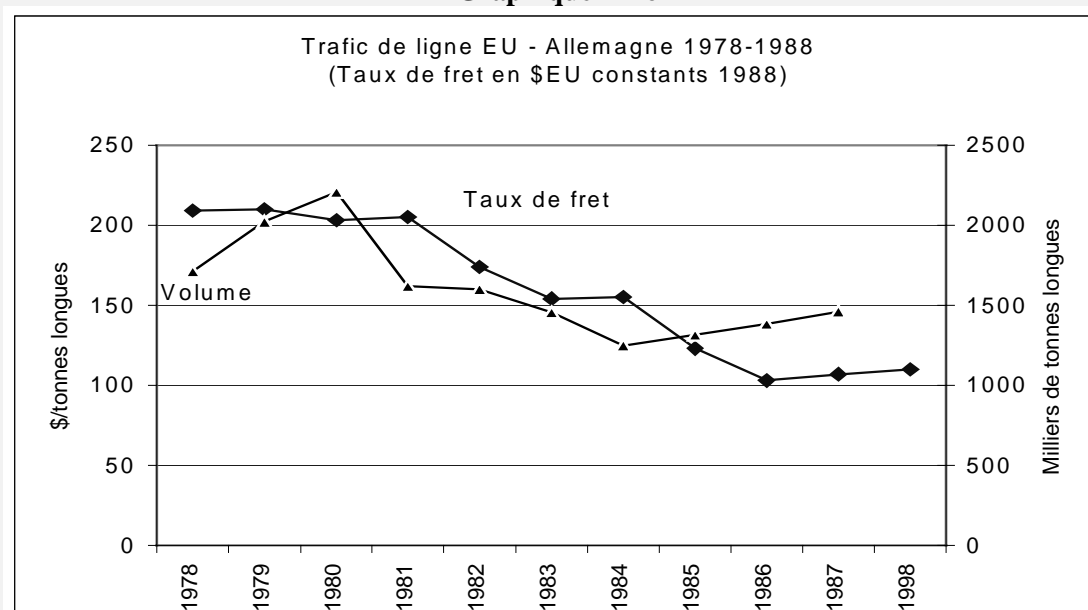
En 1989, la Commission Fédérale Maritime des Etats-Unis (FMC) a mené une enquête sur les effets du Shipping Act de 1984, lequel, tout en introduisant quelques changements, conservait deux caractéristiques fondamentales de la précédente loi de 1916, à savoir :

- i) l'immunité antitrust consentis aux accords de conférences maritimes, et
- ii) l'obligation pour les opérateurs de lignes régulières de publier auprès de la FMC leurs tarifs indiquant les taux de fret et les services disponibles pour les chargeurs et de les communiquer au public.

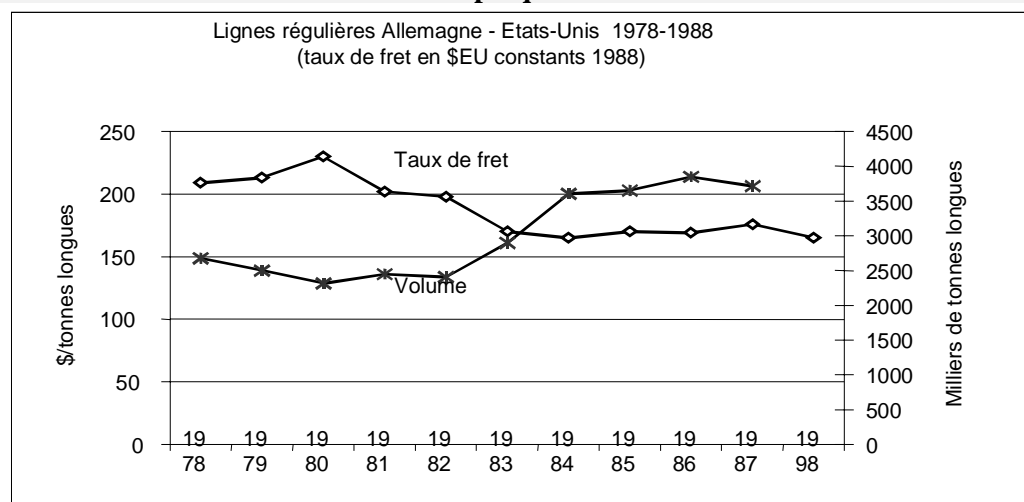
La FMC a établi un rapport important qui examinait l'impact de la loi de 1984 sur l'acheminement par voie maritime d'une série de produits commerciaux américains, ainsi que sur les taux de fret des lignes régulières. Dans sa note de synthèse, la FMC notait que la loi de 1984

"... n'avait pas occasionné les conséquences négatives annoncées par plusieurs observateurs. La création de "super conférences" et le développement d'accords de rationalisation n'ont pas provoqué d'augmentations brutales des tarifs, de réduction des services de transport maritime, ou la disparition de la concurrence des transporteurs indépendants. La loi de 1984 n'a pas eu d'impact significatif sur les taux de fret, la fréquence des services et la vigueur de la concurrence des indépendants. Les trafics maritimes américains sont demeurés ouverts et concurrentiels".

Indépendamment de ce que ces conclusions peuvent signifier sur l'effet de l'immunité accordée aux conférences sur la concurrence et les niveaux de services (au moins tel qu'on pouvait l'apprécier vers le milieu des années 80), les conclusions que l'on peut tirer de l'établissement de liens de corrélation sur les taux de fret de lignes régulières et les données sur l'évolution des structures des échanges et les modes de prestation des services de lignes régulières sont probablement plus parlantes.

Graphique III-6

Graphique III-7



Sources pour les graphiques III-6 et III-7 :

- Section 18, Rapport sur le Shipping Act de 1984, Federal Maritime Commission des EU, 1989
- Indices de déflation pour les transports par voie d'eau à partir des données du Trésor des Etats-Unis

Les Graphiques III-6 et III-7 montrent les évolutions, en prix constants 1988, des taux de fret composites des conférences entre les EU et l'Allemagne pour la période 1978-1988. Le premier point à noter est que les taux de fret Ouest/Est et Est/Ouest étaient pratiquement identiques en 1978 et qu'ils ont évolué de manière pratiquement parallèle jusque vers 1982.

En termes réels, les taux de fret dans les deux directions ont en général décliné au cours de la période. Ceci a été attribué à un ralentissement économique aux Etats Unis qui a eu pour effet de tasser la demande d'importation en provenance d'Europe et de réduire la demande des services de fret. Cet effet a été renforcé par la concurrence accrue sur cette route, principalement de la part des opérateurs indépendants. La FMC estimait que les taux de fret des conférences pour l'utilisation des emplacements (slots) étaient tombés d'environ 13 % entre 1977 et 1982. En conséquence, la chute de la demande de services de lignes régulières, conjuguée à l'accroissement des capacités, a provoqué l'apparition d'excédents de capacités sur cette route maritime.

En termes réels, les taux de fret Est/Ouest se sont temporairement redressés à la fin des années 70, mais ils se sont ensuite orientés durablement à la baisse. Les taux de fret Ouest/Est ont tout juste réussi à suivre l'inflation avant d'amorcer eux aussi une baisse durable.

Le point de divergence entre les deux taux est apparu en 1984 quand les taux de fret Est/Ouest amorçaient une reprise, légère mais soutenue, tandis que les taux de fret Ouest/Est continuaient à chuter brutalement.

Deux raisons principales expliquent cette évolution divergente. Tout d'abord, l'économie américaine a amorcé une reprise en 1983 et connu une croissance plus élevée que celle de l'Allemagne ou d'autres pays européens. Puis les taux de change, qui avaient fait que le dollar américain avait coté en baisse à l'égard des principales monnaies à la fin des années 70, se sont retournés et la valeur du dollar a fortement augmenté. En 1984, le dollar américain était à son plus haut niveau depuis 1972. Les effets cumulés de ces développements ont fait que les importations américaines en provenance de l'Allemagne ont fortement augmenté tandis que les exportations américaines vers l'Allemagne chutaient et ont stagné durant cette période (voir graphiques).

L'augmentation du trafic Est/Ouest a encouragé les opérateurs conférentiels et hors conférences à accroître substantiellement leurs capacités. La FMC a estimé qu'en 1984, le taux d'occupation des emplacements (slots) dans le sens Est/Ouest pour les conférences était à peu près de 92 %. Cependant, ce fort coefficient de remplissage ne s'est pas accompagné de taux de fret substantiellement plus élevés, ceux-ci étant restés à peu près stables en termes réels tout au long de la période.

Cependant, l'activité réduite dans le sens Ouest/Est a provoqué un gonflement considérable des excédents de capacités sur cette route, les navires étant programmés essentiellement pour faire face à une activité Est/Ouest beaucoup plus importante. Il en est résulté une vive concurrence pour des cargaisons limitées, et de sorte que les taux de la conférence Ouest/Est ont connu des chutes durables et importantes.

Bien que les chiffres des lignes hors conférence ne soient pas disponibles, ils sont en général plus bas que ceux des conférences, et auraient très certainement montré des tendances comparables. Dans ses commentaires, la FMC notait que, dans la mesure où les armateurs indépendants baissaient leurs prix pour maintenir le volume de leurs cargaisons, les taux des conférences tombaient aussi, situation qui a conduit parfois les opérateurs de la conférence et hors conférence à cesser leur activité.

Cette étude de cas montre clairement que là où il existe une liberté d'entrée pour à la fois les opérateurs conférentiels et hors conférence, la conjonction d'une croissance forte du commerce et d'un fort taux d'utilisation de la capacité ne provoque pas nécessairement des augmentations incontrôlées des taux de fret. En revanche, et de façon plus significative, dans les cas où des cargaisons de retour proportionnelles ne sont pas disponibles, la surcapacité et la concurrence effrénée que cette situation engendre peut provoquer une chute libre des taux de fret.

IV. LA SÉCURITÉ MARITIME ET L'ENVIRONNEMENT

1. Introduction

216. Cette section examine les obligations en matière de sécurité à la fois pour les navires et leurs équipages et les mesures en vigueur pour les faire respecter. On essaiera aussi, en termes très généraux, d'évaluer le coût de la sécurité.

217. Le cadre réglementaire qui touche à la sécurité et à la protection de l'environnement a été sommairement décrit dans la section II. L'Annexe C décrit ces réglementations dans le détail, tandis que l'Annexe D contient une liste complète des principales réglementations sur la sécurité et l'environnement qui ont été élaborées à l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

2. La protection de l'environnement

218. Depuis le début des années 70 en particulier, plusieurs conventions internationales adoptées par l'OMI sur la sécurité des navires et la prévention de la pollution ainsi que des dispositifs de lutte contre les déversements de pétrole ont été intégrés dans la législation des pays de l'OCDE ainsi que dans celles de nombreux pays non-membres.

219. Une bonne part de cette législation est fondée sur les principes incorporés dans la Convention SOLAS 74, qui comprend aussi le Code international de gestion pour la sécurité (Code ISM), ainsi que sur MARPOL 73/78 et ses annexes techniques ultérieures. Dans plusieurs cas, ces normes ont été complétées par des mesures additionnelles. Globalement, ces réglementations (qui sont décrites avec plus de détail dans les annexes C et D) ont sensiblement contribué à améliorer la protection de l'environnement et la sécurité.

220. De même, aussi bien dans les trafics de marchandises solides que pétroliers, les réglementations en vigueur ont été accompagnées par différentes initiatives venant de l'industrie du transport maritime elle-même. Quelques-unes sont venues des sociétés de classification des navires¹⁴. Celles-ci comprenaient :

- des exigences renforcées de visites de navires pour les pétroliers et les vraquiers secs ; elles ont été appliquées pour la première fois depuis juillet 1993 pour les premiers, et à partir de juillet 1995 pour les seconds¹⁵ ;

¹⁴ Les sociétés de classification des navires sont les organismes chargés de suivre la construction des navires et d'en assurer le contrôle à intervalles réguliers après qu'ils sont entrés en service. Chaque société établit une liste des normes auxquelles le navire doit satisfaire, celles-ci touchant la structure du navire et l'équipement à bord. Un manquement à satisfaire ces exigences aboutit au retrait de la « classification » ; tout navire auquel la classification fait défaut ne pourra vraisemblablement pas se faire assurer ou ne pourrait pas être accepté par la plupart des affréteurs et des chargeurs.

¹⁵ Un programme *accéléré* de visites renforcées pour les grands vraquiers secs de plus de dix ans a par la suite pris effet à partir de juillet 1997.

- des Codes de pratique pour le chargement et le déchargement des marchandises solides en vrac¹⁶.

221. D'autres initiatives ont été prises par les propriétaires de marchandises dans le secteur pétrolier, les compagnies pétrolières internationales mettant en place leur propre programme de contrôles pour s'assurer de la qualité du tonnage affrété. Ainsi, les progrès observés en termes de sécurité des navires et de protection de l'environnement sont en partie le fruit de ces initiatives, et pas uniquement de l'évolution des législations.

222. En général, la plupart des pays Membres de l'OCDE ont suivi une approche globale pour traiter du problème de la responsabilité en matière de pollution, plutôt que de souscrire des accords régionaux au coup par coup. La seule exception notable vient des Etats-Unis, qui ne sont signataires ni de la "Convention sur la responsabilité civile" ni de la "Convention sur le fonds" de l'OMI.

3. Le coût de la sécurité

223. Les réglementations qui s'appliquent aux navires opérant sur le marché international sont étendues, envahissantes et généralement très coûteuses, et elles entraînent des coûts importants pour les armateurs et les opérateurs. Comme pour toutes les réglementations qui traitent de la sécurité et de la protection de l'environnement, les normes sont élevées et elles sont mises en place parce qu'il est généralement admis que le marché ne répondrait pas correctement et également si on lui laissait trouver sa propre solution.

224. La question de savoir si ces normes sont toutes économiquement justifiées est très difficile à vérifier, surtout quand sont en cause des vies humaines, des risques potentiellement très lourds pour l'environnement et des pertes de biens importants. Ces normes (et au-delà les réglementations internationales et nationales) sont entrées en vigueur parce que la communauté internationale a jugé qu'elles étaient nécessaires et que leurs avantages pour la collectivité l'emportaient sur leurs coûts.

225. Ce n'est pas le rôle de cette étude de contester ce jugement. Cependant, étant donné le caractère envahissant de ces réglementations, il est utile d'examiner quelques éléments dans le but d'au moins vérifier, très largement, le coût et l'impact des ces exigences réglementaires.

226. Le rapport de l'OCDE « Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des règles et des normes internationales en vigueur » [OCDE/GD(96)4] publié en 1996 compare les coûts encourus par des navires en activité à des niveaux d'exploitation différents.

227. Pour un des navires de référence (un transporteur de produits de 1990 40.000 TPL), le rapport retient les coûts d'exploitations estimatifs ci-joints (en \$EU par jour) :

- Bonne pratique 4.850 \$EU
- Pratique courante 4.250 \$EU
- Pratique standard 3.750 \$EU
- Plancher 3.100 \$EU

¹⁶ A partir du 1^{er} juillet 1998, il est devenu obligatoire selon SOLAS que : a) les plans de chargement et de déchargement de la marchandise d'un vraquier sec soient déposés auprès de l'autorité appropriée de l'Etat du port ; b) le commandant du navire et un représentant du terminal opèrent en conformité avec ce plan.

228. Le niveau "standard" correspond à la dépense minimum nécessaire pour assurer l'application des normes de base de sécurité. Le niveau « plancher » est un niveau d'exploitation en deçà du niveau standard, et l'exploitation ne peut se poursuivre à ce niveau que si le navire n'est *pas* repéré par les autorités chargées d'appliquer la réglementation. En aucun cas, il ne décrit le niveau d'exploitation le plus bas dans l'absolu, c'est-à-dire celui des navires qui auraient de sérieux défauts dans leur structure et dans leur équipement et dont les équipages seraient totalement incompetents. Dans de telles circonstances, le coût d'exploitation serait bien inférieur aux 3.100 \$EU par jour (mais avec des risques comparativement plus élevés d'être repérés par les autorités).

229. Bien que calculés à partir de l'expérience du secteur, ces chiffres ne sont qu'indicatifs. Cependant, en supposant que le niveau "plancher" correspond à une moyenne commerciale fictive entre les normes de sécurité et les coûts, ils suggèrent que l'application minimale des exigences de sécurité (pour mettre le navire considéré aux normes), fait peser un surcoût d'environ 15 % sur ces armateurs, soit 237 000 \$EU par an pour ce navire.

230. Si ces coûts moyens étaient transposés à la flotte mondiale toute entière, soit près de 19.000 navires, le coût pour appliquer ces normes minimales serait alors d'environ 4 milliards \$EU par an. Si on ajoute les réglementations nationales, particulièrement les exigences de grande échelle telles que les obligations de double coque de l'OP90 des Etats-Unis pour les pétroliers, le total serait substantiellement plus élevé. Ce chiffre n'a pas pour but de parvenir à une quantification précise du coût total de la sécurité maritime, il veut simplement exprimer un ordre de grandeur et montrer qu'il pourrait s'agir d'un chiffre très important, de quelque façon qu'on le calcule.

231. Sous un autre angle, on peut considérer que ce chiffre annuel représente aussi l'avantage potentiel dont bénéficie un armateur qui néglige d'appliquer ces normes minimales, ce qui explique que la communauté internationale, ayant au préalable considéré que ces surcoûts sont socialement acceptables, a dû aussi mettre en place des procédures de vérification pour s'assurer que ces normes étaient appliquées.

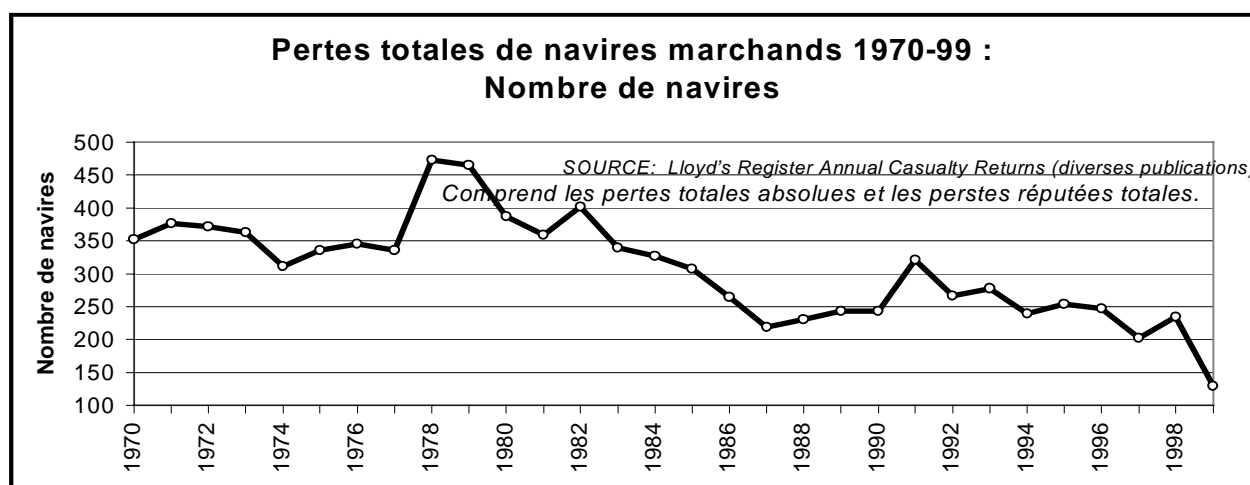
4. Le coût de l'absence de sécurité

232. S'il est bien clair que le maintien de la sécurité même à des niveaux minimums représente un coût très élevé, l'autre face de la médaille est qu'il coûte encore beaucoup plus cher de *ne pas* maintenir la sécurité. Dans ce cas, le coût s'apprécie en pertes de navires et de vies humaines, et dans le cas de certaines marchandises (particulièrement le pétrole) en de très importants dommages à l'environnement et en pertes économiques.

4.1. Les pertes de navires

233. Les statistiques annuelles pour l'ensemble des pertes totales de navires montrent une tendance à la baisse depuis la fin des années 70 (voir Graphique IV-1). Les chiffres du Lloyd's Register of Shipping qui portent sur tous les types de navires marchands, indiquent une baisse générale du nombre des navires perdus (pertes totales absolues et pertes réputées totales) – passant d'une moyenne de 373 navires par an dans les années 70 à 308 navires par an dans les années 80 et à 242 par an entre 1990 et 1999 inclus. En fait, le chiffre préliminaire pour 1999 (129 pertes totales) est le chiffre annuel le plus bas enregistré depuis 1970 et mis à part une hausse en 1989, marque la 7ème baisse annuelle consécutive depuis 1991.

Graphique IV-1



234. Du point de vue de la sécurité des navires, les pétroliers constituent à présent une menace moindre qu'au cours des années 70 car la plupart des navires construits depuis le début de la décennie 80 sont équipés de "systèmes de gaz inerte" qui empêchent la formation de vapeurs explosives dans les citernes à cargaison. Ce dispositif et d'autres mesures de sécurité découlent directement de la mise en vigueur des réglementations correspondant aux normes définies dans le Protocole SOLAS. Les exigences de "contrôles renforcés" auxquels les pétroliers ont dû satisfaire au cours des années récentes ont également contribué à améliorer les résultats des navires en matière de sécurité. Le nombre moyen de pertes de pétroliers a baissé ces dernières années – de 20 au cours de la période 1889-1994, il est tombé à 15 entre 1995 et 1999.

235. La baisse du nombre de pertes de vraquiers secs a été beaucoup plus modeste (voir Tableau IV-1) ; pour la période 1989-94, les pertes annuelles moyennes s'établissaient à 21 navires par an contre 19 pour la période 1995 à 1999. Dans le cas des vraquiers secs, de nombreux navires qui ont subi de graves avaries au cours des années récentes transportaient du minerai de fer. Les chiffres fournis par Intercargo (qui ne sont pas entièrement équivalents à ceux indiqués au tableau IV-1 car ils sont tirés de sources différentes et peuvent correspondre à des définitions différentes) montrent que sur les 106 pertes totales de vraquiers secs survenues entre 1990 et 1997 inclus, 31 étaient des navires qui ont coulé ou disparu sans laisser de trace, sans doute à cause de défaillances majeures de structures, 16 d'entre eux transportaient du minerai de fer.

**Tableau IV-1
Perte totale de vraquiers secs 1989-98**

	Pertes de navires	Pertes de vies humaines de navigants		Pertes de navires	Pertes de vies humaines de navigants
1989	14	66	1995	19	87
1990	25	94	1996	23	78
1991	27	154	1997	15	82
1992	23	28	1998	26	111
1993	15	41	1999	12	1
1994	22	163			

NB : Les données portent sur les pertes totales absolues et les pertes réputées totales.

Source : Lloyd's World Casualty Statistics (plusieurs numéros)

236. Le risque élevé lié aux marchandises solides en vrac de haute densité a été reconnu par les sociétés de classification des navires, les opérateurs portuaires et les armateurs, et a conduit à modifier les techniques de chargement. Chaque navire est à présent doté d'un plan de chargement qu'il doit strictement respecter, et qui prévoit qu'une certaine quantité de marchandises seulement est placée dans chaque cale à chaque passage de l'appareil de chargement. Ceci permet d'éviter des efforts excessifs sur la coque du navire, réduisant de ce fait l'éventualité d'une défaillance de la structure. Ces changements des méthodes de chargement entrent pour une part dans l'amélioration des résultats obtenus sur le plan de la sécurité des vraquiers depuis le début des années 90. La sécurité des navires a également été améliorée par la mise en place de programmes d'inspection plus rigoureux pour les cales de vraquiers secs existants de 10 ans d'âge et plus, de 150 mètres de long¹⁷.

