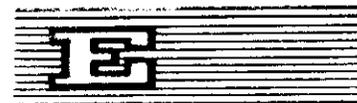




49737



NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Distr.
LIMITÉE

E/ECA/GAU/TRADE/Exp/2(vii)
28 décembre 1982

FRANCAIS
Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Réunion extraordinaire du Groupe d'experts
gouvernementaux précédant la Conférence
des Ministres africains du commerce
préparatoire à la sixième session de la
CNUCED

18 - 23 février 1983, Libreville (Gabon)

(vii) LE TRANSPORT MARITIME

(vii) LE TRANSPORT MARITIME

Introduction

L'un des objectifs prioritaires de la troisième décennie pour le développement est "l'instauration grâce à une action nationale et internationale de courants de capitaux plus importants, plus sûrs et plus stables" et notamment la création d'excédents importants des balances des paiements des pays en voie de développement en général et de l'Afrique en particulier. Un tel objectif passe bien entendu par une gestion appropriée de la balance des "invisibles" à laquelle contribue significativement l'activité des transports maritimes.

Toutefois, la