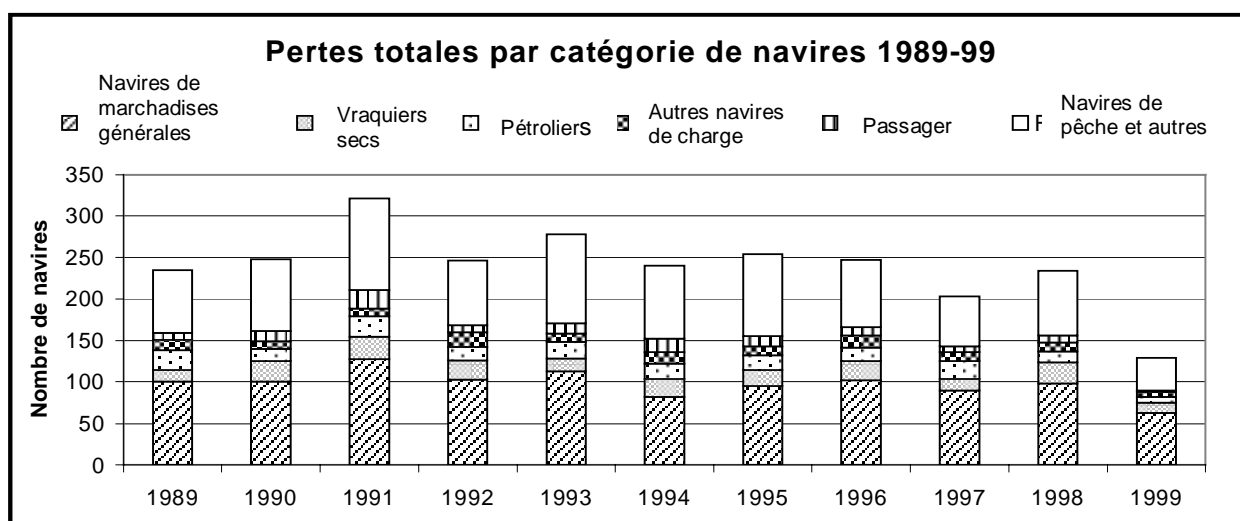
237. A la fin des années 90, de sérieuses inquiétudes ont resurgi face au chiffre très élevé des pertes de la flotte de vraquiers secs, malgré le démarrage de programmes plus rigoureux d'inspection des navires. Etant donné la corrélation observée entre les pertes, l'âge des navires et le grand nombre de navires anciens assurant encore le transport de vrac sec, on espère beaucoup que l'augmentation du rythme de la démolition des vraquiers observée depuis 1998 se poursuivra et finira par atténuer ce problème.

238. La sécurité des navires de lignes régulières s'est améliorée parallèlement à l'essor de la conteneurisation. Les porte-conteneurs cellulaires qui doivent être très fiables pour respecter les horaires réguliers sont construits selon des normes exigeantes et sont équipés de dispositifs de sécurité les plus modernes. Ils sont rarement retenus et rarement mis en cause dans des accidents. Il n'en va pas de même pour un grand nombre de transporteurs de marchandises diverses encore en service. Bon nombre d'entre eux sont anciens, leur conception et leur maintenance laissent souvent à désirer et ils sont donc proportionnellement sur-représentés dans les statistiques sur les sinistres maritimes.

239. Durant la période 1989-1999 inclus, toutefois (voir graphique IV-2), on a dénombré 2661 pertes totales de navires (y compris les navires à passagers). Plus de 40 % concernaient des navires de marchandises générales – dont un certain nombre exploité sur les lignes régulières. Des pourcentages élevés concernant des navires de pêche de type divers et d'autres navires (34 %), mais quelque peu inférieurs pour les vraquiers secs (8 %) et les pétroliers (7 %). Les pertes d'autres transporteurs de marchandises s'établissaient à 5 % et celles de porte-conteneurs à moins de 1 % du total

¹⁷ Ces obligations concernent les navires classés par les membres de l'IACS. (L'IACS est l'Association internationale des sociétés de classification dont les membres assurent la classification de la plus grande partie de la flotte marchande mondiale).

Graphique IV-2



Source: *Lloyds World Casualty Statistics (plusieurs éditions).*
 Les chiffres comprennent les pertes effectives et les pertes totales.

240. Les pertes totales et les marchandises qui se trouvent à bord représentent des sommes importantes. En 2000, le coût moyen de remplacement d'un Suezmax de 140 000 TPL était de 51 millions \$EU, un vraquier Capesize (155 000 TPL) de 38 millions \$EU et d'un porte-conteneurs de taille moyenne :1.100 EVP, de 41 millions \$EU¹⁸. Même en prenant en compte une valeur résiduelle moyenne de 20 millions \$EU par navire, chaque centaine de navires perdus correspondrait à une perte d'à peu près 2 milliards \$EU. La perte des cargaisons correspondantes augmenterait substantiellement ce chiffre mais il n'est pas facile d'en estimer le montant.

4.2. Les accidents mortels de navigants

241. Naturellement, lorsqu'il y a perte de navires, les coûts totaux vont bien au-delà de la valeur du navire et de sa cargaison, en raison de la disparition tragique et fréquente des équipages. Le Graphique IV-3 montre les décès de navigants survenus entre 1989 et 1999 (navires marchands)¹⁹. Bien que les statistiques sur le nombre de vies perdues en mer depuis 1989 (31) ne permettent pas de déceler une tendance d'évolution quelconque²⁰ d'après les données du Lloyd's Register, on a déploré 2 895 accidents mortels au cours de la période, dont 63 % (1 984) à la suite d'accidents de navires transportant des marchandises diverses, et 27 % (833) d'accidents de vraquiers secs. Par comparaison, les pertes de vies humaines à la suite d'accidents de pétroliers et de navires rouliers ont été plus limitées, respectivement 6 % et 4 % seulement du total durant la période.

242. Conscients que la perte de toute vie humaine est une tragédie, nous n'avons pas tenté dans le cadre de cette étude d'estimer les coûts en dollars liés à ces pertes à l'aide de la technique du prix virtuel

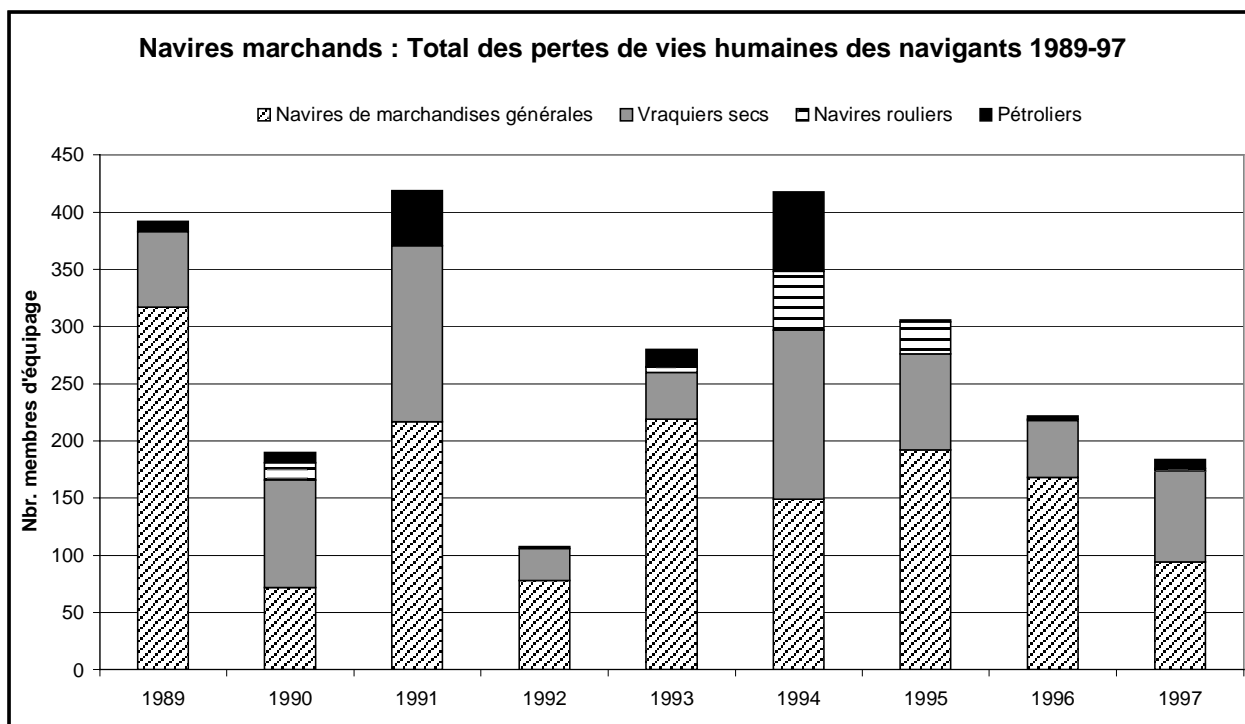
¹⁸ Source : Clarkson World Shipyard Monitor, mars 1999.

¹⁹ Il s'agit de pétroliers, de vraquiers secs, de navires de marchandises diverses et de rouliers. Les chiffres *ne* portent pas sur les navires à passagers ni sur les navires mixtes à passagers.

²⁰ Il n'existe pas de données comparables pour les années précédentes.

(shadow pricing) et d'autres techniques envisageables. Il est cependant certain que si l'on s'efforçait de procéder à de telles estimations, on obtiendrait des montants tout à fait considérables.

Graphique IV-3



Source: *Lloyd's Casualty Statistics (plusieurs numéros)*²¹

4.3 Les coûts liés à l'environnement

243. S'agissant des coûts mesurables, ceux qui vont de pair avec les dommages causés à l'environnement par le déversement de certaines cargaisons, en particulier de pétrole, sont manifestement les plus importants.

244. Parmi ces coûts, figurent ceux qui sont faciles à mesurer (comme la perte de la production des aquacultures et la perte de recettes touristiques) et ceux qui ne peuvent être qu'estimés (comme les dommages à l'environnement et à l'écologie). Bien qu'il y ait eu un grand nombre d'études sur les coûts liés à des accidents particuliers, il n'existe pas à notre connaissance d'estimations globales des coûts imputables aux déversements de pétrole ou d'autres substances nuisibles ou dangereuses par les navires. Cependant, à titre d'exemple, le magazine maritime *Fairplay* du 25 mars 1999 rapporte que selon le rapport de l'*Oil Spill Intelligence* d'Arlington, le coût probable pour Exxon du naufrage de l'*Exxon Valdez* en 1989 pourrait atteindre au total 9,6 milliards \$EU.

21. Veuillez noter qu'en 1999, la Lloyd's a adopté pour ses *Casualty Statistics* un nouveau cadre de notification pour les pertes de vies humaines remontant jusqu'à 1994. C'est pourquoi, la continuité des statistiques a été interrompue en 1994, de sorte que les chiffres obtenus peuvent ne pas être strictement comparables à ceux des années précédentes

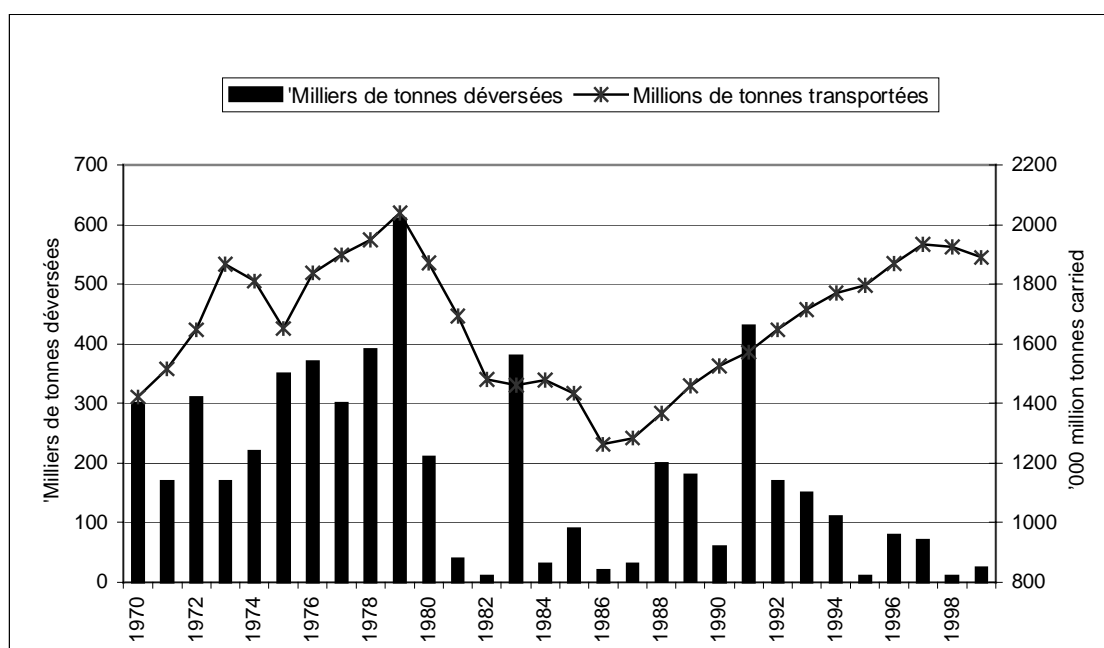
246. Ce total comprendrait :

- 2,5 milliards \$EU nettoyage des dégâts physiques
- 135 millions \$EU remboursement des dépenses fédérales aux Etats-Unis
- 205 millions \$EU remplacement des habitats sauvages et des ressources naturelles
- 1 milliard \$EU dommages fédéraux/des Etats et action d'une société de services d'oléoduc
- 25 millions \$EU amendes et pénalités
- 5,6 milliards \$EU actions privées en dommages et intérêts (en instance devant les tribunaux américains).

246. Ceci ne veut pas dire que tous les déversements de pétrole engendreraient des coûts (en particulier de demandes d'indemnisation) de cette ampleur, même si les 37.000 tonnes de pétrole déversées par l'*Exxon Valdez* ne situent ce sinistre qu'au quarantième rang des déversements de pétrole par des navires. Toutefois, il permet de souligner que ces coûts peuvent être très importants, spécialement quand le pétrole touche des zones sensibles pour l'environnement ou des zones sur lesquelles sont implantées des activités touristiques et/ou d'aquaculture.

247. S'il est vrai que le problème des déversements pétroliers ou autres ne disparaîtra probablement jamais, il pourrait être en train de diminuer. Comme le montre le Graphique IV-4, pendant plusieurs années la quantité de pétrole déversée par les navires a été étroitement corrélée à la quantité de pétrole transportée par les navires (en dehors de deux années anormales). Cette tendance a changé à la fin des années 80 lorsque les déversements de pétrole ont commencé à diminuer en dépit de l'augmentation des quantités de pétrole consommé.

Graphique IV-4
Pollution marine : tonnage de pétrole transporté et déversé par des navires 1970-1999



Source: - Fédération internationale des Armateurs pétroliers contre la pollution.
- Rapport annuel du Comité des transports maritimes de l'OCDE.

248. Depuis le début des années 90, il y a eu un déclin dans les quantités de cargaisons déversées des navires pétroliers, la moyenne annuelle passant de 0,21 million de tonnes par an pour la période 1988-92 à 0,08 million de tonnes par an pour la période 1993-99. Globalement, la conclusion à tirer est que, depuis 1980, les résultats se sont améliorés, si l'on excepte à l'occasion une mauvaise année qui peut être imputée à d'importants déversements individuels, qui sont probablement impossibles à empêcher.

249. La série chronologique du Graphique IV-4 montre, ce qui est intéressant, que si pendant plusieurs années il y avait un lien étroit de corrélation entre le volume de pétrole acheminé par voie maritime et les quantités de pétrole déversée par les navires, ce lien s'est brisé dans la deuxième moitié des années 80, le volume acheminé par voie maritime ayant continué à augmenter, alors que les quantités de pétrole déversées n'ont cessé de baisser, au point que la proportion de pétrole déversé a considérablement chuté. Alors qu'en 1979, l'année des plus graves marées noires, près de 0.3 % de la totalité du pétrole acheminé ont été déversés, cette proportion est tombée à 0.0005 % en 1998. Les problèmes causés par les marées noires ne sont pas éliminés pour autant mais cela montre au moins que la situation s'améliore.

250. Ce renversement de tendance résulte d'un certain nombre d'événements importants qui ont influé de manière positive sur la sécurité des navires et la protection de l'environnement :

- l'opinion s'est davantage intéressée aux effets de la pollution marine (l'Exxon Valdez s'est échoué en 1989) et l'OMI a commencé à jouer un rôle bien plus actif et effectif pour la sécurité des navires et l'environnement ;
- le contrôle par l'Etat du port est devenu beaucoup plus vigilant (le Memorandum de Paris date de 1982, le Memorandum de Tokyo a été adopté en 1993) ; et
- des législations strictes (comme la loi des Etats-Unis sur la pollution de 1990) sont entrées en vigueur.

251. Il faut aussi reconnaître que les accidents de pétroliers ne sont pas les seules sources de pollution par le pétrole. La Fédération Internationale des Armateurs Pétroliers contre la pollution (ITOPF) estime qu'en 1997, plus de 2,4 millions de tonnes de pétrole ont été déversés dans les rivières, les ports, les baies et la pleine mer. La source la plus importante de cette pollution pétrolière est de loin constituée par les déchets industriels (61 % en volume), le reste venant des accidents de navires et des opérations des pétroliers, c'est-à-dire des opérations de nettoyage des citernes des vieux navires.

252. Les niveaux toujours aussi élevés de pollution opérationnelle par les pétroliers, même au cours des années 1990, doivent être attribués :

- à des installations de réception inadéquates pour les résidus pétroliers déchargés dans les ports pétroliers par les vieux navires ;
- au fait que plusieurs des principaux pays exportateurs de pétrole hors OCDE n'ont pas signé la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de l'OMI (MARPOL) et n'en appliquent pas les dispositions, ce qui empêcherait les navires dont la conception est moins favorable à l'environnement de faire escale dans leurs ports.

253. Les statistiques de longue période fournies par l'ITOPF montrent que le nombre de ces déversements est tombé d'une moyenne annuelle de 77 durant les années 1970 à 37 durant les années 1990 à ce jour. De plus, le nombre de graves marées noires (définis par l'ITOPF comme supérieurs à 700 tonnes) a fortement chuté d'une moyenne annuelle de 24 accidents durant les années 70, on est passé à 7 environ pour la période 1990-99 inclus.

254. Cependant, les statistiques de l'ITOPF n'étant pas ventilées en fonction des pavillons, on ne sait pas quelle est la proportion de cette pollution provoquée par des navires immatriculés sous les pavillons des pays Membres de l'OCDE et ceux des pays hors OCDE. Ceci rend impossible de juger dans quelle mesure cette amélioration globale du volume de pétrole déversé est due aux réglementations mises en œuvre par les pays Membres et les pays non-membres de l'OCDE.

Tableau IV-2
Pollution marine : Déversements de pétrole par année, 1988-99

	7-700t Nombre	> 700t Nombre	Quantité en milliers de tonnes		7-700t Nombre	> 700t Nombre	Quantité en milliers de tonnes
1988	11	10	198	1994	27	7	105
1989	32	13	178	1995	21	2	9
1990	50	13	61	1996	20	3	79
1991	27	8	435	1997	27	10	67
1992	31	9	162	1998	22	4	10
1993	30	11	144	1999	19	5	24

Note: Ces données ne prennent pas en compte les déversements inférieurs à 7 tonnes. Elles concernent les déversements accidentels de pétrole provoqués par les transporteurs de pétrole brut, les transporteurs de produits pétroliers, les transporteurs mixtes et les barges.

Source: Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution.

4.4. *La pollution non pétrolière*

255. Il n'y a pas de données publiées comparables pour la pollution causée par les autres marchandises liquides en vrac, comme les produits chimiques, qui permettraient de vérifier s'il s'agit bien d'une tendance.

5. Résumé

256. La présente section traite des coûts et jusqu'à un certain point, des avantages découlant des obligations relatives à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement imposées aux navires de commerce. Ces obligations ne sont pas négligeables, et constituent manifestement de lourdes charges pour les armateurs et les opérateurs de navires, mais elles ont aussi, comme on l'a vu, permis d'améliorer très nettement la sécurité des navires et de réduire les pertes de vies humaines et les dommages causés à l'environnement.

257. Les accidents maritimes peuvent être à l'origine de coûts sociaux et directs très élevés, du fait des pertes de navires, de leurs cargaisons et des vies des navigants. De plus, la pollution de l'environnement et les pertes de production occasionnées par les déversements de marchandises dangereuses, principalement le pétrole se traduisent par des coûts considérables. Ces coûts cumulés excèdent de loin les coûts imposés aux armateurs par le respect des normes minimales de sécurité.

258. S'il est nécessaire de poursuivre les efforts pour améliorer la sécurité des navires, cela ne veut pas dire que les risques liés au transport maritime pourront être un jour totalement éliminés, ni que la multiplication des règles de sécurité entraînera systématiquement des améliorations correspondantes de la sécurité. Cependant, les tendances qui ressortent des Graphiques IV-1, IV-2, et IV-4 montrent clairement qu'à mesure que se renforçaient la prise de conscience, les mesures de sécurité et les contrôles, les pertes de navires, les pertes de vies humaines et les déversements de pétrole ont diminué.

259. On constate un lien de corrélation net entre l'existence et l'application des réglementations de sécurité. De l'avis général, les réglementations en vigueur sont jugées suffisantes pour assurer un degré raisonnable de sécurité des navires, à condition qu'elles soient appliquées de manière efficace et cohérente dans le monde entier. Cela n'est pas encore le cas, et s'il faudrait renforcer encore les réglementations de sécurité, il faudrait aussi que l'OMI, les Etats du port et les Etats du pavillon améliorent considérablement l'efficacité de leurs contrôles. Ce faisant, l'OMI et les administrations nationales doivent aussi veiller à ce que les coûts des nouvelles réglementations soient compensés par des avantages directs et sociaux au moins équivalents

V. LES POSSIBILITES DE REFORME

260. La présente partie s'appuie sur les informations et les analyses présentées dans les chapitres précédents pour déterminer dans quels domaines des transports maritimes, il serait possible de réformer la réglementation. Il faut reconnaître que, à l'exception des exemptions générales consenties pour les activités des conférences, le secteur du transport maritime international est relativement peu réglementé. Les réglementations antitrust et relevant de la politique de la concurrence qui exercent des effets non négligeables sur le secteur maritime seront traitées dans un autre document.

261. Le présent rapport met clairement en évidence qu'il y a deux types tout à fait distincts de réglementations qui affectent le secteur maritime. Appartiennent à la première catégorie celles qui traitent de la sécurité et de la protection de l'environnement. Relèvent du second type celles qui touchent aux opérations et aux pratiques commerciales. Comme leur origine, leur fonctionnement et leurs effets sont très différents, elles sont traitées séparément dans ce chapitre.

1. Réglementations sur la sécurité et l'environnement

262. On a estimé dans la section IV de ce document que le coût pour satisfaire les exigences minimales de sécurité pouvait s'élever pour le secteur des transports maritimes à près de 4 milliards \$EU par an, et davantage si les réglementations nationales (comme l'obligation imposée par les Etats-Unis d'équiper les pétroliers de doubles coques) étaient prises en compte.

263. Cependant, encore plus importants sont les coûts éventuels liés à la perte des navires, du fait de la perte des navires, de leurs cargaisons et des pertes en vies humaines. Dans le cas de certaines marchandises (comme le pétrole), il faut ajouter le coût des dommages causés à l'environnement et les pertes économiques éventuelles. Il découle de l'analyse de la partie IV que pour élevé que puisse être le coût de la sécurité, les coûts liés aux pertes des navires le sont bien davantage.

264. Nul ne prétend que les pertes de navires pourront être totalement éliminées, quel que soit le nombre des réglementations imposées, ou l'efficacité de leur mise en œuvre. Il est cependant manifeste que le renforcement des règles de sécurité et leur application plus stricte ont permis de réduire à la fois les pertes de navires et les coûts qui en résultent (coûts directs et coûts pour la collectivité). Les chiffres fournis dans la Section IV montrent un recul régulier et substantiel des pertes de navires, des accidents mortels des navigants et des déversements de pétrole au fur et à mesure que les nouvelles réglementations entraient en vigueur et que les contrôles par les Etats du pavillon et du port étaient renforcés.

1.1. Réformes envisageables

265. Les réglementations concernant le transport maritime pour la sécurité et l'environnement sont fortement soutenues par la décision de la communauté internationale, qui œuvre essentiellement à travers l'Organisation Maritime Internationale, de définir des normes, et de leur donner ensuite effet par le biais des réglementations nationales. Dans toutes ces décisions, la communauté internationale doit déterminer si

les avantages attendus pour la collectivité de ces normes et réglementations dépassent les coûts immédiats imposés aux prestataires et utilisateurs de services de transport maritime.

266. La raison en est que s'il existe un lien manifeste de corrélation entre des réglementations efficaces de sécurité et la fréquence des dommages/pertes de navires, il ne s'ensuit pas nécessairement que la prolifération de ces réglementations s'accompagnera toujours d'améliorations correspondantes de la sécurité, surtout si les réglementations en vigueur ne sont pas appliquées de manière aussi efficace et cohérente qu'elles pourraient l'être.

267. Du fait que la sécurité, les vies humaines et l'environnement sont en cause, de telles différenciations sont parfois difficiles, mais cela ne veut pas dire que les propositions en vue de nouvelles réglementations ne devraient pas être examinées minutieusement pour vérifier qu'elles atteindront le but recherché ou que les réglementations existantes ne devraient pas elles aussi être examinées minutieusement pour vérifier qu'elles n'ont pas d'effets négatifs non voulus.

268. Compte tenu de la prolifération des réglementations adoptées récemment, il serait utile de procéder à une évaluation de leur application afin de vérifier qu'elles produisent les effets attendus et que leur application est aussi efficace qu'elle pourrait l'être.

269. Il pourrait aussi être utile d'explorer d'autres moyens d'améliorer la sécurité des transports maritimes, en reconnaissant que la multiplication des réglementations ne constitue pas la seule réponse aux inquiétudes en matière de sécurité et d'environnement. On pourrait par exemple, envisager également les approches suivantes, qui ne s'excluent pas mutuellement :

- a) Procéder à une évaluation en bonne et due forme de la question de la sécurité pour remplacer la réglementation. Il s'agirait d'adopter une approche globale des risques liés au fonctionnement d'un navire donné. S'il est vrai que cette approche est apparue, dans d'autres domaines, supérieure à la réglementation classique et présenterait des avantages réels en termes de flexibilité pour les armateurs, elle poserait de nouveaux problèmes pour les autorités chargées de procéder aux contrôles de l'Etat du port désireuses d'assurer un contrôle strict des navires à inspecter. Cette question est actuellement à l'ordre du jour de l'OMI.
- b) Apporter des modifications au cadre institutionnel chargé de vérifier l'application des réglementations de sécurité. Une proposition qui serait une innovation radicale, consisterait à doter, par accord international, l'OMI, de nouveaux pouvoirs l'habilitant à intervenir directement auprès des Etats-membres qui ne respectent pas les obligations auxquelles ils ont souscrit (de la même manière que l'OACI peut faire appliquer les réglementations dans le domaine de l'aviation). Il existe tout un éventail de possibilités, par exemple, permettre à l'OMI de gérer une base universelle de données sur les navires et aussi l'autoriser à "agréeer" les registres nationaux d'immatriculation de navires. Différentes idées ont été lancées au sujet du statut futur des sociétés de classification, à la suite du renforcement de l'IACS et du rôle joué par les sociétés de classification dans la délivrance de certificats ISM.
- c) Mettre en place avec le secteur maritime de nouveaux mécanismes fondés sur l'auto-réglementation, pour s'assurer que tous les acteurs – y compris les courtiers, les assureurs, les établissements de financement et les chargeurs – œuvrent ensemble à l'amélioration des normes, et diminuent ainsi progressivement la nécessité pour les pays d'imposer des réglementations pesantes. L'OCDE a déjà repéré un certain nombre d'approches et entrepris de les étudier, celles-ci sont cependant considérées comme de nature à compléter le système de réglementation et non à s'y substituer.

2. Réglementations applicables à l'exploitation de navires et aux pratiques commerciales

270. Alors que les réglementations de sécurité et d'environnement peuvent se prévaloir d'une motivation puissante visant à la réduction des risques (et des coûts éventuels) des accidents graves mettant en cause des navires, cette catégorie de réglementations est fondée sur des considérations plus abstraites.

271. Ces réglementations comprennent la réglementation administrative des services de transport maritime, des réglementations pour consolider les intérêts nationaux (telles que les préférences pour les pavillons nationaux) et l'application des législations antitrust et de la politique de la concurrence nationales.

272. Bien que des réglementations particulières puissent être justifiées par ceux qui les imposent comme étant nécessaires pour atteindre une série d'objectifs, il ne fait pas de doute qu'elles ont en général pour conséquences de perturber le marché et de créer des conditions dont les résultats sont déterminés par les décideurs politiques plutôt que par les forces du marché.

273. L'expérience d'autres secteurs de l'économie montre que la réforme des mesures de réglementation génère généralement de meilleurs services, plus efficaces et moins chers, même s'il se peut que les prestataires les moins efficaces se trouvent éliminés du marché.

274. Par ailleurs, il faut aussi reconnaître que tous les secteurs ne sont pas sur un pied d'égalité et qu'il peut exister certaines circonstances requérant l'application judicieuse de réglementations appropriées et bien ciblées. Un exemple peut en être trouvé dans les exemptions très larges à la politique de la concurrence qui sont accordées aux opérations des conférences maritimes. Cependant, comme on l'a dit à l'occasion des réglementations de sécurité, toutes les réglementations devraient être régulièrement et soigneusement soumises à examen pour vérifier que par inadvertance, et sans nécessité, elles n'ont pas d'impact négatif sur le secteur.

2.1. *Les instruments de l'OCDE*

275. Ces instruments qui ont été décrits en détail dans la Partie II sont les suivants :

- Le Code de la libération des opérations invisibles courantes.
- Les Principes communs de politique maritime de l'OCDE.
- L'Arrangement sur les Principes de politique maritime (conclu avec les ENI/PECO, et avec plusieurs EDMN).

276. Il ne s'agit pas à proprement parler de réglementations, mais plutôt de principes destinés à préserver et à stimuler la concurrence dans le transport maritime international. En souscrivant collectivement à ces principes, les pays Membres de l'OCDE s'engagent à éviter d'introduire des restrictions à l'offre de services de transport maritime, et à l'accès à ces services.

277. En d'autres termes, ces instruments ont nettement pour conséquence d'éviter les pratiques restrictives (y compris les réglementations) dans les activités de transport maritime. Bien que ces instruments ne soient pas sans faille (il existe quelques réserves de pays Membres de l'OCDE), ils sont en général étroitement observés et ont à l'évidence modelé les activités entre pays Membres de l'OCDE et les relations entre ces derniers et les pays non-membres.

278. Certains estiment que les possibilités de modifier ces instruments sont limitées ; assurément leur réexamen s'est orienté vers une extension de leur champ d'application permettant d'étendre les principes de libération à des domaines auxquels ils ne s'appliquent pas déjà.

279. Cependant, il est encore possible pour les Etats-Unis de réviser leur position à l'égard de la Note 1 du CLIO, et certains proposent de chercher au moins à rationaliser la situation actuelle et qui consisterait pour les Etats-Unis à transformer leur non acceptation en une ou des réserve(s) formelle(s). Cette modification de la troisième phrase de la Note 1 signifierait clairement que les Etats-Unis seraient disposés à passer à une libération complète le moment voulu et qu'ils s'engageraient à ne pas mettre en œuvre d'autres mesures restrictives sans l'accord des autres parties à CLIO.

2.2. Les réglementations bilatérales d'accès aux cargaisons

280. L'accès aux marchés internationaux de transport maritime dans la zone OCDE est très libéralisé. Il faut rappeler qu'actuellement, deux pays Membres seulement appliquent des restrictions à l'accès aux cargaisons dans le transport maritime international et que la portée de ces restrictions est très limitée.

281. De plus, s'il est vrai que plusieurs pays Membres de l'OCDE sont aussi parties au Code des Conférences des Nations Unies – du fait du Compromis de Bruxelles, ce Code ne s'applique que dans un petit nombre de cas (voir Partie I, Secteur du transport maritime de lignes régulières) et n'a pratiquement surtout pour ce qui est de ses clauses concernant les parts de cargaison réservées, que peu d'influence (même s'il conserve une valeur politique importante pour plusieurs pays en développement).

282. A proprement parler, toutes les réglementations qui ont pour effet de restreindre le libre accès aux cargaisons ou qui empêchent les chargeurs de choisir le service de transport maritime qu'ils préfèrent peuvent être considérées comme créant de façon inhérente une distorsion sur le marché, et devraient idéalement être rapportées par les pays qui les ont mises en place.

283. En pratique, étant donné le nombre assez limité de ces restrictions et les distorsions minimales qu'elles causent au transport maritime international, étant donné aussi le soutien politique réel que ces mesures mobilisent (particulièrement au Congrès des Etats-Unis en ce qui concerne les mesures américaines), il est bien possible que la libération dans ce domaine ne mérite pas les efforts qu'il conviendrait d'entreprendre pour supprimer les mesures existantes.

284. De même, la révision ou l'amendement du Code des conférences maritimes des Nations Unies requerrait un gros effort de la part de la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) qui pourrait déboucher sur des discussions politiques difficiles entre les pays du Nord et du Sud et créer de sérieuses divisions entre pays développés et pays en développement, pour en fin de compte n'aboutir qu'à un résultat très limité.

285. Plusieurs autres considérations relevant de ce point font également partie de l'évaluation du point suivant sur le cabotage.

2.3. Le cabotage

286. Le cabotage est un régime largement appliqué à la fois dans les pays Membres de l'OCDE et dans les pays non-membres. S'il est généralement considéré – ce qui n'a jamais été démontré – comme vital, pour préserver des moyens de transport nationaux, il fait aussi barrage aux influences étrangères pour la prestation de services de transport sur le marché intérieur.

287. C'est pourquoi la libéralisation des trafics de cabotage dans les pays Membres de l'OCDE n'a pas progressé autant que la libéralisation du commerce maritime international. Comme cela a été dit dans la Partie II (le cadre réglementaire), des réglementations de cabotage sont encore en vigueur aux Etats-Unis, au Japon, en Corée, en Turquie, au Canada et en Australie. Ces deux derniers pays envisageraient actuellement une réforme éventuelle de ces dispositions. Dans l'Union Européenne, le cabotage national est progressivement ouvert entre les pays membres mais non aux pays extérieurs à l'UE. Cette ouverture du cabotage entre les Etats membres de l'UE pourrait en temps utile permettre de vérifier si la suppression de ce régime provoque des effets néfastes pour les flottes nationales ou l'emploi de navigants nationaux, bien qu'à ce stade, cette libéralisation au sein de l'UE ne semble pas avoir eu de graves effets négatifs.

288. Les possibilités d'emploi qui résulteraient d'un quelconque assouplissement des réglementations actuelles de cabotage seraient limitées d'un point de vue qualitatif. Cependant, toutes mesures allant dans ce sens, de la part de l'UE, du Japon et des Etats-Unis en particulier, auraient une signification symbolique notable et pourraient contribuer à améliorer l'efficacité, grâce à : a) une réduction des coûts de transport pour les marchandises en vrac ; b) des avantages pour l'environnement qui résulteraient du fait que certains trafics acheminés par des modes de transport terrestre seraient détournés vers le maritime.

289. Le principal obstacle à de telles réformes sont les pressions exercées dans de nombreux pays Membres pour conserver leurs régimes de cabotage comme un moyen de préserver les emplois qui y sont liés, ainsi que le savoir-faire maritime afin d'être en mesure de faire face à d'éventuelles crises extérieures. Cependant, les critiques des dispositions actuelles suggèrent que le cabotage n'a pas permis d'atteindre cet objectif.

290. Il est suggéré, au vu des avantages découlant de la libéralisation au niveau national dans d'autres secteurs économiques, qu'il serait plus utile de vérifier auprès des pays qui appliquent des réglementations en matière de parts de cargaison réservées et/ou de cabotage, s'ils ont la volonté politique d'abaisser les barrières existantes. Si la solution la plus désirable qui consiste en un abaissement immédiat total rencontre des obstacles politiques importants, alors un calendrier peut aussi être examiné. Dans une solution de ce type, tous les avantages dérivant de ces arrangements et réservés à un seul pays Membre devraient être étendus à tous les autres pays Membres, ce qui assurerait au moins un traitement libre et non discriminatoire pour tous les pays Membres de l'OCDE. Une libéralisation complète pourrait alors intervenir ultérieurement.

2.4. Les autres réglementations

291. La Partie II du rapport examine également toute une série d'autres réglementations commerciales qui s'appliquent au secteur maritime, comme les conditions d'immatriculation des navires, les régimes de la responsabilité à l'égard de la marchandise et les mesures de sûreté nationale. Parmi celles-ci seules les dernières nommées (celles qui réservent aux navires nationaux les cargaisons de sûreté nationale et les autres cargaisons gouvernementales) peuvent être considérées comme des réglementations créant des distorsions sur le marché.

292. Le jugement qu'on peut porter sur ces types de réglementations est que si elles sont importantes pour les pays qui les appliquent (comme par exemple les dispositions de sûreté nationale aux Etats-Unis), en réalité elles sont surtout gênantes et n'affectent qu'une proportion minimale du commerce total. Cela ne signifie pas qu'il ne faille pas envisager de les réformer, bien que l'expérience montre que la résistance à ces propositions, fondée sur des arguments de défense et de sécurité, peut s'avérer très forte.

293. En ce qui concerne les autres questions, ni les critères d'immatriculation des navires, ni les régimes de responsabilité à l'égard de la marchandise n'entrent vraiment dans la catégorie des "réglementations". Les premiers définissent les conditions qu'un navire doit remplir pour acquérir la nationalité de ce pays (et donc de battre son pavillon). En eux-mêmes, ces critères ne constituent pas des entraves ni des distorsions du marché, et en tant que telles n'entrent probablement pas dans le cadre de cette étude. S'il est vrai que l'immatriculation nationale puisse être une condition préalable pour bénéficier de certains dispositifs comme les parts de cargaison réservées, la façon de régler ces problèmes est d'agir sur ces dispositifs et non sur les conditions d'immatriculation des navires.

294. Enfin, les régimes de responsabilité à l'égard de la marchandise créent un cadre juridique international et comme il ne s'agit pas de réglementations en soi, elles n'entrent pas dans le champ de cette étude.

ANNEXE A

LE TRANSPORT MARITIME DE LIGNES RÉGULIÈRES

1. Vue d'ensemble

1. Comme on l'a noté dans l'introduction, le secteur du transport maritime de lignes régulières est assujéti à toute une série de réglementations nationales et internationales, où il peut y avoir de nouvelles réformes. C'est pourquoi il est justifié de décrire le secteur en détail.

2. Pour l'histoire des trafics maritimes de lignes régulières, on peut remonter à la fin du 19ème siècle, au moment où un développement régulier du trafic maritime a suscité des besoins croissants de services maritimes réguliers et *programmés*. L'apparition des navires à vapeur - qui a rendu les voyages moins dépendants des conditions atmosphériques qu'ils ne l'étaient pour des navires à voile - a facilité cette évolution.

3. Différents types de navires participent au trafic des lignes régulières – les navires de marchandises générales, les porte-conteneurs, les navires réfrigérés, les navires "polyvalents" et les navires "rouliers" ("ro-ro") – et transportent toute une série de marchandises. Celles-ci comprennent des matériaux de construction, des machines, des produits manufacturés et autres biens de consommation, des textiles, des produits alimentaires (fruits, produits laitiers et viandes, tout ceux-ci étant chargés dans des conteneurs réfrigérés), automobiles et remorques. Jusque dans les années 60, les navires de marchandises générales étaient prépondérants sur les trafics de lignes régulières, mais l'apparition de marchandises unitisées a été suivie d'une expansion massive du trafic par porte-conteneurs. Les marchandises sont transportées principalement dans des conteneurs de vingt pieds ou de quarante pieds (EVP et EQP). Traditionnellement, l'EVP constitue l'unité de référence du secteur, mais la croissance du commerce de marchandises à faible densité sur un certain nombre de routes a conduit à utiliser davantage les EQP.

4. Au milieu des années 90, plus de 50 % de toutes les marchandises (en tonnage) transportées sur les lignes régulières étaient conteneurisées. En fait, pour beaucoup de pays Membres de l'OCDE, la grande majorité des marchandises de lignes régulières circule dans des conteneurs. En prenant un exemple qui s'appuie sur les statistiques des récentes années, l'Australie, le Canada, le Japon, la Corée, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni ont tous indiqué que les marchandises conteneurisées comptaient pour plus de 75 % dans leur trafic de lignes régulières exprimé en tonnage.

5. La progression du transport maritime conteneurisé tenait compte des facteurs suivants :

- les économies d'échelle du transport en conteneurs ;
- l'augmentation, dans les principales économies industrielles de l'Amérique du Nord et de l'Europe occidentale, de la consommation par habitant de marchandises susceptibles d'être transportées en conteneurs, avec augmentation des importations dans ces régions de ces types de produits ;

–une croissance économique rapide au Japon et, au cours des dix dernières années, dans les économies nouvellement industrialisées, ce qui a contribué à la « globalisation » des trafics de marchandises conteneurisés.

6. Les augmentations du trafic maritime de lignes régulières ont pu être observées sur l'ensemble des trafics, qu'il s'agisse de trafics de courte distance nationaux ou régionaux, ou de trafics internationaux de longue distance.

7. Pour une large part, la croissance du trafic conteneurisé au niveau national et régional a été facilitée par le développement de services de distribution à partir des grands terminaux « d'éclatement ». Ce type d'exploitation a été particulièrement utile dans certaines régions où les ports ne sont pas en mesure d'opérer un certain nombre de porte-conteneurs modernes et de grande taille.

8. Sur les services internationaux de long cours, l'évolution économique de pays situés en dehors de l'Amérique du Nord et de l'Europe occidentale, plus la progression d'ensemble des échanges des produits manufacturés de grande taille, ont conduit à une rapide expansion des transports maritimes de lignes régulières dans les années 80 et 90. Ces différents facteurs, cumulés, ont contribué à faire progresser la taille des porte-conteneurs tandis que les armateurs recherchaient les avantages des économies d'échelle sur ces routes plus longues.

9. L'une des caractéristiques importantes du secteur du transport maritime de lignes régulières est le degré élevé de collaboration qui se manifeste entre des armateurs concurrents, collaboration qui prend traditionnellement la forme de conférences. Le terme « conférence maritime » s'applique en général à des accords privés formels ou informels entre transporteurs ou entre lignes maritimes pour leurs opérations sur une route (ou des routes) donnée(s). Il s'agit d'organisations du type cartellisé au niveau multinational ou national, et on note une grande variété dans le contenu et les effets pratiques des accords de conférence. Certaines conférences ont des statuts écrits et des secrétariats chargés de leur fonctionnement quotidien. Un petit nombre d'entre elles n'ont pas de statuts écrits du tout, bien qu'elles soient quand même appelées conférences. Les autres peuvent être qualifiées « d'associations » ou avoir une appellation similaire, bien qu'elles soient unanimement considérées comme des conférences au sens courant du terme. Des conférences peuvent être composées de membres différents sur chacun des deux segments d'une route donnée. Il y a peu de conférences de nationalité unique, c'est-à-dire de conférences dont les membres auraient la même nationalité ; la plus grande majorité des conférences sont toutefois composée de membres de nationalités différentes.

10. Ces accords de coopération sont en général considérés comme étant anticoncurrentiels, particulièrement dans les pays de l'OCDE qui ont des politiques de la concurrence bien élaborées et ils ne peuvent subsister que parce que des exemptions spécifiques générales leur ont été appliquées. Ces exemptions, qui existent dans tous les pays Membres de l'OCDE, ont été instaurées compte tenu des circonstances particulières dans lesquelles opèrent les services de transport maritime international.

11. Il faut aussi noter cependant qu'avec le temps le système des conférences s'est considérablement affaibli et de nos jours les conférences n'ont plus la position sur le marché qui était la leur dans les années 60 ou 70. De plus, au fil des années, un certain nombre d'armateurs de navires de lignes régulières ont décidé de rester en dehors du système conférentiel en tant qu'opérateurs indépendants, concurrencent de manière effective les lignes conférentielles et pratiquent habituellement des tarifs inférieurs d'environ 10 % à ceux des conférences. Ceci est parfois contrebalancé par des prestations de niveau de service inférieur.

2. Les types de services de lignes régulières

12. A mesure que les trafics mondiaux se développaient, les différents types de service de lignes régulières ont évolué :

Services port à port : comme ce nom l'indique, il s'agit de transports d'un port à un autre, et du type de services qui ont été traditionnellement fournis par les lignes régulières nationales de transport maritime et/ou par des transporteurs de taille petite et moyenne qui étaient antérieurement prédominants dans les trafics de lignes régulières ;

Services point à point : par opposition à la catégorie précédente, ils intègrent une composante multimodale, en ce sens qu'ils transportent une marchandise depuis une origine désignée jusqu'à une destination située à l'intérieur des terres, ce qui veut dire qu'une partie du service implique un transport terrestre. Cependant, certains pays limitent la possibilité pour les transporteurs étrangers d'offrir de tels services, car ils entreraient ainsi en concurrence directe avec leurs compagnies nationales de transport routier et ferroviaire. Au cours de ces dernières années, le développement des grands « méga transporteurs » dans les trafics de transport maritime conteneurisés – conséquence en partie des fusions et des alliances stratégiques – ont engendré un développement considérable de ce type de service ;

Services pendulaires : il s'agit d'un itinéraire « aller-retour » dans lequel un navire fait un voyage aller, en faisant escale dans plusieurs ports pour charger et décharger des marchandises, avant d'entreprendre un voyage retour qui ramène le navire au point de départ initial, là aussi en passant par un certain nombre de ports intermédiaires en route. Un exemple simplifié d'itinéraire pourrait comprendre par exemple : Hong-Kong, Oakland, Panama, New York, Rotterdam, Le Havre, Panama, Long Beach, Yokohama, Hong Kong ;

Services tour du monde : ces services qui sont assurés dans les deux sens font le tour du monde et font escale dans une série de ports intermédiaires où les marchandises sont chargées et déchargées. Ces types d'activités sont réservés aux grands navires modernes, du fait des économies d'échelle qu'ils permettent. Ils opèrent également à des vitesses un peu inférieures à celles des navires plus petits, dans le but de réaliser des économies de combustible ;

Plates-formes d'éclatement et de collecte : elles sont la conséquence du principe consistant à utiliser de grands navires modernes desservant un petit nombre de grands terminaux à conteneurs avec des navires plus petits qui assurent pour leur part des courts voyages de « collecte » vers les autres ports de la région ;

Services de transbordement : les conteneurs sont d'abord embarqués dans un port pour être ensuite chargés (transbordés) sur un autre navire pour poursuivre leur voyage jusqu'à leur destination finale. L'expansion de ces services constitue un autre aspect du développement récent du secteur. Par exemple, on signalait en 1997 que 33 % du trafic conteneurisé qui transitait par les principaux terminaux à conteneurs d'Europe (Rotterdam, Hambourg, Anvers et Brême) provenaient de transbordements.

3. Evolution de la flotte et propriété des navires

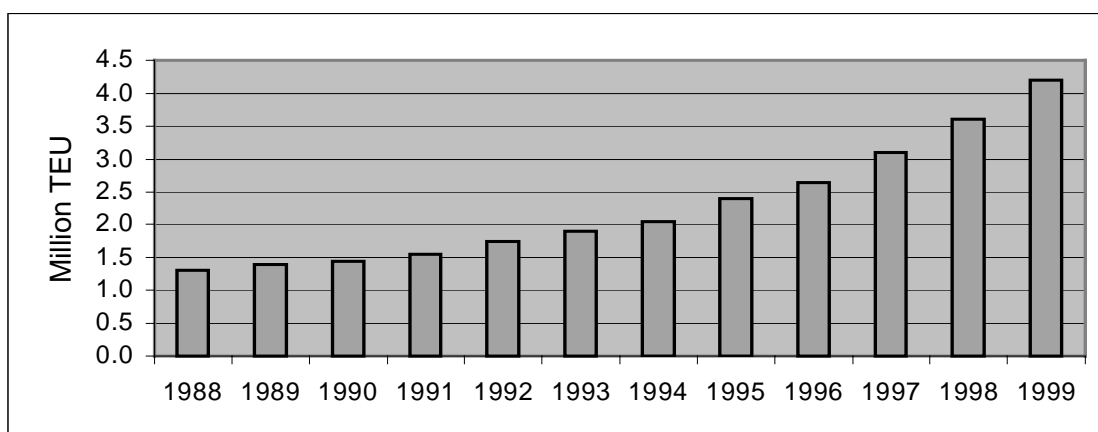
3.1. Evolution de la flotte

13. Compte tenu de la prédominance des marchandises conteneurisées pour une grande part de trafic de lignes régulières concernant les pays Membres de l'OCDE, l'analyse de la flotte dans cette section sera centrée sur la flotte conteneurisée.

14. Fin 1999, la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux²² comptait 2 400 navires, soit une capacité de 4.2 millions d'EVP. La capacité totale de transport de cette flotte a triplé depuis 1988, passant de 1.25 à 4.2 millions d'EVP (voir Graphique A-1). De plus, on a pu constater une augmentation substantielle de la taille moyenne des navires qui est passée d'environ 1 200 EVP en 1988 à plus de 1 700 en 1999. Toutefois, cette évolution ne rend pas pleinement compte de la tendance à construire de très gros navires. Début 1999, les porte-conteneurs de la classe 2 000 à 4 000 EVP représentaient 40 % de la capacité totale de transport et ceux de la classe plus de 4 000 EVP, plus de 23 %.

15. Cette progression de la flotte des grands porte-conteneurs - qui a atteint son apogée avec la livraison en 1997 du "Sovereign Maersk" de 7 000 EVP - a amélioré les perspectives de l'expansion future des schémas d'échange et des transbordements dans les « plates-formes d'éclatement et de collecte ». On signale que des projets existent déjà pour la construction éventuelle de navires encore plus gros, atteignant une capacité de 10 000 EVP. Naturellement, il n'existe que très peu de terminaux à conteneurs qui disposeraient des moyens de levage et de la profondeur d'eau pour opérer de tels navires, et le nombre d'installations qui seront en mesure de le faire dans le futur devrait rester très limité. Toute concentration ultérieure dans le secteur du transport maritime de lignes régulières, que ce soit par le biais de fusions, de consortiums ou d'alliances, aura aussi pour effet de renforcer la tendance à la concentration du trafic dans un nombre limité de ports principaux. Cela signifiera en conséquence une augmentation des services de collecte et de transbordement vers les autres terminaux.

Graphique A-1
Evolution de la flotte de porte-conteneurs cellulaires intégraux 1988-1999



Chiffres au 1er janvier de chaque année, sauf pour 1999 (fin d'année). Navires de moins de 1 000 tjb non compris

²² Navires spécialement construits pour transporter des conteneurs de taille standardisée dans des cellules, c'est-à-dire dans des compartiments dans lesquels les conteneurs s'encastrent exactement. Dans ces cales ou cellules, les conteneurs sont descendus et arrimés verticalement et retenus aux quatre coins par des glissières verticales.

Source: Institute of Shipping Logistics, Brême et Containerisation International.

3.2. *Propriété par pavillon/Propriété effective*

16. Sur une capacité totale de 3,6 millions d'EVP en 1998, environ 1,35 millions d'EVP (soit 37,8 % de la capacité de transport) étaient immatriculés sous pavillons des pays Membres de l'OCDE. Selon l'Institut de Logistique du Transport Maritime de Brême, Allemagne (ISL), ce chiffre était à comparer aux 41 % de navires immatriculés dans des pays de libre immatriculation²³⁺²⁴ dont plus de 80 % naviguaient sous les pavillons des Bahamas, des Bermudes, de Chypre, du Liberia et du Panama. En prenant pour critère le pays du domicile de l'armateur cependant, la part de la flotte propriété d'intérêts des pays Membres de l'OCDE s'élevait à 2,32 millions d'EVP (65,2 %) contre seulement 0,2 % pour les cinq pays cités ci-dessus. L'écart entre ces chiffres pour la propriété des navires par pavillon et par pays de domiciliation s'explique largement par un recours massif au dépavillonnement des porte-conteneurs quittant les registres à coûts élevés vers ceux à faibles coûts.

17. De plus, étant donné que l'industrie du transport conteneurisé est très capitalistique et que ses coûts fixes sont élevés, il n'est pas surprenant que les vingt premiers opérateurs de services conteneurisés exploitaient, au milieu de l'année 2000, plus de 60 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs.

²³ La définition généralement acceptée des registres de libre immatriculation tels qu'il sont décrits dans le « Committee of Enquiry into Shipping Report » Cmnd 4337, HMSO, mai 1970 §§ 183 - 198 est la suivante :

- i) le pays d'immatriculation autorise la propriété et le contrôle de ses navires marchands par des non-citoyens ;
- ii) l'accès au registre est facile. Un navire peut habituellement être immatriculé dans le bureau d'un consul à l'étranger. Autre point important, les transferts de registre à la demande du propriétaire ne sont pas limités ;
- iii) il n'existe pas localement d'impôts sur les revenus de l'exploitation des navires ou alors ils sont peu élevés. Les seules charges existantes sont normalement un droit d'enregistrement et un droit annuel assis sur le tonnage. Il est parfois également fourni une garantie ou un arrangement acceptable concernant une exonération fiscale dans le futur ;
- iv) le pays d'immatriculation est une petite puissance n'ayant pas dans des circonstances prévisibles de besoins de tous les navires immatriculés, mais les recettes provenant de très petites taxes sur un tonnage important peuvent avoir des conséquences substantielles sur le revenu national et la balance des paiements de ce pays ;
- v) l'armement de ces navires par des non nationaux est totalement autorisé ; et
- vi) le pays d'immatriculation n'a ni le pouvoir ni les instances administratives pour imposer efficacement les réglementations gouvernementales ou internationales ; le pays n'a pas davantage le désir ou le pouvoir de contrôler les compagnies elles-mêmes. »

Il convient de noter cependant que le point vi) de la définition ci-dessus n'est plus universellement valable.

²⁴ ISL définit comme pays de libre immatriculation les pays suivants : Libéria, Panama, Bahamas, Chypre, Malte, Saint Vincent, Bermudes, les Iles Marshall, Vanuatu et Antigua.

4. Progression du trafic conteneurisé par grandes régions

18. Le Tableau A-1 présente une ventilation des mouvements de conteneurs sur plusieurs grandes routes commerciales mondiales.

Tableau A-1
Les mouvements de conteneurs sur les principales lignes commerciales pour la période 1995-1999²⁵
[000 EVP]

	Asie-EU	EU-Asie	EU-Europe	Europe-EU	Europe-Asie	Asie-Europe
1995	4009	3471	1208	1448	2306	2834
1996	4104	3520	1219	1421	2584	3142
1997	4662	3615	1276	1556	2734	3290
1998	5221	3326	1327	1696	2710	3487
1999	5840	3370	1340	1710	2850	3950
2000	6130	3540	1410	1800	3050	4150

Source : Revue du Transport Maritime, Nations Unies 2000, et diverses publications de Containerisation International

4.1. Routes transatlantiques

19. Les routes transatlantiques ont été relativement stables ces dernières années avec une augmentation du nombre de conteneurs dans les deux sens. Même si le trafic Est/Ouest (importations des EU en provenance d'Europe) continue à représenter davantage de marchandises transportées par conteneurs, le trafic transatlantique n'est pas caractérisé par le même déséquilibre dans les deux sens que les autres grandes routes. La vigueur du trafic Est/Ouest est due à des expéditions de produits alimentaires, de boissons et d'autres biens de consommation, qui se maintiennent à un niveau élevé et dont la plupart ne sont pas en concurrence directe avec les importations en provenance d'Asie et d'une reprise de la confiance et des dépenses des consommateurs des Etats-Unis.

4.2. Routes transpacifiques

20. Le corridor transpacifique est de loin la route de ligne la plus importante du monde avec plus de 9 millions d'EVP par an. Ces dernières années, le trafic Ouest/Est a connu une croissance stable, tandis que le trafic Est/Ouest connaissait pour sa part une croissance régulière jusqu'en 1997. L'évolution a été très différente depuis 1998, l'expansion du trafic Ouest/Est s'étant renforcée au moment où les échanges Est/Ouest chutaient. Cette évolution a aggravé le déséquilibre, de sorte que le trafic Ouest/Est a dépassé le trafic Est/ouest de plus de 70 %.

4.3. Europe/Asie/Europe

21. Comme on l'a constaté sur les routes transpacifiques, les routes Europe/Asie sont caractérisées par de forts déséquilibres, quoique nettement moins accusés pour ce qui est du transport conteneurisé (écart d'environ 25 %). Entre 1997 et 2000, les exportations d'Asie vers l'Ouest ont continué à progresser alors que les chargements Ouest/Est ont été relativement stationnaires. Ces chargements connaîtront les baisses les plus brutales en raison de la baisse de la demande des pays asiatiques, alors que les chargements vers l'Ouest augmenteront sous la pression de la demande de biens de consommation, de produits textiles et

²⁵ Les chiffres sur les mouvements de conteneurs, varient facilement de +/- 10 % selon les sources.

d'équipements électriques. Les entrées continues en flotte de gros navires encourageront l'utilisation des centres de chargement et de transbordement au cours des années à venir.

5. Perspectives

22. La crise financière qui a éclaté en Asie en 1998 et qui vient tout juste de se calmer a freiné l'essor du trafic conteneurisé vers l'Asie. En particulier, les importations asiatiques ont été fortement touchées car la dépréciation marquée de la plupart des monnaies asiatiques a fortement réduit le pouvoir d'achat des pays concernés. Il est révélateur qu'en dépit de la reprise asiatique, l'écart entre le volume du trafic acheminé de l'Asie vers l'Europe et de l'Europe vers l'Asie, qui était d'environ 23 % en 1995, était passé à 35 % environ en 2000. Inversement, les fluctuations des parités monétaires ont renforcé la compétitivité des produits manufacturés des pays asiatiques sur les marchés mondiaux, provoquant un gonflement de leurs exportations. Cependant, l'essor du trafic maritime a été, à partir de 1989, alimenté, en grande partie par l'expansion rapide des trafics conteneurisés en Asie. Cependant, on peut s'attendre à ce que le ralentissement de la croissance économique dans plusieurs pays asiatiques réduise, inévitablement, les possibilités d'expansion de ces trafics maritimes en Asie. C'est pourquoi, tant que les effets des difficultés connues par cette région du monde ne se seront pas résorbés, la croissance future des trafics conteneurisés sera plus tributaire qu'auparavant des évolutions dans le reste du monde.

ANNEXE B

LE TRANSPORT MARITIME DE VRAC

1. Vue d'ensemble

1. Une augmentation de la demande de certains produits provoquée par les évolutions économiques observées en Amérique du Nord, en Europe et, par la suite, dans certaines parties de la région Asie-Pacifique, a entraîné une croissance progressive dans les échanges de combustibles et de matières premières industrielles. Par la suite, les volumes des marchandises acheminées ont atteint des niveaux tels que pour des raisons pratiques, il devenait plus productif – du fait des économies d'échelle – de déplacer certaines marchandises en vrac plutôt qu'en balles, sacs, caisses, fûts ou autres formes d'emballage. Ceci a permis le développement de navires tels que les pétroliers et, à partir des années 50, que les vraquiers. Une augmentation sensible des volumes de trafic – ainsi que l'allongement des distances d'acheminement des marchandises – ont à la suite déclenché une augmentation de la taille moyenne des navires. Cette tendance a également été facilitée par les développements portuaires – puisque ceux-ci permettaient d'accroître la taille maximale des navires qui pouvaient être opérés aux différentes installations de chargement ou de déchargement.

2. Bien que quelques grandes sociétés possèdent des flottes grâce auxquelles elles peuvent transporter les cargaisons dont elles sont propriétaires, de nombreux propriétaires de cargaisons n'ont pas de capacité de transport maritime, ce qui les rend dépendants de l'affrètement, que ce soit sur la base d'affrètement au voyage ou pour des durées déterminées (par exemple douze mois). Ces affrètements sont conclus à un taux qui varie en fonction des conditions de l'offre/demande de tonnage pour un type et une taille particuliers du navire recherché. Dans plusieurs sous-secteurs du transport maritime de vrac, les taux de fret peuvent être enclins à des variations brutales.

3. Les points les plus importants qu'il faut noter à propos du secteur du transport de vrac sont :

- les marchés du vrac solide, du pétrole, du gaz liquéfié et des produits chimiques sont assurés par des navires discrets et construits précisément dans ce but et qui sont en général inutilisables pour le transport des autres marchandises ;
- la menace que les différentes marchandises font peser sur l'environnement varie considérablement. Dans le cas d'un grave accident à un navire par exemple, la perte d'une cargaison de minerai de fer ne provoquera qu'une pollution relativement réduite, tandis que la perte d'une cargaison d'hydrocarbures persistants poserait un sérieux problème. Il en résulte que certains types de navires comportent de plus grands risques inhérents de pollution que d'autres, selon les marchandises qu'ils transportent ;
- l'engagement des armateurs de conserver des navires de qualité peut varier selon les différents secteurs du transport maritime de vrac. Par exemple, dans les trafics pétroliers, les inspections de navires plus rigoureuses auxquelles procèdent les grands affréteurs depuis ces dernières années, ont compliqué la tâche des armateurs de tonnage de qualité inférieure pour assurer un emploi régulier à leurs navires, sinon à des taux fortement réduits. De même, les consignataires

de la cargaison sur certains trafics peuvent attacher une plus grande importance à la qualité des navires que sur d'autres – ceci en fonction de facteurs tels que la valeur de la marchandise. Il en résulte que « l'autorégulation » dans le secteur du transport maritime peut être plus efficace dans certains secteurs du transport maritime de vrac que dans les autres.

4. Le marché du *vrac solide* se caractérise par une gamme variée de marchandises transportées dont certaines sont généralement acheminées de façon régulière et par grosses quantités, par exemple le charbon- vapeur pour les centrales thermiques, ou le charbon à coke et le minerai de fer pour les aciéries. Une proportion relativement élevée de ces trafics, particulièrement pour le minerai de fer, fait l'objet de contrats de transport à long terme. En revanche, la demande pour les autres vracs solides est plus volatile (par exemple les céréales, du fait des fluctuations observées dans les récoltes). Ainsi, dans ces derniers trafics, la part des affrètements au voyage est relativement plus importante.

5. On constate également des différences sur les parts respectives de l'affrètement au voyage et de l'affrètement à long terme pour les autres groupes de produits. Dans les trafics *pétroliers*, une très forte proportion de cargaisons est transportée dans le cadre de contrats au voyage, bien que cette situation contraste fortement avec les pratiques de l'affrètement d'autres marchandises liquides.

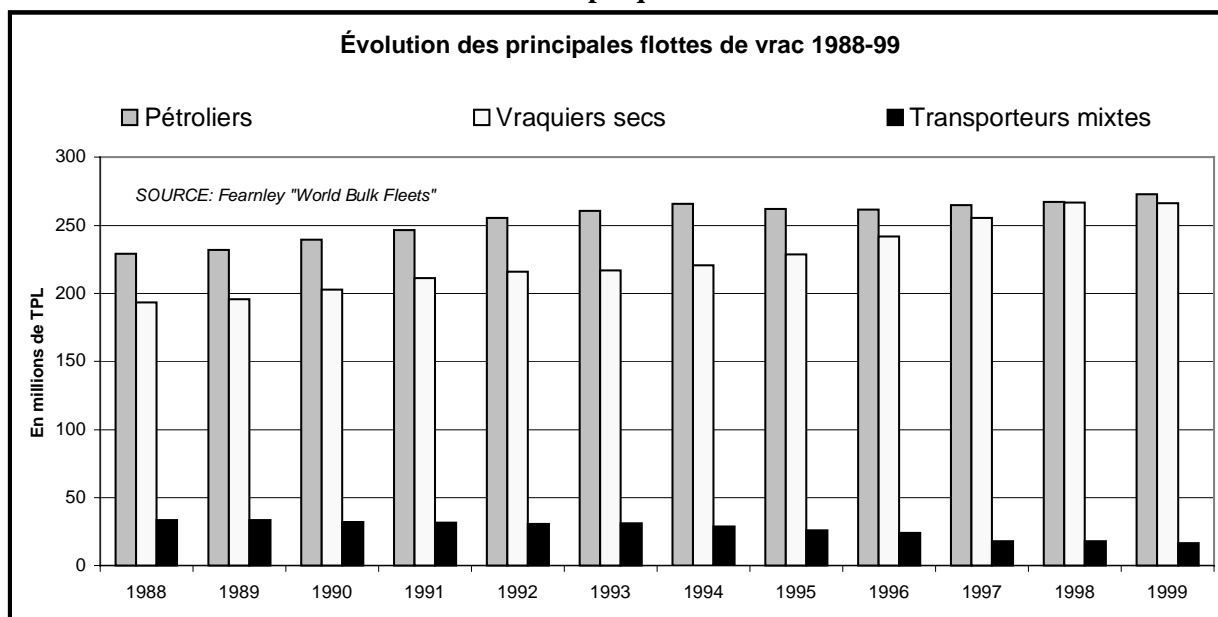
6. Par comparaison avec le secteur pétrolier, les trafics de *gaz liquéfiés* montrent une prédominance des affrètements à long terme. Cette situation est nettement apparente pour les chargements de GNL. En général, les navires sont construits spécifiquement pour un programme donné et opèrent ensuite exclusivement sur une route donnée. La flotte actuelle de transporteurs de GNL se compose presque entièrement de navires qui sont exploités sur cette base avec certains d'entre eux faisant l'objet, par exemple, de chartes-parties de 25 ans. Le petit nombre de navires qui sont actuellement exploités sur le marché au jour le jour sont des unités anciennes dont les chartes ont expiré et qui sont de ce fait à la recherche d'un autre emploi. Une forte proportion de la flotte des transporteurs de GPL est également exploitée dans le cadre de chartes-parties à long terme.

7. L'affrètement dans les échanges de vracs liquides *chimiques* comportent aussi une proportion de contrats à long terme plus importante que celle qui existe sur le marché des pétroliers. Cependant, l'importance respective du contrat au voyage et de l'affrètement à long terme varie selon le type de marchandises transportées. Pour quelques produits pétrochimiques et le méthanol, de nombreuses cargaisons sont transportées dans le cadre de contrats à long terme, alors que pour d'autres les affrètements au jour le jour sont plus courants.

2. Evolution de la flotte

8. Comme le montre le Graphique B-1, les principales flottes de vrac ont connu une croissance globale au cours des dix dernières années, passant de 456 à 560 millions de TPL entre le 1^{er} janvier 1988 et en juin 1999 respectivement. La structure par taille de la flotte est plutôt hétérogène, près de 31 % des transporteurs de vrac se situent dans la catégorie de 40-150 000 TPL et 41 % dans la catégorie des 150 000 TPL. Bien que la moyenne d'âge des vraquiers soit d'environ 15 ans, les plus gros navires sont sensiblement plus jeunes – 8,3 ans. Ces chiffres attestent la reprise de l'activité de construction de pétroliers durant les années 90 et la poursuite de l'activité de construction de navires pour le transport de vracs secs, principalement due à la baisse des prix des navires neufs.

Graphique B-1



3. Propriété par pavillon

9. Au 1^{er} janvier 1998, la part des flottes sous pavillons des pays Membres de l'OCDE ne comptait que pour seulement 20,6 % du tonnage de la flotte de vrac sec, alors qu'elle s'élevait à 44,1 % pour la flotte de transporteurs de gaz liquéfiés. Une forte proportion du tonnage de la flotte pétrolière et de la flotte de vrac sec (les deux flottes les plus importantes dans le secteur du transport maritime de vrac), est exploitée sous des pavillons de libre immatriculation.

Tableau B-1
Les flottes de vrac par pavillon d'immatriculation
(au 1^{er} janvier 1998)

<i>Part de chaque flotte dans le tonnage total</i>				
	Membres OCDE	Principaux registres de libre immatriculation ²⁶	Autres	Total
Vraquiers secs	20.6	46.1	33.3	100
Pétroliers	29.4	44.1	26.5	100
Transporteurs de produits chimiques	37.1	*	62.9	100
Transporteurs de gaz liquéfiés	44.1	37.9	17.9	100

* Signifie moins de 0,1 %.

1. Navires de 1 000 navires tjb et plus. Les totaux peuvent ne pas correspondre, les chiffres ayant été arrondis.

Source : Institute of Shipping of Logistics, Brême

10. Etablies sur la base du pavillon d'immatriculation, les statistiques de l'ISL montrent que les principaux pays de l'OCDE, du point de vue de la propriété des navires de vrac, étaient, au 1^{er} janvier 1998, la Grèce, la Norvège (y compris le Norwegian International Ship Register) et le Japon.

²⁶ Selon ISL, il s'agit du Libéria, du Panama, de Chypre, des Bahamas et des Bermudes.

4. Pavillon/propriété effective

11. Par opposition avec les données concernant les flottes de vrac par pavillon d'immatriculation, les statistiques sur la propriété par pays du domicile montrent une part beaucoup plus élevée pour les pays Membres de l'OCDE en général. Ceci reflète une tendance très répandue chez les armateurs des économies de pays industriels à ré-immatriculer leurs navires sous d'autres registres pour réaliser des économies de coûts. Ceci montre également que, bien que les pays de libre immatriculation aient attiré beaucoup de tonnage étranger sous leurs pavillons, ils ne possèdent encore en propre que très peu d'intérêts économiques nationaux pour la propriété des navires.

Tableau B-2
Flottes de vrac par pays de domiciliation
(Navires de 1 000 tjb et plus, au 1^{er} janvier 1998)

<i>En pourcentage de chaque flotte dans le tonnage total :</i>				
	Membres OCDE	Pays de libre immatriculation	Autres	Total
Vraquiers secs	60.6	0.1	39.3	100
Pétroliers	68.4	*	31.6	100
Transporteurs de produits chimiques	68.0	*	32.0	100
Transporteurs de gaz liquéfiés	73.4	*	26.6	100

* Moins de 0,1 %.

Source : Institute of Shipping of Logistics, Brême

ANNEXE C

CADRE REGLEMENTAIRE D'ENSEMBLE

1. Réglementations et pratiques relatives aux droits et obligations des Etats, ainsi qu'à la sécurité et à la protection de l'environnement

Le Droit de la Mer – UNCLOS – droits et obligations des Etats du pavillon

1. La Convention des Nations Unies de 1982 sur le Droit de la Mer (UNCLOS) est entrée en vigueur en novembre 1994. Les quatre Conventions de Genève de 1958²⁸ ont été intégrées, bien qu'avec des degrés variés de modification et d'amendement, à la fois dans un but d'amélioration et pour les rendre plus cohérentes entre elles ainsi qu'avec les nouvelles dispositions du Droit de la Mer. Depuis 1994, un seul instrument obligatoire régleme les droits et devoirs des Etats en mer et en ce qui concerne la mer. Il comporte de plus de nouveaux concepts tels que la zone économique exclusive, les eaux archipélagiques, le passage en transit à travers les détroits et la Zone internationale du fonds de la mer.

2. La disposition du droit international qui régit l'enregistrement des navires stipule clairement que chaque Etat fixe en ce qui le concerne les conditions pour l'octroi de sa nationalité aux navires, pour l'immatriculation des navires dans son territoire et pour le droit de battre son pavillon. L'immatriculation des navires n'est pas seulement une question de loi coutumière internationale car elle est réglée dans l'Article 91 de UNCLOS. (Celui-ci déclare que : "Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation de navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon").

3. Cependant, ces droits vont de pair avec un certain nombre d'obligations. L'Etat du pavillon est tenu :

- de créer et de tenir un registre maritime (Article 94/2) ;
- d'inspecter le navire avant immatriculation (Article 94/4a) et de délivrer les documents du pavillon (Article 91/2) accordant sa nationalité au navire, si celui-ci remplit les conditions pour posséder sa nationalité et avoir le droit de battre son pavillon.

4. Ces conditions doivent être fixées par l'Etat conformément à l'Article 91/1.

5. L'Article 91 de UNCLOS, de même que l'Article 5 de la Convention de 1958 sur la haute mer, prévoit de plus que "il doit exister un lien substantiel entre l'Etat le navire". Cependant, le terme "lien substantiel" n'est pas défini dans la Convention et il n'y a pas de consensus sur ce que devrait constituer ce lien. Certains pays, en particulier les pays en développement, interprètent ce lien comme un "lien économique substantiel" qui doit résulter d'une certaine sorte de participation minimale dans la propriété, la gestion et la composition de l'équipage.

6. Cette façon de voir est en contradiction avec l'interprétation de certains pays qui considèrent que ce concept de « lien substantiel » devrait respecter le concept de « souveraineté nationale », tel qu'il résulte de la juridiction effective et du contrôle que l'Etat du pavillon exerce sur l'enregistrement du navire.

²⁸ Il s'agit des Conventions suivantes : « Convention sur la mer territoriale et la Zone contiguë », « Convention sur la haute mer », « Convention sur le plateau continental », et « Convention sur la pêche et la Conservation des ressources biologiques de la haute mer ».

7. L'Article 94/1 énonce les devoirs de l'Etat du pavillon ; c'est-à-dire que l'Etat du pavillon doit en particulier exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon. Pour assurer la sécurité en mer, les Articles 94/3 et 94/4 stipulent que l'Etat du pavillon doit assurer, *entre autres*, la navigabilité du navire, la composition, les conditions de travail et la formation des équipages. Ce faisant, il devrait prendre en compte les instruments internationaux applicables (Article 94/5). En pratique, ceci correspond à toutes les règles et règlements internationaux généralement applicables de l'Organisation Maritime Internationale ou de l'Organisation Internationale du Travail. S'il existe des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés ne sont pas exercés sur un navire, les autres Etats peuvent signaler les faits à l'Etat du pavillon.

8. Enfin l'Etat du pavillon doit fixer certaines règles en ce qui concerne les abordages ou tout autre incident pouvant se produire en haute mer, de même que des règles obligeant les capitaines des navires de sa nationalité à prêter assistance à quiconque se trouve en péril ou en détresse. (Articles 94,97 et 98).

Encadré n° I. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : Navires

Matière	Obligations de l'Etat du Pavillon – Navires marchands	Autres circonstances
<i>Juridiction</i>	<p><i>Généralités</i> Les navires sont soumis à une juridiction exclusive de l'Etat du pavillon en haute mer (Article 92, § 1) (pour les mesures concernant la pollution en général, voir Articles 194, sous-§ 3(b) ; 211 ; 217)</p> <p><i>Point particulier</i> L'Etat du pavillon est tenu d'exercer sa juridiction conformément à son droit interne pour les questions d'ordre administratif, technique et social.</p> <p><i>Abordages et incidents en haute mer</i> – En ce qui concerne la juridiction pénale : saisie/immobilisation Etat du pavillon (Article 97, § 3) – Les matières pénales et disciplinaires sont de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon (Article 97 § 1) – Exception : retrait des certificats délivrés par d'autres Etats (Article 97, § 2) – Enquête (juridiction administrative) (Article 94, § 7)</p>	<p>Sauf dans les cas prévus expressément dans des traités internationaux et dans cette Convention (Article 92, § 1 ; par ex. Articles 99-111, Articles 218 et 221)</p> <p>– Dans les affaires pénales, l'Etat d'origine peut tenter des poursuites contre ses propres nationaux (Article 97, § 1)</p> <p>– Enquête possible par d'autres Etats (Article 94, § 7)</p>
<i>Administration</i>	<p><i>Enregistrement</i> – Fixe les conditions pour l'octroi de la nationalité (Article 91, § 1) – Tient un registre des navires (Article 94, Sous-§ 2 (a)). – Inspecte préalablement à l'immatriculation (Article 94, sous-§ 4(a)) – Délivre les documents du pavillon (Article 91, § 2)</p> <p><i>Autres mesures</i> – Obligations pour le capitaine d'aider les personnes en péril ou en détresse (Article 98, sous-§ 1 (a-b)) et de fournir assistance dans les cas d'abordage – Enquête dans les cas signalés de contrôle insuffisant (Article 94, § 6)</p>	<p>– L'immatriculation n'a lieu que dans le cas de « lien substantiel » (Article 91, § 1) – La nationalité suit le pavillon (Article 91, § 1) – « Traitement » des navires considérés comme sans nationalité (Article 92, § 2)</p>
<i>Matières techniques</i>	<p>Destinées à assurer :</p> <p>– la construction, l'équipement, la navigabilité, la composition et la formation des équipages, l'emploi des signaux, le fonctionnement des communications, la prévention des abordages (Article 94, § 3) – Inspections à intervalles appropriés (Article 94, sous-§ 4 (a)) – Présence à bord des cartes maritimes, des publications nautiques et des instruments de navigation (Article 94, sous § 4 (a))</p>	<p>Les mesures prises par l'Etat du pavillon doivent :</p> <p>– Etre conformes avec les règles, la procédure et les pratiques internationales (Article 94, § 5) – S'assurer que l'équipage possède les qualifications voulues et qu'il est suffisamment nombreux (Article 94, sous § 4 (b)) – S'assurer que l'équipage connaît parfaitement et est tenu d'observer les règles internationales : sécurité, abordage, pollution, radio communication (Article 94, sous-§ 4 (c))</p>
<i>Affaires sociales</i>	– Conditions de travail (Article 94, § 3)	
<i>NAVIRES DE GUERRE, etc. : Immunité (Articles 89-90) ; Pollution (Articles 236,304) NAVIRES DES NATIONS UNIES, etc. (Article 93)</i>		

Source : Bernaerts' Guide sur le Droit de la Mer, Convention des Nations Unies de 1982, Publications de Fairplay.

Réglementations internationales pour la sécurité et l'environnement

9. Reconnaissant la nécessité de mettre au point un accord international sur la sécurité maritime, une conférence des Nations Unies s'est tenue en 1948 et a créé l'Organisation Maritime Internationale, connue à l'origine sous le nom d'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (OMCI). En 1958, la Convention est entrée en vigueur et l'Organisation a reçu la responsabilité de mettre au point des réglementations et des normes internationales pour assurer la sécurité en mer et la protection de l'environnement marin. La taille et l'influence de l'OMI ont beaucoup augmenté depuis 1958. A cette époque, le transport maritime international était contrôlé principalement par les états armateurs traditionnels situés principalement en Europe. Ceci a considérablement changé au cours des trente années suivantes avec l'apparition de nouveaux pays armateurs et les « registres de libre immatriculation ». Dans les années 80, l'immatriculation des navires avait nettement quitté sa base européenne de l'après-guerre, et le nombre des Etats membres de l'OMI s'était gonflé pour atteindre 158.

10. L'organisme dirigeant de l'OMI est l'Assemblée qui se réunit tous les deux ans. Entre deux assemblées, un Conseil, composé de 32 Etats élus par l'Assemblée, agit comme instance dirigeante de l'OMI. L'OMI est une organisation technique et la majorité de son travail est assurée par cinq comités et neuf sous-comités.

11. Au cours des 40 années de son existence, l'OMI a produit un grand nombre de Conventions maritimes internationales qui couvrent des domaines allant de la Sauvegarde de la vie humaine en mer à la Responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Voir Annexe D). Cependant, en dépit de succès récents obtenus grâce aux procédures d'acceptation tacite, un problème important auquel l'OMI a du faire face est la lenteur des processus de mise en œuvre et d'amendement de la plupart de ses Conventions. Comme elle s'occupe principalement de matières techniques, avec une technologie qui progresse à un rythme accéléré, l'OMI est toujours en train de réagir et travaille sur un ordre du jour de "rattrapage" ; au moment où une convention ou un amendement entre finalement en vigueur, certaines parties peuvent déjà être dépassées. Ce processus continu d'amendements peut devenir extrêmement complexe et il laisse aussi l'OMI en butte aux critiques. Dans certains cas, ces critiques peuvent être justifiées, cependant en de nombreuses occasions, l'excuse du "trop et trop tôt" est utilisée par certains comme un argument pour essayer de bloquer tout changement quel qu'il soit dans le but d'éviter les coûts qui en résultent.

12. Il y a souvent une division fondamentale entre les Etats motivés par de fortes préoccupations pour l'environnement et la sécurité et les Etats qui souvent incluent, mais ne sont pas limités à, des pays moins développés ou des registres offshore motivés par des priorités et des réalités différentes, y compris des considérations financières, les capacités de leurs administrations maritimes et leurs performances globales en matière de sécurité. Ainsi, des propositions pour des initiatives nouvelles et améliorées en matière de sécurité ou de lutte contre la pollution rencontrent souvent des arguments pour maintenir le statu quo ou pour adopter des délais ou des compromis. Ceci, à son tour, conduit à accentuer la polarisation entre les Etats membres, qui dans les faits empêche d'atteindre les objectifs de l'Organisation.

13. Directement liée à cette polarisation, et devenant un problème pour la crédibilité de l'OMI, se trouve l'incapacité ou la réticence apparente de certains membres à assurer que les navires battant leur pavillon satisfont aux normes obligatoires de sécurité/pollution prescrites dans les différentes conventions ratifiées par eux. L'OMI n'était pas chargée de mettre les mesures en vigueur ou d'empiéter sur les juridictions nationales, mais elle se trouve confrontée à un besoin croissant de moyens adaptés pour s'assurer que ses propres membres appliquent les normes agréées, ceci dans le but de préserver son existence d'organisation digne de ce nom.

Le Code international de gestion pour la sécurité (Code ISM)

14. La principale source d'une grande partie des textes sur la sécurité des navires édictée par les pays Membres de l'OCDE depuis les années 70 est constituée par les normes établies dans la Convention SOLAS 1974, son Protocole subséquent, et d'autres chapitres qui ont depuis lors été adoptés par l'OMI, même si différents pays ont tardé à prendre les législations nationales incorporant ces normes. Toutefois, il faut faire une exception en ce qui concerne le Code ISM (contenu dans le Chapitre IX de SOLAS), qui lui a été mis en vigueur avec promptitude et rigueur. Depuis que le Code a pris effet pour certains types de navires le 1^{er} juillet 1998, on a pu en observer déjà une très large application à la fois dans les trafics pétroliers et de marchandises solides. Pour le trafic maritime de lignes régulières, les infractions aux réglementations de sécurité des navires ont été moins évidentes, ce qui signifie que la mise en œuvre du Code ISM risquait d'avoir moins d'impact que dans le transport maritime de vrac. Cette mise en œuvre relativement rapide et élargie – contrairement aux autres réglementations du transport maritime – peut être attribuée à l'efficacité des sanctions qui peuvent être infligées en cas de carence, à savoir :

- La menace d'une saisie du navire par les autorités de l'Etat du port.
- Le refus de l'autorisation donnée au navire d'entrer dans le port où il comptait faire escale.
- L'imposition d'amendes.
- La désignation de ce navire - et de tous les autres navires appartenant à la même compagnie – ou exploités par elle - pour des inspections par l'Etat du port à l'occasion de prochaines escales dans ce pays.

15. L'efficacité du Code, même à ce tout premier stade, est en progression parce qu'il introduit une responsabilité si les normes de sécurité sont battues en brèche. Traditionnellement, les armateurs et les opérateurs n'étaient pas tenus pour responsables des dommages causés par un accident pour autant qu'ils puissent faire preuve de leur « due diligence » pour assurer la navigabilité du navire au début du voyage, même si en certaines occasions, le résultat pratique de cette due diligence était un navire manifestement inapte à la navigation.

16. En plus des armateurs et des opérateurs, la responsabilité s'étend également, par exemple, aux sociétés de classification. Quoique la plupart d'entre elles aient été étroitement associées aux efforts pour éliminer les navires sous normes, certaines sociétés ont fait preuve d'un certain laxisme lorsqu'il s'agit d'assurer une totale conformité avec les normes internationales de sécurité. La responsabilité qui pèse sur elles au titre du Code ISM devrait pourtant aider à éliminer l'importance de telles bavures.

17. A l'avenir, le Code ISM pourrait avoir pour effet :

- D'améliorer la situation commerciale des armateurs qui s'efforcent de satisfaire aux exigences réglementaires, étant donné qu'il deviendra plus difficile pour leurs concurrents qui n'y satisfont pas de continuer à ne pas respecter les normes.
- D'éliminer les navires sous normes des régions qui ont jusque-là tardé à mettre en vigueur la législation qu'elles ont adoptée. Cette élimination devrait résulter du renforcement des inspections renforcées de l'Etat du port.

18. De même, le retrait de la couverture d'assurance dans quelques pays signifierait que tout navire qui prend la mer sans un Certificat de gestion de la sécurité ISM et le Document de conformité risquerait d'être découvert par les inspecteurs de l'Etat du port. Cependant, il faut noter que cela dépendra fortement

si les autorités chargées de délivrer les documents prendront leurs responsabilités au sérieux et si les inspecteurs seront en mesure de déceler les falsifications.

Réglementations nationales de sécurité et d'environnement

19. Il existe dans certains pays Membres de l'OCDE un nombre limité de réglementations nationales pour la sécurité et l'environnement - différentes des dispositions découlant des conventions internationales. De plus, il faut noter que des Etats, dans ces matières de sécurité et d'environnement, agissent parfois de façon unilatérale, en interprétant pour les navires de leur propre pavillon les normes internationales de façon plus stricte que ne le requièrent les conventions internationales. Des réglementations nationales pour l'environnement s'appliquent en particulier en Australie, en Corée et aux Etats-Unis, et elles couvrent les domaines suivants :

– Australie : gestion des eaux de ballast

20. Les lignes directrices d'application volontaire édictées par l'Australian Quarantine & Inspection Service (AQIS) n'ont pris effet que depuis le 1^{er} août 1998. Ces lignes directrices s'appliquent à tous les navires opérant dans les eaux territoriales australiennes et visent à empêcher les dommages que pourraient causer à l'environnement marin de l'Australie les organismes étrangers amenés dans les eaux de ballast que les navires déchargent avant d'entrer dans les ports. A cette fin, il est recommandé aux navires de remplacer les eaux de ballast qu'ils ont pompées après avoir déchargé leurs cargaisons précédentes avant d'arriver pour charger en Australie. Les nouvelles dispositions australiennes concernant la gestion des eaux de ballast entreront en vigueur à partir du milieu de 2001.

– Corée : utilisation des pétroliers anciens pour les importations

21. Après une série de déversements d'hydrocarbures au large de la Corée en 1996, qui étaient tous le fait de navires anciens, les autorités coréennes ont élaboré plusieurs mesures pour réduire la nouvelle menace de pollution de leurs eaux territoriales. Celles-ci prescrivent une inspection annuelle des fonds de coque des navires anciens immatriculés en Corée. Il existe aussi une recommandation selon laquelle les compagnies pétrolières coréennes devraient se limiter pour l'affrètement des pétroliers de plus de quinze ans d'âge à des navires de qualité et d'entretien prouvés.

– Etats-Unis : les exigences de doubles coques pour les navires transportant des hydrocarbures

22. Celles-ci résultent de l'Oil Pollution Act des Etats-Unis de 1990, ce qui veut dire déjà que tous les navires neufs de 5 000 TB et plus doivent être équipés d'une double coque pour naviguer dans la « zone économique exclusive des Etats-Unis », c'est-à-dire à moins de 200 milles du rivage. (Les navires « neufs » sont définis comme ceux qui ont été commandés après le 30 juin 1990 ou livrés après le 1^{er} janvier 1994). Cependant, les obligations pour les navires anciens à coque unique de se mettre en conformité avec cette législation sont progressivement introduites selon un processus qui ne se terminera pas avant 2015, date à laquelle beaucoup de ces navires seront à la fin de leur durée d'exploitation. En attendant, les navires à coque unique sont encore autorisés à opérer dans les eaux américaines, bien que les responsables de leur exploitation seraient passibles de pénalités financières dont les frapperait le gouvernement fédéral et les Etats individuels si ces navires étaient impliqués dans un déversement de pétrole.

Les réglementations internationales du travail

23. A cause des caractéristiques particulières du métier de marin, la plupart des pays maritimes ont des lois et des réglementations spéciales s'appliquant à ce métier. En conséquence, l'Organisation Internationale du Travail (OIT), depuis sa fondation, a disposé de « rouages » spéciaux pour les navigants. Ces "rouages" comprennent une commission maritime mixte permanente, bipartite (armateurs/navigants), chargée de conseiller le Conseil d'Administration de l'OIT sur les problèmes maritimes, et des sessions maritimes spéciales de la Conférence Internationale du Travail (CIT) qui s'occupe exclusivement de la préparation et de l'adoption des normes de travail maritime. Plus de 60 normes ont ainsi été adoptées au cours des 75 dernières années. Les normes spécifiquement adoptées pour les navigants au cours de ces années couvrent une foule de questions comprenant l'âge minimum d'embauche, le recrutement et le remplacement, les examens médicaux, les clauses du contrat, le rapatriement, les congés payés, la sécurité sociale, les heures de travail et de repos, les emménagements pour le personnel, les documents d'identité, la sécurité dans le travail et la santé, le bien-être en mer et au port, la sécurité de l'emploi, la formation professionnelle et les certificats d'aptitude. Ce "Code" international des marins influence directement ou indirectement à la fois la rédaction des conventions collectives et les législations nationales du travail maritime.

24. Un instrument important sur le travail maritime, et même celui qui a le plus de portée, est la Convention de 1976 (N° 147) sur la marine marchande (normes minima). Cette Convention a été ratifiée par des Etats comptant pour plus de la moitié dans la flotte mondiale, et elle exige que les conditions à bord du navire soient substantiellement équivalentes à celles des instruments suivants de l'OIT qui traitent de la sécurité et de la santé, de la sécurité sociale, des conditions de vie et de travail des marins :

- Convention sur l'âge minimum, 1973 (N° 138), ou
- Convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936 (N° 58), ou
- Convention sur l'âge minimum (travail maritime), 1920 (N° 7) ;
- Convention sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936 (N° 55), ou
- Convention sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936 (N° 56), ou
- Convention concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969 (N° 130) ;
- Convention sur les examens médicaux des gens de mer, 1946 (N° 73) ;
- Convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (N° 134) (Articles 4 et 7) ;
- Convention sur le logement des équipages (révisée), 1949 (N° 92) ;
- Convention sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 (N° 68) (Article 5) ;

- Convention sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (N° 53), (Articles 3 et 4)²⁸ ;
- Convention sur le contrat d’engagement des marins, 1926 (N° 22) ;
- Convention sur le rapatriement des marins, 1926 (N° 23) ;
- Convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 (N° 87) ;
- Convention sur le droit d’organisation et de négociation collective, 1949 (N° 98).

25. La Convention 147 de l’OIT prévoit par ailleurs :

- qu’une juridiction et un contrôle effectifs doivent être exercés sur les navires immatriculés sur le territoire national.
- qu’il doit exister des procédures appropriées pour l’emploi des marins.
- que les gens de mer doivent être en possession des brevets requis et avoir subi une formation adéquate.
- que les normes du travail maritime doivent être mises en œuvre, et donner lieu à des inspections.
- qu’il doit y avoir une enquête dans chaque cas d’accident maritime grave.
- que les ressortissants des Etats qui ont ratifié la Convention doivent être informés des difficultés de travail à bord d’un navire immatriculé dans un Etat qui n’a pas ratifié la Convention.
- que les Etats du port peuvent prendre les dispositions pour corriger les défauts visiblement dangereux constatés à bord et peuvent les notifier au pays d’immatriculation.

26. En 1996, la Conférence a adopté un Protocole à la Convention autorisant les Etats à accepter des obligations supplémentaires réglementant le logement des équipages, les horaires de travail et l’armement, les documents d’identité des gens de mer, les représentants des travailleurs, la protection de la santé et le rapatriement. La Conférence a aussi adopté la « Convention sur les horaires de travail et l’armement des navires » fixant le nombre maximum d’heures de travail au cours d’une période donnée, ou le nombre d’heures minimum de repos à prendre.

Accords sur la responsabilité, l’assurance et l’indemnisation en matière maritime

27. L’impact des engagements de responsabilité sur le comportement des armateurs varie très sensiblement selon les secteurs de l’industrie du transport maritime. Par exemple, dans les trafics de lignes régulières, les responsabilités pour pollution tendent à être restreintes, car la plupart des marchandises transportées ne sont que faiblement en mesure de nuire à l’environnement, tandis qu’il existe de plus grands risques pour les pétroliers. En plus des grosses amendes financières qui peuvent à présent être

²⁸ Au cas où le système de brevet ou la structure de certification d’un Etat serait gêné par des problèmes résultant d’une stricte application des normes pertinentes de la Convention sur les brevets de capacité des officiers, 1936, il conviendra d’appliquer le principe de l’équivalence substantielle, de telle sorte qu’il n’y ait pas de conflit avec les dispositions prises par cet Etat en vue de la certification.

infligées aux armateurs reconnus coupables de pollution pétrolière, les navires peuvent être bloqués et les capitaines emprisonnés.

28. Dans les pays Membres de l'OCDE, les considérations de responsabilité ont eu un très grand effet sur les armateurs de pétroliers desservant à l'entrée ou à la sortie les ports américains, après l'adoption en 1990 de l'Oil Pollution Act. Les pénalités lourdes qui peuvent être infligées aux armateurs ou aux opérateurs reconnus coupables de déversements dus à la négligence ou à une négligence délibérée ont déjà conduit certains armateurs à s'abstenir d'envoyer leurs navires dans les eaux territoriales américaines.

29. La baisse des déversements accidentels de pétrole et l'amélioration de la sécurité des pétroliers au cours des années 90 a été attribuée aux effets des réglementations sur la responsabilité en matière de pollution, mais aussi à d'autres facteurs, parmi lesquels :

- la plus grande importance accordée par les affréteurs à la qualité des navires. Ce point découlait largement de la nécessité pour les compagnies pétrolières internationales d'éviter la contre-publicité qui accompagne les grandes pollutions par les hydrocarbures. Quelques compagnies ont totalement renoncé à posséder en propre des navires et elles transportent désormais leurs marchandises sur les navires d'armateurs indépendants. Cependant, si un accident de pollution survient, il est encore très facile à des observateurs extérieurs d'identifier le propriétaire des marchandises déversées. Ceci a eu pour effet de rendre de nombreux affréteurs de pétroliers, principalement les compagnies pétrolières, très vigilants dans le choix des navires utilisés pour transporter leurs marchandises. "L'approbation de la compagnie pétrolière" est ainsi devenue le facteur clé déterminant la prospection pour trouver un emploi régulier à un navire ;
- le développement des flottes pétrolières des pays de l'OPEP. Plusieurs Etats du Moyen-Orient - particulièrement l'Arabie Saoudite, l'Iran et le Koweït - plus le Venezuela ont au cours des dix dernières années commercialisé une plus grande part de leurs exportations pétrolières sur une base rendue destination. Dans ce but, ces pays ont fortement investi dans la construction de pétroliers neufs pour être sûrs que leurs clients éventuels seraient satisfaits de la qualité du tonnage utilisé pour acheminer le pétrole qu'ils leur achetaient.

30. Par comparaison, les considérations sur la responsabilité pour pollution n'ont joué qu'une influence limitée dans les trafics de marchandises solides, du fait des risques généralement bas que la plupart des principales marchandises sont en mesure de faire courir à l'environnement. Parmi les marchandises solides transportées en vrac, la seule exception notable concerne le soufre. Néanmoins, les quantités de soufre transportées par mer sont très réduites par rapport à l'ensemble des trafics de marchandises solides en vrac.

2. Autres réglementations et pratiques pertinentes

Le Code de la libération des opérations invisibles courantes de l'OCDE (CLIO)

31. En vertu du Code, les membres sont tenus d'éliminer les restrictions existant entre eux pour procéder aux transactions invisibles et aux transferts courants relatifs aux opérations de transport maritime identifiées dans les rubriques C/1, C/5, et C/6 de l'Annexe A du Code où :

- La rubrique C/1 concerne les frets maritimes y compris les chartes-parties, les frais de port, les dépenses pour bateaux de pêche, etc. (mais elle ne couvre pas le transport entre deux ports d'un

même Etat ; lorsque ce transport est ouvert aux pavillons étrangers, les transferts doivent être libres).

- La rubrique C/5 concerne les services portuaires (y compris le soutage et les vivres, l'entretien, les réparations, les dépenses pour les équipages, etc.) pour tous les moyens de transport maritime.
- La rubrique C/6 concerne la réparation des navires.
- La nature et la portée de ces obligations et, en particulier, les obligations liées aux rubriques C/1 et C/5 sont plus explicites dans la Note 1 à l'Annexe A du Code. Cette note se lit ainsi :
 - "Les dispositions de la rubrique C/1 "Frets maritimes, y compris chartes-parties, frais de port, dépenses pour bateaux de pêche, etc." de la rubrique C/5, premier sous-paragraphe "Pour tous moyens de transports maritimes, frais d'escale (y compris soutage, essence, vivres, frais d'entretien, réparations, frais d'équipage, etc.)", et de toute autre rubrique ayant une incidence directe ou indirecte sur les transports maritimes internationaux, ont pour objet de donner aux résidents d'un Etat Membre la possibilité, sans restriction, de disposer de tous les services relatifs aux transports maritimes internationaux que peuvent offrir les résidents de tout autre Etat Membre et d'en assurer le règlement. Comme la politique des Gouvernements des Membres en matière de transports maritimes internationaux est fondée sur le principe de la libre circulation et sur une concurrence libre et loyale, la liberté des transactions et des transferts relatifs aux transports ne devrait pas être entravée par des mesures prises en matière de contrôle des changes, des dispositions législatives favorisant le pavillon national, des arrangements conclus par des organismes gouvernementaux ou semi-gouvernementaux qui accorderaient un traitement préférentiel aux navires battant pavillon national, des clauses maritimes préférentielles figurant dans les accords commerciaux, l'application d'un régime de licences d'importation et d'exportation tendant à peser sur le choix du pavillon du navire transporteur ou par des réglementations portuaires ou des mesures de taxation discriminatoires ; le but étant toujours que les pratiques et les procédures commerciales et maritimes, internationales, libérales et propres à favoriser la libre concurrence soient suivies et que seules des considérations commerciales courantes déterminent le moyen de transport et le choix du pavillon. La deuxième phrase de la présente Note ne s'applique pas aux Etats-Unis".

32. La première phrase de la Note 1 définit d'une façon générale les obligations des pays Membres dans le domaine du transport maritime. Elle montre clairement que le but des obligations découlant de la Rubrique C/1 et du premier paragraphe de la Rubrique C/5, ainsi que les autres rubriques ayant une incidence directe ou indirecte sur le transport maritime international est de donner « aux résidents d'un Etat Membre la possibilité, sans restriction, de disposer de tous les services relatifs aux transports maritimes internationaux que peuvent offrir les résidents de tout autre Etat Membre et d'en assurer le règlement ».

33. La deuxième phrase, de son côté, explique avec plus de précisions les obligations définies dans la première phrase. Elle réaffirme également le but recherché par ces dispositions qui est que seules les considérations commerciales doivent déterminer le mode d'expédition et le pavillon du navire et que les pratiques commerciales du transport maritime libre et concurrentiel doivent être la norme.

34. Tous les pays Membres ont accepté la définition générale des obligations du Code des Invisibles concernant le transport maritime telle qu'elle figure dans la première phrase de la Note 1. Cependant, le Canada, la France, la Corée, le Mexique, la Turquie et les Etats-Unis ont exprimé des réserves en ce qui concerne la Rubrique C/1 conformément avec la disposition de l'Article 2 (b) du Code sur les « mesures de libération ». Dans ce contexte, il est important de noter que les réserves du Canada, de la France, de la

Corée et du Mexique s'appliquent à des restrictions sur les points mentionnés dans la deuxième phrase de la Note 1 ; et leur enregistrement formel confirme le fait que ces matières sont soumises à des obligations. La réserve de la Turquie couvre C/1 dans son ensemble et, par voie de conséquence, la Note 1 toute entière. Les Etats-Unis, qui ont apposé une réserve sur la première phrase de la Note 1, ne souscrivent pas à la deuxième phrase de la Note 1 comme il est dit dans la troisième phrase ; c'est-à-dire que les Etats-Unis ne se sont pas engagés à la même obligation de libération que les autres parties au Code.

Les Principes communs de politique maritime de l'OCDE

35. La Recommandation du Conseil [(87)11(Final), du 13 février 1987] sur les Principes Communs de Politique Maritime à l'intention des Pays Membres, qui complètent les engagements déjà pris au titre du Code de libération des opérations invisibles de l'OCDE, couvre les points suivants :

- Le maintien de trafics ouverts et d'un accès libre et concurrentiel aux opérations de transport maritime international ; c'est-à-dire que les pays Membres sont d'accord pour que leur politique de transport maritime soit conduite de façon à sauvegarder et à favoriser des trafics ouverts pour les lignes régulières et le vrac, et entérinent le concept de ne pas introduire de nouvelles dispositions limitant l'accès concurrentiel.
- Une réaction concertée aux pressions extérieures, ce qui suppose des consultations approfondies entre les pays Membres : les pays Membres sont d'accord pour s'opposer à l'application de régimes par lesquels des compagnies de navigation opérant de façon commerciale se verraient limiter l'accès aux cargaisons faisant l'objet d'un transport international. Cependant, il est également convenu qu'avant d'entreprendre une telle action, des consultations devraient être engagées avec le pays, ainsi qu'avec les gouvernements des autres pays Membres affectés ou concernés par la mesure.
- Le rôle et la reconnaissance de l'implication gouvernementale pris par les pays Membres de préserver un accès libre et concurrentiel et la possibilité de choix pour les chargeurs : la tradition dans le transport maritime commercial de l'OCDE a été de rejeter les implications gouvernementales. Cependant, les gouvernements des pays Membres reconnaissent qu'ils peuvent, si nécessaire, avoir à jouer un rôle actif dans les négociations avec les pays non-membres et entre pays Membres dans le but de maintenir ou de rétablir un marché du transport maritime libre et concurrentiel, de même que la liberté de choix pour les chargeurs.
- Une approche commune pour l'application de la politique de la concurrence aux secteurs du transport maritime de lignes régulières : les pays Membres sont d'accord pour empêcher les accords anticoncurrentiels et les abus de positions dominantes par toute partie commerciale et à cette fin accordent une attention particulière à la définition de lignes directrices concernant la politique de la concurrence telle qu'elle s'applique au transport maritime de lignes régulières.

Ces principes ont été réexaminés en 1999 et leur portée a été étendue lorsque le Comité des transports maritimes a approuvé un certain nombre de nouveaux éléments destinés à refléter les évolutions récentes intervenues dans le secteur des transports maritimes. Ces nouveaux éléments qui ont été officiellement adoptés par le Conseil de l'OCDE en septembre 2000²⁹ [C(2000)124/FINAL], portent sur les questions suivantes :

²⁹ La Grèce et la Turquie ont formulé des réservations partielles concernant les deux premiers de ces nouveaux Principes.

- Le traitement non discriminatoire concernant l'accès et l'utilisation de services maritimes auxiliaires. Le nouveau principe prévoit aussi que dans les cas où ces services auxiliaires sont assurés sur des bases commerciales, ils devraient l'être dans un contexte de concurrence libre et ouverte.
- Le traitement non discriminatoire concernant l'accès et l'utilisation de services de transport multimodal comportant un parcours maritime qui devraient être assurés dans des conditions de concurrence libre et équitable.
- Les mesures destinées à assurer la sécurité et la protection de l'environnement ainsi qu'à lutter contre la navigation sous normes.

La Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes (Code de Conduite des Nations Unies)

Objectifs et principes de la Convention

36. La Convention est un document complexe qui s'efforce de mettre en pratique un certain nombre d'objectifs et de principes :

- Faciliter l'expansion ordonnée du commerce maritime mondial.
- Faciliter le développement de services de lignes réguliers et efficaces qui soient adaptés aux besoins du commerce en cause.
- Assurer un équilibre entre les intérêts des prestataires et des utilisateurs des services maritimes de lignes régulières.
- Décourager les pratiques des conférences impliquant une discrimination à l'égard des armateurs, des chargeurs ou du commerce extérieur d'un pays donné.
- Encourager les conférences à organiser de véritables consultations avec les organisations de chargeurs, les représentants des chargeurs et les chargeurs, sur des points d'intérêt communs avec, si elles le demandent, la participation des autorités compétentes ; et
- Exiger des conférences qu'elles fournissent aux parties intéressées une information pertinente sur leurs activités concernant ces parties et à publier des informations consistantes sur leurs activités.

37. Conformément à ces principes et à ces objectifs, la Convention établit des procédures pour régler les relations entre membres de conférences, notamment la participation des transporteurs de pavillon national et le partage de cargaisons³⁰, les relations entre les conférences et les chargeurs (accords de

³⁰ « Le partage des cargaisons » est défini comme la réservation par les autorités d'un pays du transport maritime de ses importations et exportations a) aux navires de sa propre flotte nationale et b) à ceux des pays avec lesquels s'effectue le commerce – habituellement par parts égales. Il subsiste donc une part plus petite pour les navires des pays tiers.

fidélité, consultations, critères pour la fixation des taux de fret, tarifs de conférences, augmentations générales des taux, surcharges, etc.) et les mécanismes de conciliation pour le règlement des différends.

38. La Convention décrit clairement le rôle des gouvernements et elle lui fixe des limites ; c'est-à-dire que les gouvernements ont la responsabilité première de désigner les lignes nationales (c'est une condition préalable pour définir qui est transporteur national pour bénéficier des dispositions du Code) et ils disposent du droit de participer aux consultations entre les organisations de chargeurs et les conférences. Cependant, en règle générale, les gouvernements devraient prendre leurs distances par rapport aux activités au quotidien des parties commerciales, et la prise de décision sur les questions commerciales devrait se faire par les parties commerciales ou grâce aux mécanismes du Code pour le règlement des différends.

La formule de répartition des cargaisons de la Convention

39. Le débat à propos de la Convention a porté principalement sur la disposition particulière qu'elle contient en faveur des transporteurs nationaux membres des conférences et, en particulier, aux droits aux cargaisons reconnus à ces lignes. Aux termes de l'Article 2, les lignes nationales (auquel est garanti le statut de Membre de la conférence sous réserve d'avoir satisfait aux critères) des pays aux extrémités d'un trafic donné bénéficient de droits égaux à participer au transport des cargaisons composant leurs échanges extérieurs mutuels et transportées par la conférence. Les transporteurs tiers ont droit à "une part appréciable, 20 % par exemple". C'est de ces dispositions que vient le nom de la "formule 40:40:20". Il faut noter que le chiffre de 20 % et donc le "rapport 40:40" n'est que recommandé. Cependant, deux observations importantes doivent être faites à propos de cette disposition. Tout d'abord, cette disposition ne concerne que le trafic de la conférence et non pas l'ensemble du trafic de lignes régulières. En second lieu, c'est aux conférences elles-mêmes et non aux gouvernements de déterminer la répartition des cargaisons entre les membres des conférences. Les gouvernements n'ont pas à intervenir dans cette répartition.

40. La portée pratique de la formule de répartition des cargaisons de la Convention est que les lignes nationales à chaque extrémité du trafic peuvent exiger 40 % du trafic conférentiel, simplement en n'en "décidant pas autrement". Au premier abord, toute formule de ce genre constituerait une amputation à la possibilité que les résidents des pays Membres de l'OCDE ont de disposer eux-mêmes sans restriction de tous les services liés au transport maritime international qui est offert par les résidents de n'importe quel autre pays Membre, comme cela résulte de la Note 1 du CLIO (voir ci-dessus). Cependant, la plupart des conférences les plus fermées, en plus des pouvoirs de fixation du taux de fret, ont des dispositions pour le partage du marché et le vote. C'est-à-dire que chaque ligne membre d'une conférence fermée reçoit une certaine part du marché et par accord mutuel avec les autres lignes ne peut offrir de services en plus de ceux qui sont fixés par l'accord de conférence. La fourniture des services par les lignes dans les conférences fermées, qu'il s'agisse de trafics couverts ou non couverts par la Convention (codistes ou non codistes), se trouve ainsi limitée dans les deux cas. La seule différence concerne la portée. Tandis que dans les trafics non codistes, le nombre des services est limité par l'accord de conférence, les trafics codistes sont liés – sauf s'il en est décidé autrement – par les dispositions de la Convention. Cela a conduit certains partisans du Code à soutenir que les problèmes soulevés par la Convention des Nations Unies n'étaient pas très différents de ceux soulevés par le système des conférences fermées en tant que telles, et que dans la mesure où ce dernier est toléré, la Convention des Nations Unies devrait être considérée comme compatible avec les obligations de l'OCDE. Toutefois, il faut noter que le système des conférences fermées, qui est le concept sous-jacent dans la Convention des Nations Unies, n'est pas acceptable dans tous les pays de l'OCDE dans leurs trafics nationaux.

Le trafic maritime hors conférence et la Convention

41. La Convention ne parle pas des lignes régulières hors conférence et donc n'aborde pas le problème des lignes maritimes indépendantes hors conférence. Les compagnies maritimes hors conférence (mis à part quelques références mineures) sont renvoyées à une résolution adoptée en même temps que la Convention. Cette résolution reconnaît leur existence et les autorise à opérer sous réserve qu'elles adhèrent aux principes de concurrence libre et loyale sur une base commerciale. Cette résolution avait pour objet de préserver le choix des chargeurs entre lignes conférentielles et lignes hors conférence et de protéger les outsiders, car on craignait que la position relative de ceux-ci soit affaiblie par le système conférentiel renforcé envisagé par la Convention.

La Convention et le Compromis de Bruxelles

42. La plupart des pays membres de l'Union Européenne, plus la Norvège, sont parties à la Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes de manière à sauvegarder les conditions de la concurrence entre les lignes de la Communauté Européenne et des autres pays Membres de l'OCDE, dans le but également d'accorder un traitement préférentiel aux lignes nationales des pays en développement, conformément à un Règlement du Conseil de la Communauté Européenne en date du 15 mai 1979 (le "Compromis de Bruxelles"). Ce texte rend les dispositions du partage de cargaisons de l'Article 2 du Code inapplicables aux trafics de conférences entre les pays membres de la CE et, sous réserve de réciprocité, entre pays membres de la CE et les autres pays de l'OCDE. Il autorise aussi la redistribution, entre les lignes conférentielles des Etats Membres et des autres pays de l'OCDE accordant la réciprocité, des parts des lignes nationales du pays Membre concerné.

43. De plus, ces pays ont fait au moment de la ratification une déclaration sur la participation des lignes hors conférence. Ils ont décidé que la Convention n'obligeait pas les parties contractantes à accepter la validité des réglementations, mesures ou situations par lesquelles les conférences acquerraient un monopole effectif sur les trafics soumis à la Convention. De plus, ils insistaient sur le fait que le Gouvernement adhérent à la déclaration n'était pas privé par la Convention du droit de prendre les mesures appropriées dans le cas où une autre partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques qui porteraient atteinte à une concurrence loyale sur une base commerciale dans ses trafics de lignes régulières.

44. Du point de vue des pays Membres de l'OCDE qui ont ratifié la Convention, le Compromis de Bruxelles – allant de pair avec la déclaration sur les outsiders - leur permet de remplir leurs obligations à l'égard de l'OCDE. Cependant, ce point de vue est contesté par les autres pays Membres qui pensent que le Compromis de Bruxelles est en retrait par rapport aux dispositions des Articles 8 et 9 du CLIO. Ceux-ci stipulent que les mesures de libération autres que celles qui concernent un système particulier douanier ou monétaire doivent être étendues à tous les pays Membres de l'OCDE.

45. Les pays opposés à la Convention le sont pour une série de raisons. Celles qui sont le plus souvent citées sont : le partage des cargaisons conduirait à des inefficacités et à une réduction de la concurrence, il limiterait le choix des chargeurs et en fin de compte entraînerait des taux de fret plus élevés ; la protection des chargeurs pourrait être assurée plus efficacement grâce à des législations nationales ; la ratification serait incompatible avec les obligations de l'OCDE et irait à l'encontre des législations existantes sur la concurrence.

L'impact de la Convention sur le commerce mondial

46. Bien qu'elle soit en vigueur depuis plus de 15 ans, il faut noter que la Convention est actuellement d'une portée économique limitée – du fait de changements de l'environnement du transport maritime et de la libéralisation progressive des relations maritimes de l'OCDE avec les pays non membres.

47. La Convention est le reflet de la situation des transports maritimes à la fin des années 60 et au début des années 70 quand la majeure partie des trafics de lignes régulières étaient, de façon prédominante, organisée par les conférences. Depuis cette époque, les conférences ont perdu un volume appréciable de cargaisons au profit des lignes hors conférence. L'entrée en vigueur de la Convention, en même temps que sa disposition sur le partage des cargaisons, n'a pas eu d'effets négatifs sur le niveau des chargements des lignes maritimes hors conférence. Au contraire, celles-ci ont eu la possibilité d'offrir de plus en plus de services et de transporter des volumes croissants de cargaisons alors que les cargaisons transportées par les conférences dans le cadre des dispositions du Code des conférences des Nations Unies étaient en réduction sensible. Par conséquent, le système actuel des conférences maritime est très nettement plus faible qu'au début des années 70.

48. De plus, la plupart des trafics de lignes régulières étaient précédemment conventionnels. Etant donné la taille standard des navires de lignes régulières à cette époque, même de petits pays étaient en mesure de transporter des parts importantes de leurs trafics de conférence grâce à un nombre de navires qui pouvaient assurer une fréquence suffisante des services. Entre-temps, la situation a changé de façon spectaculaire ; les trafics sont à présent presque entièrement conteneurisés et en majorité desservis par de gros navires qui coûtent très cher, ce qui a pour effet que, compte tenu des niveaux de financement à mettre en œuvre pour acquérir ces navires, les lignes régulières de tous les pays ne sont pas en mesure de participer à des trafics de ligne efficaces et rémunérateurs – qu'ils soient en conférence ou hors conférence.

49. Un autre aspect du changement de l'environnement du transport maritime a été l'apparition, vers la fin des années 70, de toute une série d'opérations de transport multimodal qui n'entrent pas dans le champ d'application de la Convention. Un élargissement éventuel de l'application de la Convention aux opérations de transport multimodal causerait des problèmes aux conférences pour satisfaire leurs obligations au titre de la Convention. Le raisonnement est qu'une telle mesure poserait des problèmes excessifs aux conférences à propos des consultations sur les prix du service de bout en bout, la nécessité d'un gel des tarifs, et la détermination des parts éventuelles de cargaisons et leur attribution en accord avec les dispositions de la Convention.

50. En fin de compte, il faut noter que la formule des répartition des cargaisons 40/40/20 de la Convention n'est que rarement appliquée par les lignes maritimes des parties contractantes, et que les gouvernements des pays contractants Membres de l'OCDE et hors OCDE ne voient pas de raison d'intervenir. Toutefois, il est également juste de signaler que si le Code des conférences maritimes n'a eu que des effets directs relativement réduits, il est possible que ses effets indirects aient été plus nets. C'est ainsi qu'un certain nombre de pays d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine ont de temps à autre appliqué ce Code et cherché à obtenir des exemptions NPF au titre de ce Code durant les négociations du GATT. Par ailleurs, on connaît certains cas dans lesquels ce Code a été invoqué pour justifier la mise en place de politiques visant à exclure certains pays et qui ont créé des distorsions sur le marché ou encore des cas dans lesquels certains articles de ce Code ont été appliqués pour justifier d'autres politiques. Des dispositions du Code ont parfois été mal utilisées pour tenter de justifier l'application de la formule de répartition de cargaisons 40/40/20 à l'ensemble du trafic de lignes régulières, voire aux trafics de vrac. Néanmoins, il est juste de signaler que, dans l'ensemble, le Code des conférences n'a eu qu'une incidence minime et qu'elle va en diminuant.

51. La dénonciation de la Convention n'aurait aucun effet sur les performances économiques des compagnies de lignes conférentielles. Cependant, la dénonciation de cet instrument multilatéral hautement politique pourrait être interprétée comme la négation des relations établies et communément agréées entre les conférences et les chargeurs. Ceci pourrait créer un certain nombre de problèmes politiques avec certains pays en développement, particulièrement ceux de l'Afrique de l'Ouest qui considèrent le Code comme une réalisation politique importante dans les relations Sud/Nord. A l'heure actuelle, la Convention est importante parce qu'elle offre un cadre de référence pour les opérateurs de lignes régulières et pour leurs relations avec les chargeurs (consultations, discussions sur les taux de fret, règlements des différends, etc.).

3. Politiques appliquées par les pays Membres de l'OCDE en matière de parts de cargaisons réservées

52. Les Etats-Unis et la Turquie sont les seuls pays Membres de l'OCDE qui continuent à appliquer des politiques en matière de parts de cargaisons réservées en vertu des dispositions suivantes relatives à l'accès aux cargaisons commerciales et aux cargaisons gouvernementales.

a) Accès aux cargaisons commerciales

Etats-Unis

53. La Public Law des EU 104-58 de novembre 1995 impose le recours à des navires sous pavillon américain pour le transport des exportations de pétrole depuis l'Alaska. Pour justifier cette législation, les EU avancent les arguments suivants :

- Cette mesure était nécessaire pour assurer la levée de l'interdiction d'exportation des pétroles de l'Alaska.
- Cette législation répondait à des impératifs de politique énergétique et non de politique maritime ou commerciale.
- Ces quelques deux chargements mensuels doivent être replacés dans le cadre plus vaste du transport de pétrole vers et en provenance des Etats-Unis. La plupart des importations américaines de pétrole sont acheminées sous pavillon autre que celui des Etats-Unis.

54. Ceux qui s'opposent à l'extension des parts de cargaison réservées aux cargaisons commerciales, soulignent que cette législation est discriminatoire. Ils font valoir qu'il s'agit d'une menace pour le système international de libre échange et représente une infraction importante et significative aux obligations souscrites par les Etats-Unis au titre des traités multilatéraux et bilatéraux.

b) Accès aux cargaisons gouvernementales, financées ou garanties par les gouvernements

Turquie

55. Jusqu'en 1983, des réglementations imposaient que toutes les importations pour le compte de l'Etat ou d'entreprises nationalisées devaient être transportées par des navires battant pavillon turc. Cette politique restrictive a été libéralisée en 1983 par le Décret 152, lequel stipule que toutes les importations

pour le compte de l'Etat doivent être transportées à bord de navires battant pavillon turc si le taux de fret n'est pas supérieur de plus de 10 % à celui proposé par des opérateurs étrangers. Si le taux proposé par les opérateurs turcs dépasse de plus de 10 % celui des concurrents étrangers, les navires sous pavillon étranger doivent assurer le transport des importations. Dans les faits, cependant, les autorités turques ne vérifient pas l'application de ces dispositions qui en fin de compte semblent n'avoir qu'une valeur incitative.

Etats-Unis

56. La préférence de pavillon pour les cargaisons dépendant du gouvernement a une longue histoire aux Etats-Unis. Les principales lois américaines adoptées à ce sujet sont les suivantes :

La Cargo Preference Act de 1954 (P.L. 83-664). Ce texte prévoit qu'au moins 50 % du tonnage brut de toutes les cargaisons dépendant du gouvernement soient transportés à bord de navires commerciaux appartenant à des armateurs américains privés et de pavillon américain dans la mesure où ces navires sont disponibles à des conditions équitables et raisonnables. (Si cette condition n'est pas remplie, l'administration maritime peut accorder une dérogation). En 1985, la Loi sur la marine marchande de 1936 a été modifiée pour relever de 50 à 75 % le pourcentage des cargaisons de certains produits agricoles dont l'acheminement devait être assuré par des navires battant pavillon américain.

La Cargo Preference Act de 1904. Ce texte prévoit que toutes les marchandises destinées ou appartenant à des ministères ou à des agences de défense militaire des Etats-Unis soient transportées exclusivement (100 %) sur des navires américains disponibles à des taux équitables et raisonnables. (Si cette condition n'est pas remplie, l'administration maritime peut accorder une dérogation). Ces cargaisons proviennent principalement des contrats passés par le Ministère de la Défense (DOD) avec des fournisseurs nationaux et étrangers. La préférence de cargaison ne s'applique pas seulement au produit final, mais aussi à ses composants.

La Public Resolution (P.R.) 17 du 73eme Congrès. Ce texte impose que toutes les cargaisons financées ou garanties par l'Export Import Bank (Banque Export Import) doivent être acheminées à bord de navires sous pavillon américain, sauf si une dérogation est accordée. Si un pays destinataire n'exerce pas de discrimination à l'encontre des navires américains et demande une dérogation générale, il peut lui être accordé de transporter 50 % des cargaisons sur des navires de pavillon national. Le tonnage total transporté dans le cadre du programme de l'Ex-Im Bank est passé de 144 752 tonnes en 1993 à 167 289 tonnes en 1994. La participation des opérateurs américains a baissé de 34 % passant de 104 034 tonnes en 1994 à 68 171 tonnes en 1995.

57. En règle générale, le destinataire acquitte le prix du transport des marchandises données par le gouvernement. Dans les programmes de l'Ex-Im Bank, les conditions de crédit couvrent les coûts de transport sous pavillon américain mais pas les prix de transport sous pavillon étranger. Dans les programmes d'aide dans le domaine de l'agriculture, comme le PL-480, Food for Progress et la Section 416, l'Etat fédéral paie la différence de fret existant entre le coût du pavillon américain et les coûts des pavillons étrangers. Dans les programmes d'aide alimentaire, les coûts sont en général partagés. Dans le Foreign Military Finance Program (Programme de financement militaire étranger), les termes de la vente déterminent si les coûts du transport sont payés par les Etats-Unis ou par le pays bénéficiaire.

58. La conformité à ces trois grandes lois sur la préférence en matière de cargaison est considérée comme essentielle pour encourager les agences fédérales à recourir aux navires sous pavillon américain. Bien qu'il n'existe pas de données précises sur le pourcentage du fret commercial maritime international des Etats-Unis auquel s'appliquent les lois sur les préférences de cargaison, elle peut être estimée à environ 1 à 2 % en 1996.

4. Les conditions d'immatriculation des navires dans les pays Membres de l'OCDE

Australie

59. La Ship Registration Act (Loi sur l'immatriculation des navires) de 1981 exige que, pour qu'un navire soit immatriculé en Australie, il soit en majorité propriété australienne¹, à moins qu'il ne soit désigné comme affrété par un opérateur australien. (N.B. : en mai 1997, des propositions visaient à amender les dispositions de cette législation).

Autriche

60. Conditions à remplir pour bénéficier du droit de battre pavillon autrichien : le navire doit appartenir pour plus de 50 % à un ressortissant de l'EEE et le lieu principal de l'activité doit être situé en Autriche.

Belgique

61. Les navires de mer reçoivent automatiquement la nationalité belge s'ils appartiennent à : i) des Belges domiciliés et résidant en Belgique ; ii) des sociétés commerciales dont leur établissement principal se trouve en Belgique.

62. Le Ministre des Communications peut accorder la nationalité belge à des navires appartenant à : i) des Belges qui ne vivent pas en Belgique ; ii) des étrangers qui ont leur résidence habituelle et effective en Belgique depuis au moins un an. Les étrangers sont cependant autorisés à opérer des navires battant le pavillon belge s'ils y ont été autorisés par le Ministre ; ils ne sont donc pas obligés de créer une société belge.

63. Le projet d'un nouveau Décret Royal prévoit que les navires de mer peuvent être immatriculés s'ils appartiennent à : i) des personnes physiques résidant habituellement et effectivement en Belgique ; ii) des personnes physiques effectivement établies dans un pays membre de l'UE.

Canada

64. Pour immatriculer un navire au Canada dans le but d'assurer des services de transport maritime internationaux, le propriétaire de ce navire doit être :

- un citoyen canadien ou un citoyen d'un pays du Commonwealth ; ou
- une société constituée selon les lois du Canada ou d'un pays du Commonwealth et y ayant son principal lieu d'activité.

¹ C'est-à-dire propriété d'un citoyen australien, d'une personne morale établie par ou selon la loi du Commonwealth ou d'un Etat ou d'un territoire d'Australie.

Danemark

65. Le droit de battre pavillon danois est réservé aux navires appartenant à des personnes ou propriété au moins pour les deux tiers à des sociétés ayant la nationalité des pays de l'UE ou de l'un des pays parties à l'accord sur l'Espace Economique Européen (EEE). Les personnes ou sociétés mentionnées ci-dessus doivent exercer leur activité par l'intermédiaire d'un établissement au Danemark. Les sociétés doivent avoir soit un établissement principal au Danemark soit un établissement secondaire et leur établissement principal dans l'UE/EEE. Dans le cas d'un établissement secondaire au Danemark, le navire doit être directement contrôlé et exploité depuis le Danemark.

Finlande

66. Depuis le 1er janvier 2000, outre les ressortissants finlandais ou les sociétés finlandaises, tous les ressortissants de l'UE et les ressortissants de pays membres de l'Accord sur l'EEE peuvent détenir plus de 60 % d'un navire battant pavillon finlandais, y compris les navires de pêche.

67. Cette condition est conforme à l'Article 91 d'UNCLOS, selon lequel il doit y avoir un lien substantiel entre l'Etat d'immatriculation et le navire, et ceci est en conformité avec une pratique internationale généralement admise.

68. Le lieu de l'activité principale et le contrôle effectif de l'exploitation du navire s'exercent dans l'Etat d'immatriculation. Selon l'Article 94 d'UNCLOS, cet Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.

France

69. Pour être immatriculé en France, les navires doivent être soit :

- propriété d'une personne physique et pour 50 % au moins propriété de ressortissants de pays parties à l'EEE, d'un Etat Membre de la Communauté européenne ou, s'il s'agit de navires de commerce ou de plaisance, d'un Etat partie à l'Accord sur l'Espace Economique Européen ; ou
- propriété intégrale de sociétés ayant leur siège en France ou dans un autre Etat membre de la Communauté Européenne, ou s'il s'agit de navires de commerce ou de plaisance, dans un Etat partie à l'Accord sur l'Espace Economique Européen. Ceci à la condition, dans les deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées depuis un établissement permanent situé en France.

70. Cependant, dans certaines conditions, le siège social peut être situé dans un Etat non-membre de l'UE ou dans un pays non partie à l'Accord sur l'Espace Economique Européen. C'est le cas si, au titre d'un accord entre la France et l'autre Etat, une société de droit peut exercer ses activités et avoir son siège social dans ledit Etat. Dans ce cas aussi, l'exploitation et l'utilisation du navire doivent être dirigées et contrôlées depuis un établissement permanent situé en France.

Allemagne

71. L'immatriculation au registre maritime allemand est réservée aux navires qui sont la propriété de ressortissants des Etats membres de l'UE ou de sociétés ayant leur centre d'activités dans un Etat membre de l'UE. L'immatriculation est une condition préalable pour avoir le droit de battre pavillon allemand.

Grèce

72. Pour battre pavillon grec, le navire doit appartenir pour au moins 51 % à des personnes physiques ou morales grecques.

Hongrie

73. Les autorisations de naviguer sur les voies d'eau intérieures ne peuvent être délivrées qu'aux navires battant pavillon national, qui sont la propriété de sociétés hongroises ou de sociétés étrangères ou contrôlées par des étrangers. Les navires des sociétés hongroises dans lesquelles la participation étrangère dépasse 50 % ne peuvent pas opérer dans les eaux internationales sauf si cela est prévu par un accord bilatéral en vigueur.

Irlande

74. La possibilité d'être propriétaire d'un navire, ou d'une part d'un navire, immatriculé en Irlande est actuellement réservée aux citoyens irlandais, aux personnes morales irlandaises, aux citoyens ou aux personnes morales d'un Etat « consentant la réciprocité ». Les Etats qui entrent actuellement dans cette catégorie sont le Royaume-Uni et les Colonies, le Canada, la Nouvelle-Zélande et le Pakistan.

Italie

75. Pour qu'un navire soit immatriculé en Italie, il doit être la propriété pour au moins 50 % de citoyens italiens, du secteur public italien ou de sociétés privées italiennes. A cet égard, les ressortissants de la Communauté européenne (personnes physiques ou morales) ont les mêmes droits que les ressortissants italiens. Les étrangers hors UE ne peuvent détenir que des intérêts minoritaires dans les navires sous pavillon italien. Ils peuvent avoir une participation majoritaire dans les sociétés italiennes à capitaux mixtes possédant des navires italiens à condition que l'intérêt national prédomine dans leur administration et leur gestion. Les navires italiens peuvent également être la propriété de sociétés constituées à l'étranger si elles ont en Italie une filiale où elles sont représentées par des citoyens italiens. Des dérogations peuvent être accordées par le Ministre compétent si un étranger vit en Italie depuis plus de cinq ans ou si une société y a son établissement principal.

Japon

76. Les navires sont définis comme de navires japonais autorisés à battre pavillon national s'ils sont la propriété : i) de l'Etat japonais ou d'un service public japonais ; ii) de ressortissants japonais ; iii) d'une personne morale dont l'activité principale se situe au Japon et dont les deux tiers des membres sont japonais.

Corée

77. L'immatriculation d'un navire sous le pavillon coréen est réservée : i) aux ressortissants coréens ; ii) aux organismes publics ; iii) aux sociétés de commerce ; iv) aux sociétés appartenant en majorité à des ressortissants coréens² ; v) à d'autres sociétés dont le représentant est un citoyen coréen ou dont le siège social est situé en Corée.

Luxembourg

78. Pour être immatriculé sous le pavillon luxembourgeois, plus de 50 % du navire doit être la propriété de ressortissants du Luxembourg ou de l'Union européenne, ou de sociétés établies au Luxembourg. Le capitaine du navire doit être un ressortissant d'un pays de l'UE.

Mexique

79. Seules les personnes physiques et morales de droit mexicain peuvent posséder des navires battant le pavillon mexicain (Article 10 de la Loi sur le Transport Maritime).

Pays-Bas

80. Le droit de battre le pavillon néerlandais est réservé aux navires qui appartiennent pour les 2/3 à des personnes ou des sociétés ayant la nationalité de l'Union européenne ou de l'un des pays partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen (EEE). Les personnes ou les sociétés mentionnées ci-dessus doivent exercer leur activité par l'intermédiaire d'un établissement aux Pays-Bas et exploiter le navire depuis les Pays-Bas. La direction de l'établissement en question doit être entre les mains de personnes ayant la nationalité d'un pays de l'UE ou de l'un des pays partie à l'accord EEE.

Nouvelle-Zélande

81. Seuls les navires qui appartiennent en majorité à des citoyens néo-zélandais ou des résidents en Nouvelle-Zélande peuvent être immatriculés en Nouvelle-Zélande.

Norvège

82. Un navire est considéré comme norvégien et peut être immatriculé au registre traditionnel norvégien s'il appartient pour 60 % au moins à des citoyens norvégiens ou à des sociétés norvégiennes. Quand la société est une société à responsabilité limitée, son siège social doit être en Norvège, la majorité des Membres de son Conseil, y compris le Président, doivent être des citoyens norvégiens vivant en Norvège depuis au moins 2 ans. Des exceptions à la règle des 60 % peuvent être accordées.

83. Pour le Registre international norvégien (NIS), ces limitations n'existent pas. Cependant un navire qui appartient pour plus de 40 % à des étrangers doit être exploité par une compagnie de navigation norvégienne ayant des bureaux enregistrés en Norvège ou par une société de gérance norvégienne. Si une

² A cette fin, 60 % des droits de vote qui peuvent être exercés par le Conseil d'Administration doit appartenir à des ressortissants coréens et le directeur délégué doit être de nationalité coréenne.

compagnie étrangère immatricule directement un navire au NIS, il est obligatoire qu'elle ait un représentant norvégien.

Pologne

84. Un navire peut être immatriculé au Registre polonais et battre pavillon polonais seulement :
- s'il appartient à un citoyen polonais ou à une société ayant son siège en Pologne ou s'il appartient au Trésor Public ;
 - si l'armateur a son siège en Pologne et si le navire appartient en partie au moins aux personnes et entités ci-dessus désignées ;
 - si l'armateur a son siège ou un bureau de représentation en Pologne et s'il remplit toutes les conditions nécessaires pour immatriculer le navire pendant une période de temps définie.

Portugal

85. L'immatriculation des navires au registre national est réservée aux personnes ou sociétés résidant au Portugal, et le navire doit satisfaire aux conditions techniques comme les normes de sécurité et d'environnement fixées par la réglementation nationale (en conformité avec les Conventions de l'OMI et les Règlements de la CE). Le registre n'impose pas de conditions quantitatives.

Espagne

86. L'Article 76 de la Loi 27/1992 sur les Ports et la Marine Marchande stipule que les personnes physiques et les sociétés domiciliées en Espagne ou dans les pays de la CEE ont le droit d'immatriculer des navires civils battant pavillon espagnol. Il prévoit que les sociétés domiciliées dans les pays de la Communauté Européenne désignent un représentant en Espagne.

Suède

87. Un navire est autorisé à battre pavillon suédois s'il appartient pour plus de la moitié à des citoyens ou des personnes morales suédoises. L'administration maritime suédoise peut accorder le droit de battre pavillon suédois à d'autres navires dont l'exploitation est essentiellement sous contrôle suédois et dont le propriétaire a sa résidence permanente en Suède.

Suisse

88. Seules les sociétés dont la majorité du capital et les deux tiers des droits de vote, la direction et la gestion sont suisses, peuvent immatriculer au registre suisse des navires assurant le transport de personnes ou de marchandises ou d'autres activités commerciales maritimes.

Royaume-Uni

89. Un navire ne peut être autorisé à arborer le pavillon "britannique" que si la participation majoritaire appartient à :

- des citoyens britanniques ou des ressortissants d'un autre Etat membre de l'EEE autre que le Royaume-Uni et qui sont établis au Royaume-Uni ;
- des citoyens des Territoires sous dépendance britannique ;
- des citoyens britanniques d'Outre-mer ; des personnes qui, au titre de la Loi sur la nationalité britannique de 1981, sont des sujets britanniques ;
- des personnes qui, au titre de l'Ordonnance de Hong Kong 1986 (sur la nationalité britannique) sont des ressortissants britanniques (Outre-mer) ;
- des personnes morales enregistrées dans une possession britannique et dont le centre principal d'activité se trouve au Royaume-Uni ou dans une possession britannique ; ou des groupements d'intérêts économiques européens.

Etats-Unis

90. Un navire d'au moins cinq (5) tonnes nettes qui n'est pas immatriculé dans un pays étranger peut l'être aux Etats-Unis à condition d'appartenir à :

- un citoyen des Etats-Unis ;
- une association, une fiducie, une coentreprise, ou une autre entité :
 - a) dont tous les membres sont citoyens des Etats-Unis ; et
 - b) qui est autorisé à posséder un navire dans le cadre des lois des Etats-Unis ou d'un Etat.
- une société en nom collectif dont les associés sont citoyens des Etats-Unis et dont les intérêts majoritaires sont la propriété de citoyens américains ; ou une société constituée selon le droit des Etats-Unis ou de l'un des Etats, dont le président ou un autre dirigeant et le président du Conseil d'Administration sont citoyens des Etats-Unis et dont les directeurs peuvent être des étrangers à condition qu'ils n'aient pas la majorité pour constituer un quorum.

91. Une entité commerciale doit avoir un citoyen des Etats-Unis comme président ou comme autre dirigeant, comme président de son Conseil d'administration, ainsi qu'une majorité des membres de son Conseil d'administration si elle possède un ou plusieurs navires :

- opérant sur les trafics maritimes des Etats-Unis, ou
- construits avec le concours de subventions et de garanties pour le financement des navires, et bénéficiant de subventions d'exploitation ou de certains avantages fiscaux différés.

Tableau 8. Les conditions d'immatriculation dans les pays de l'OCDE

Pays	Conditions à remplir pour l'immatriculation
Australie	le navire doit être en majorité la propriété d'australien sauf s'il est désigné comme affrété par un opérateur australien
Autriche	plus de 50 % de la propriété doit être entre les mains de ressortissants de l'EEE ; le principal centre de l'activité doit être situé en Autriche
Belgique	le navire doit être la propriété de ressortissants domiciliés et résidant en Belgique ou d'entités juridiques ayant leur principal établissement en Belgique
Canada	le navire doit être la propriété de citoyens/sociétés canadien(ne)s/du Commonwealth, le principal centre d'activité doit être installé au Canada ou dans un pays du Commonwealth
Danemark	2/3 au moins du navire doit être la propriété de personnes/sociétés de nationalité UE/EEE ; le principal centre d'activité doit être au Danemark
Finlande	plus de 60 % des navires immatriculés en Finlande doit être la propriété de ressortissants finlandais ; le centre principal d'activité doit être en Finlande
France	50 % du navire doit être la propriété de ressortissants UE/EEE ou possédé en totalité par des sociétés dont le siège social est dans un pays de l'UE ; principal centre d'activité en France
Allemagne	le navire doit être la propriété d'un national UE ou d'une compagnie ayant son centre d'activité principal dans un pays membre de l'UE
Grèce	la propriété étrangère dans un navire de pavillon grec est limitée à 49 % pour les personnes physiques ou morales non grecques
Hongrie	la propriété étrangère est limitée à 50 % sauf si des accords bilatéraux en décident autrement
Irlande	les navires doivent être en totalité la propriété de ressortissants/sociétés irlandais(es) ou de ressortissants/sociétés d'un Etat accordant la réciprocité (c'est-à-dire RU, Canada, Nouvelle-Zélande et Pakistan)
Italie	50 % du navire au moins doit être la propriété de ressortissants italiens ou de ressortissants de l'UE (personnes ou sociétés) ; des dérogations peuvent être accordées dans certaines circonstances
Japon	le navire doit être en totalité la propriété de ressortissants japonais ou de sociétés ayant leur centre principal d'activité au Japon, tous les représentants doivent être japonais
Corée	la propriété doit être en majorité entre les mains de coréens (60 % des droits de vote) ; le Conseil d'administration et le Directeur représentant doivent être des ressortissants coréens
Luxembourg	la propriété doit être pour plus de 50 % détenue par des ressortissants de l'UE ou des sociétés établies au Luxembourg ; le capitaine doit être un national de l'UE
Mexique	les navires doivent être la propriété de personnes physiques ou morales mexicaines
Pays-Bas	le navire doit être pour 2/3 la propriété de ressortissants de l'UE/EEE ; le centre d'activité doit être aux Pays-Bas ; la gestion doit être entre les mains de ressortissants de l'UE/EEE
Nouvelle-Zélande	les navires doivent être en majorité détenus par des citoyens/résidents néo-zélandais
Norvège	lorsqu'ils sont immatriculés au NIS,* les navires appartenant pour plus de 40 % à des intérêts étrangers doivent être gérés par une compagnie norvégienne ayant ses bureaux enregistrés en Norvège
Pologne	le navire doit être la propriété de citoyens polonais ou d'une compagnie immatriculée en Pologne
Portugal	seuls les résidents au Portugal peuvent enregistrer un navire sous le pavillon portugais
Espagne	ressortissants ou sociétés de l'UE ; les sociétés doivent être domiciliées dans un pays de l'UE et avoir un représentant en Espagne
Suède	50 % du navire doit être la propriété de ressortissants suédois ou alors le navire doit être essentiellement sous contrôle suédois et son propriétaire doit avoir sa résidence permanente en Suède
Suisse	la majorité du capital et les deux tiers des droits de vote, les services administratifs et la gestion doivent être entre les mains de ressortissants suisses
Royaume-Uni	les navires doivent être la propriété de citoyens de l'EEE ; le centre d'activité doit être au Royaume-Uni
Etats-Unis	les navires doivent être la propriété de citoyens ou de sociétés des EU dont le DG, le président du Conseil d'administration et la majorité des administrateurs sont des citoyens des EU

* Norwegian International Ship Register (NIS)

ANNEXE D

LES PRINCIPALES REGLEMENTATIONS INTERNATIONALES POUR LA SECURITE ET L'ENVIRONNEMENT

1. Le maintien de la sécurité et des normes constitue une motivation majeure pour l'établissement de la réglementation dans le secteur du transport maritime. Les réglementations sont destinées à garantir la sécurité des vies en mer ainsi que la protection du milieu marin. Depuis 1960 toute une série de réglementations sur la sécurité du navire et la lutte contre la pollution ont été élaborées par l'Organisation Maritime Internationale ; elles s'appliquent à présent dans presque tous les pays Membres de l'OCDE et font l'objet de la liste ci-dessous. Ces réglementations ont pris effet dans l'ordre chronologique suivant :

La « Convention internationale sur les lignes de charge » (entrée en vigueur le 21 juillet 1968)

2. Cette Convention remplace la Convention précédente de 1930 qui portait le même nom, et elle fixe les limites du tirant d'eau auquel un navire peut être chargé. Les lignes de charge doivent être marquées au milieu du navire des deux côtés de la coque, et elles contribuent de la sorte à la stabilité du navire tout en permettant d'empêcher un chargement excessif. Trois séries d'amendements à cette Convention, adoptés en 1971, 1975 et 1983 respectivement, attendent toujours d'être acceptés par un nombre suffisant d'Etats membres de l'OMI pour entrer en vigueur.

La « Convention internationale relative aux interventions en haute mer dans les cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », ou « Convention sur les interventions » (6 mai 1975) :

3. Cette Convention clarifie les droits de l'Etat côtier ; en particulier, elle l'autorise à prendre des mesures qui sans cela seraient en infraction avec le droit international, si leur but est d'éviter une pollution marine ou la menace d'une pollution, c'est-à-dire qu'elle fonde un droit qui n'existait pas jusque là d'intervenir pour des raisons limitées à l'environnement. Bien que la pollution soit très probablement le fait de pétroliers, la Convention s'applique à tous les types de navires à l'exception des installations offshore, des navires de guerre, et des navires non commerciaux appartenant à des Etats. Pour exercer ses pouvoirs d'intervention, l'Etat côtier doit d'abord consulter les autorités de l'Etat du pavillon et l'armateur du navire responsable, le propriétaire de la marchandise et, si possible, des experts indépendants.

La « Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » (19 juin 1975)

4. Connue également sous le nom « Convention pour la responsabilité civile » (CLC), elle s'applique aux pétroliers transportant 2 000 tonnes ou plus d'hydrocarbures persistants³¹, et fut élaborée en réaction directe à la pollution pétrolière du "Torrey Canyon" au large du Royaume-Uni en 1967. Comme ses dispositions *ne s'appliquent pas* aux produits pétroliers utilisés comme combustibles, la Convention ne concerne que les pétroliers et les transporteurs mixtes transportant des cargaisons pétrolières en vrac et elle

³¹ C'est-à-dire le pétrole brut, le fioul, le diesel lourd ou des lubrifiants.

oblige l'armateur à se doter de couvertures d'assurances à des niveaux donnés pour faire face à des actions en responsabilité dans le cas de pollution par les hydrocarbures³²

La "Convention concernant les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer" ou "COLREG" (15 juillet 1997) :

5. "COLREG" remplace les réglementations internationales s'appliquant aux abordages de navires qui avaient été établies en 1960 ; en particulier, elle mérite d'être notée car elle introduit des dispositions sur les procédures que les navires doivent respecter dans les systèmes de séparation du trafic. Elle définit également des conditions pour les opérations de navires dans les passages étroits et par visibilité réduite, ainsi que des consignes pour les navires rencontrant des problèmes de manœuvrabilité.

La "Convention internationale sur la sécurité des conteneurs" (6 septembre 1977) :

6. Les objectifs de cette Convention sont d'assurer un haut degré de sécurité pour le chargement et la manutention des conteneurs et de fixer des normes uniformes pour les conteneurs, qu'ils soient acheminés par mer, route ou rail. Son adoption et son entrée en vigueur ultérieure répondaient exactement à la croissance du trafic mondial de marchandises conteneurisées.

La "Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures", ou "Convention pour le Fonds" (16 octobre 1978) :

7. Cette Convention crée un fonds qui peut dédommager les victimes de pollution par les hydrocarbures si les dispositions résultant de la Convention sur la responsabilité civile ne sont pas suffisantes. Les contributions au fonds sont faites par le biais d'une taxe sur les sociétés pétrolières qui reçoivent plus de 150 000 tonnes par an d'hydrocarbures persistants, ce qui signifie que la charge économique pour assurer l'indemnisation des victimes est ainsi partagée entre les transporteurs maritimes et les propriétaires de la marchandise. Le mécanisme d'indemnisation est administré par le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures (le "Fonds IOPC"). Un protocole de 1992 à cette Convention en étend le champ d'application pour s'appliquer : a) aux dommages survenus dans la Zone économique exclusive d'un pays ; b) aux déversements causés par des pétroliers lège et 3) au coût des mesures préventives entreprises quand une pollution est redoutée mais qu'elle n'a pas lieu.

La "Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer", ou "SOLAS 74" (25 mai 1980)

8. "SOLAS 74" édicte un certain nombre de prescriptions concernant l'équipement du navire et ses opérations dans le but d'améliorer la sécurité de la vie en mer. Comme l'explique l'OMI :

"La Convention SOLAS avec ses textes successifs est en général considérée comme le plus important de tous les traités inter ressortissants concernant la sécurité des navires marchands³³. L'objectif principal de la Convention SOLAS est de définir des normes minimales pour la

³² Des exemptions particulières s'appliquent si l'armateur peut prouver que la pollution résulte d'un acte de guerre, de phénomènes naturels ou de la négligence des organismes responsables des aides à la navigation.

³³ Il y a à présent cinq Conventions internationales qui portent ce nom, à la suite des réglementations antérieures adoptées en 1914, 1929, 1948 et 1960.

construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité. Les Etats du pavillon sont chargés de s'assurer que les navires battant leur pavillon satisfont à ses exigences, et la Convention définit un certain nombre de certificats qui sont la preuve que ceci a bien été fait".

9. Ses différentes dispositions concernent les navires marchands et les navires à passagers, y compris les chapitres qui traitent des obligations pour l'inspection des navires ; la compartimentation et la stabilité du navire ; la machine et les installations électriques (y compris l'appareil à gouverner) ; également la protection, la détection et la lutte contre l'incendie. D'autres chapitres traitent également des dispositifs de sauvetage ; de la radiotélégraphie et la radiotéléphonie ; de la sécurité de la navigation ; de l'arrimage, du choulage et de la sécurité des cargaisons de céréales pour éviter les ripages ; du transport des marchandises dangereuses en vrac autres que les liquides et les gaz ; et des prescriptions pour les navires nucléaires. Plus récemment, ont été ajoutés plusieurs chapitres additionnels ; ceux-ci contiennent de dispositions pour la gestion de navires sûrs (voir ci-après Code ISM), les mesures de sécurité pour les navires à grande vitesse et l'amélioration de la sécurité des vraquiers secs grâce à des inspections renforcées des navires³⁴ (une obligation qui s'applique aux navires de cinq ans et plus). L'autorité des officiers de l'Etat du port chargés du contrôle est également élargie à l'évaluation des procédures d'exploitation si "des raisons évidentes" permettent de douter de la capacité de l'équipage d'un navire étranger à s'assurer de ses tâches.

Le "Protocole SOLAS", ou "SOLAS 78" (1^{er} mai 1981) :

10. Le Protocole de 1978 introduit une série de modifications à "SOLAS 74", et il est en particulier notable parce qu'il introduit des dispositions obligatoires sur le système de gaz inerte (IGS) pour :

- tous les transporteurs de brut et de produits pétroliers neufs de 20 000 TPL et plus ;
- les transporteurs de brut de 20 000 tonnes TPL et plus en service. Pour les navires de 70 000 TPL et plus, ces dispositions ont pris effet le 1^{er} mai 1983. Pour les navires de 20-70 000 TPL, les obligations IGS sont devenues effectives à partir du 1^{er} mai 1985. Cependant, les navires de 20-40 000 TPL étaient dispensés de l'application de cette disposition si l'installation de l'IGS était considérée comme étant "déraisonnable ou impraticable" et si le dispositif de lavage au brut à haute puissance ne devait pas être utilisé ;
- les transporteurs de produits pétroliers de 70 000 TPL et plus en service, à partir du 1^{er} mai 1983 et les navires de 40-70 000 TPL, à partir du 1^{er} mai 1985. Cette dernière date s'appliquait également aux transporteurs de produits pétroliers de 20-40 000 TPL équipés de dispositifs de lavage des cuves à haute puissance.

*NB : Le dispositif de gaz inerte est **toujours** nécessaire au cours des opérations de lavage au brut (COW).*

11. D'autres dispositions additionnelles imposent aux navires de 1 600 tjb et plus d'avoir deux systèmes de radar indépendants, chacun pouvant être opéré séparément depuis la passerelle. Les navires de 10 000 tjb et plus doivent également disposer de deux systèmes indépendants de contrôle de l'appareil à gouverner, y compris deux groupes électrogènes identiques ou plus.

³⁴ Ces visites sont comparables aux obligations de contrôle renforcé pour les pétroliers qui sont stipulés par MARPOL 73/78.

La "Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires 1973/78", ou "MARPOL 73/78" (2 octobre 1983)³⁵.

12. Par opposition à SOLAS, la Convention MARPOL ("MARPOL 73") et son Protocole ("MARPOL 78") sont considérés comme un seul instrument ("MARPOL 73/78"). N.B. : à la différence des réglementations antérieures concernant la pollution par les hydrocarbures, la Convention MARPOL s'applique également à l'évacuation d'autres substances dangereuses³⁶.

13. Les seuls navires auxquels ne s'appliquent pas les dispositions de l'Annexe traitant de la pollution par les hydrocarbures sont les pétroliers de moins de 150 TB et les autres types de navires de moins de 500 TB. En plus de son objectif de diminuer la pollution accidentelle provenant des accidents de pétroliers, la Convention :

- interdit absolument aux navires de mer de déverser volontairement des hydrocarbures (qu'ils soient persistants ou non) et des mélanges à base d'hydrocarbures dans des endroits désignés. Cette disposition s'applique à toutes les zones situées à moins de 50 milles nautiques des terres, plus à ce que l'OMI appelle des "zones spéciales". Celles-ci comprennent la mer Méditerranée, la mer Baltique, la mer Noire, la mer Rouge et le Golfe arabe ;
- limite le volume maximum d'hydrocarbures qu'un pétrolier peut déverser au cours d'un voyage sur ballast à 1/30 000^{ème} de la capacité de transport du navire ;
- fixe des limites maximales au taux de déchargement qu'un navire est autorisé à déverser en dehors de ces zones. Il s'agit actuellement de 30 litres par mille nautique ;
- oblige les parties à la Convention à encourager l'aménagement de dispositifs de réception des résidus d'hydrocarbures (en septembre 1998, cette exigence restait largement non appliquée, même dans les économies industrialisées) ;
- rend obligatoire pour les pétroliers neufs et pour les transporteurs de brut en service l'équipement de COW et de SBT.

14. Pour les pétroliers « neufs » (c'est-à-dire pour les navires qui ont été commandés depuis le 1^{er} juillet 1979, dont la quille a été posée depuis le 1^{er} janvier 1980 ou qui ont été livrés après le 1^{er} juin 1982), tous les navires de 20 000 TPL et plus doivent être équipés de COW et de SBT à un emplacement à bord protégé. Par comparaison, les transporteurs de brut "existants" de 40 000 TPL ou plus doivent être équipés de COW ou de SBT ; les transporteurs de produits "existants" ne doivent disposer que de SBT ou de "CBT" (citernes affectées au ballastage propre).

³⁵ NB : cette Convention remplace la Convention « OILPOL » de l'OMI, qui était entrée en vigueur le 29 juillet 1954 et constituait la première tentative pour concevoir des normes internationales pour réglementer la pollution accidentelle et opérationnelle des mers par les hydrocarbures.

³⁶ Parmi les six annexes techniques de MARPOL, deux (les Annexes I et II, qui s'appliquent respectivement aux hydrocarbures et aux substances dangereuses en vrac) sont obligatoires. Les Annexes III, IV, V et VI (traitant des substances nuisibles en colis ; des eaux usées ; des déchets ; et de la pollution de l'air respectivement) sont facultatives.

La "Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille" (28 avril 1984, modifiée le 1^{er} février 1997) :

15. La Convention STCW est la première à fixer des obligations internationales pour la formation des gens de mer, la délivrance des brevets et la veille. Elle comprend des dispositions pour l'entretien des appareils de navigation, de radio et de la machine ; s'y ajoutent des obligations particulières pour les capitaines, les officiers et le personnel d'exécution en poste à bord des pétroliers, des transporteurs de produits chimiques et des transporteurs de gaz liquide. Depuis son entrée en vigueur, une série d'amendements ont été adoptés en 1992, 1996 et 1997, le dernier impliquant une révision majeure du texte d'origine de la Convention. La dernière révision de la Convention STCW apporte des réformes fondamentales en ce qui concerne la formation.

Annexe II de "MARPOL 73/78" - pollution par les substances nocives de liquides transportés en vrac (6 avril 1987)

16. Cette annexe stipule, *entre autres*, pour une liste donnée d'environ 250 substances nocives, les quantités qui peuvent être déversées en mer. Ces substances sont divisées en quatre catégories (A, B, C, et D, en ordre décroissant de danger). L'Annexe II impose aux navires qui transportent des cargaisons chimiques en vrac de respecter le Code international des produits chimiques en vrac (modifié) (applicables aux navires neufs, c'est-à-dire ceux qui ont été construits depuis le 1^{er} juillet 1986) et le Code pour les produits chimiques en vrac (pour les navires existants). Aucun déversement de ces substances n'est autorisé à moins de 12 milles nautiques de la terre, avec des dispositions plus rigoureuses s'appliquant en mer Baltique et en mer Noire.

Annexe V de "MARPOL 73/78" - pollution par les ordures des navires (31 décembre 1988)

17. L'Annexe V de MARPOL s'applique à tous les navires de 400 TB et plus (ainsi qu'aux navires à passagers ayant reçu une certification pour le transport de quinze personnes ou plus). Elle exige que les navires aient à leur bord un plan de gestion des ordures précisant par écrit les procédures pour la collecte, le stockage, le traitement et l'évacuation de ces matières. NB : l'évacuation des matières plastiques dans la mer est totalement interdite. L'évacuation de tous les autres types d'ordures n'est autorisée que si elle a lieu au-delà de distances spécifiées de la côte, et en fonction de la biodégradabilité des matières en cause³⁷. Des contrôles plus stricts s'appliquent dans ce que l'OMI appelle les "Zones spéciales".

Annexe III de "MARPOL 73/78" - pollution par les substances nuisibles en colis (1^{er} juillet 1992)

18. Cette Annexe comprend des prescriptions générales pour les normes sur "l'emballage, le marquage, l'étiquetage, les documents, l'arrimage, les limitations quantitatives, les exceptions et les notifications visant à prévenir la pollution par des substances nuisibles". Ces dispositions s'appliquent également aux cargaisons acheminées dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes et des wagons citernes.

³⁷ Ces distances sont d'au moins 3 milles au large pour certains types d'ordures et au moins 25 milles pour les autres.

Règle 13F de "MARPOL 73/78" Annexe I – Doubles coques pour les navires neufs (6 juillet 1993)

19. Les termes de cette règle concernent la prévention de la pollution dans les cas d'abordage ou d'échouement de navires et ils reflètent largement les dispositions de l'Oil Pollution Act des Etats-Unis ou Loi américaine sur la pollution par les hydrocarbures (ou "OPA", telle qu'elle a été décrite dans la sous-section "Réglementations nationales"). La règle 13 F s'applique aux pétroliers neufs de 5 000 TPL et plus³⁸, exigeant que ces navires soient équipés d'une double coque ou *qu'ils soient de conception "mid-deck"*. D'autres dispositifs que les doubles coques pourraient être également autorisés pour conserver les cargaisons à bord, sous réserve qu'ils soient approuvés par le Comité de la Protection du Milieu Marin de l'OMI. Cependant, cette approbation ne serait accordée que "pour autant que ces méthodes assurent au moins le même degré de protection contre la pollution par les hydrocarbures dans le cas d'abordage ou d'échouement".

20. Parmi les différentes dispositions de la Règle 13 F :

- sont fixées des distances minimales acceptables entre la coque extérieure et la coque intérieure, avec une obligation de 2 mètres, s'appliquant pour les navires de 30 000 TPL et plus ;
- de nouvelles obligations pour la compartimentation et la stabilité du navire sont introduites pour les navires de 20 000 TPL et plus ;
- les quantités d'hydrocarbures ou de mélanges dont le rejet est autorisé en mer sont substantiellement réduites - de 60 à 30 litres par mille marin ;
- les pétroliers en service de cinq ans d'âge et plus doivent subir une inspection renforcée, ces obligations s'appliquant aux visites annuelles, intermédiaires et spéciales.
- "Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures" ou "OPRC" (13 mai 1995).

Règle 13G de l'Annexe I de MARPOL 73/78 – doubles coques pour les navires existants (6 juillet 1995) :

21. A la différence de la Règle 13F pour les navires "neufs", telle qu'elle a été décrite ci-dessus, la règle 13G s'applique aux transporteurs de brut à coque unique existants de 20 000 TPL et plus, et par ailleurs aux transporteurs de produits chimiques à coque unique de 30 000 TPL et plus. Au début il avait été prévu qu'une fois que la règle 13G entrerait en vigueur en juillet 95, les navires couverts par ces dispositions devraient être obligatoirement équipés *de doubles fonds et de doubles cloisons* en atteignant l'âge de 25 ans. Les navires déjà équipés de doubles fonds ou de doubles cloisons, cependant, devraient satisfaire à la Règle au moment où ils atteindraient l'âge de 30 ans. Cependant, après des recherches effectuées par le CPMM de l'OMI, la décision a été prise en novembre 1994 que tous les navires à coque unique pourraient également continuer à opérer jusqu'à l'âge de 30 ans, pourvu qu'ils soient exploités avec le système HBL³⁹ (Chargement Hydrostatiquement Equilibré). Un nombre très limité de pétroliers sont

³⁸ Les navires « neufs » sont définis à cette fin, comme étant ceux qui ont été commandés depuis le 6 juillet 1993, ceux dont la quille a été posée depuis le 6 juillet 1994, ou qui ont été livrés depuis le 6 juillet 1996. Noter également : les pétroliers à coque unique compris entre 600 et 5 000 TPL doivent être équipés de doubles fonds, des limitations s'appliquant également sur la taille maximale des citernes à cargaison.

³⁹ HBL est fondé sur le principe que les hydrocarbures sont moins denses que l'eau. De ce fait, si un navire ne charge ses citernes qu'à un niveau plus bas que celui de la mer sur laquelle il flotte, toute brèche de la coque

ainsi exploités à l'heure actuelle, bien que ce nombre soit appelé à augmenter – dans la mesure où les affréteurs acceptent ce type de navires.

"International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response, and Co-operation" ou "ORPC" (13 mai 1995)

22. Soucieuse d'améliorer les chances de prévenir la pollution par les navires, l'OMI a élaboré la Convention ORPC afin d'instituer un cadre international pour la coopération et l'assistance en matière de lutte contre les importants déversements d'hydrocarbures. Jusqu'ici, aucune tentative n'avait été faite pour améliorer les dispositions prises au coup par coup pour faire face à ce genre de situations ou pour encourager les pays non encore équipés à se doter des moyens voulus pour lutter contre ces catastrophes. Les navires, les plateformes au large et les ports sont désormais tenus d'avoir à bord des plans d'urgence de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et de signaler aux autorités portuaires les événements entraînant ou risquant d'entraîner des rejets d'hydrocarbures tandis que des systèmes nationaux et régionaux de préparation et de lutte contre la pollution doivent être mis en place. Les Parties à la Convention sont en outre obligées de prêter assistance aux Parties victimes d'événements de pollution, et se verront rembourser les frais d'assistance.

"Code international de la gestion de la sécurité" ou "Code ISM" (1^{er} juillet 1998) :

23. Les principaux objectifs du Code ISM, qui est devenu obligatoire avec l'adoption du Chapitre IX de SOLAS ("Gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires"), sont :

- renforcer la sécurité en mer ;
- éviter les accidents humains et les pertes de vies ;
- éviter les dommages à l'environnement ou aux biens.

24. Au départ, le Code est entré en vigueur à compter du 1^{er} juillet 1998 pour les navires de 500 TB ou plus, appartenant aux catégories ci-après :

- navires à passagers transportant 15 personnes ou plus, y compris les navires à grande vitesse ;
- les pétroliers, les transporteurs de produits chimiques, les transporteurs de gaz, les vraquiers secs (y compris les minéraliers et les transporteurs mixtes), plus les navires à grande vitesse transportant des marchandises.

25. Dans la seconde phase d'application du Code ISM, ses dispositions prendront effet à compter du 1^{er} juillet 2002 pour les autres types de navires transportant des marchandises et pour les plates-formes de forage mobiles offshore de 500 TB ou plus. NB : les navires contrôlés par des gouvernements exploités à des fins non commerciales sont dispensés de l'application de cette règle.

causée par un accident fera que l'eau aura tendance à pénétrer à l'intérieur du navire et à empêcher les hydrocarbures d'en sortir, parce que la pression extérieure de l'eau est plus forte que la pression des hydrocarbures à l'intérieur du navire.

26. Le Code ISM exige qu'un système de gestion de la sécurité (SMS) soit établi pour chaque navire, dont un membre du personnel à terre plus spécifiquement désigné (l'armateur, ou une autre partie compétente, telle que son directeur ou l'affréteur coque nue) est ensuite responsable de la mise en oeuvre¹⁰. Une copie des procédures SMS doit être conservée à bord dans le Manuel de gestion de la sécurité.

Chapitre XII de SOLAS : nouvelles règles de sécurité pour les vraquiers secs neufs et existants (1^{er} juillet 1999)

27. Ces obligations avaient été au départ formulées par l'Association Internationale des Sociétés de Classification (IACS) en réaction directe aux multiples pertes totales de vraquiers secs et de transporteurs mixtes qui avaient eu lieu au début des années 90¹¹. Etaient identifiées comme principales zones de faiblesses éventuelles sur ces types de navires : a) la cloison entre les cales n° 1 et 2, b) le double fond du navire à cet endroit. Des recherches ont indiqué que beaucoup de navires existants avaient subi des voies d'eau de plus en plus grosses lorsque cette cloison avait cédé, les vieux navires étant tout spécialement exposés à ce type de risque. Il était requis en conséquence que ces zones soient soumises à un examen particulier lors des visites spéciales et qu'elles soient renforcées si nécessaire.

28. Les règles s'appliqueront à tous les vraquiers à coque unique de plus de 20 000 TPL d'une longueur totale de 150 mètres ou plus qui transportent des cargaisons de haute densité. NB : pour l'application de ces règles, l'OMI définit comme "marchandises à haute densité" transportées sur les navires existants, les marchandises qui ont une densité de 1,78 tonne/m³ ou plus, c'est-à-dire le minerai de fer, la fonte, l'acier, la bauxite et le ciment. Pour les navires neufs, il existe une définition encore plus rigoureuse d'une densité de 1 tonne/m³. Sont donc également comprises les cargaisons de blé, de riz et de bois.

¹⁰ Le Code exige que cette personne ait un « accès direct au plus haut niveau de la direction ».

¹¹ Ainsi que le note l'OMI : "au cours de la période 1990-1994, 97 vraquiers ont coulé causant la perte de 537 vies humaines. La plupart de ces navires avaient 15 ans ou plus". Selon l'OMI, la cause apparente du naufrage d'environ 44 % de ces navires serait une avarie de structure et/ou des conditions météorologiques défavorables.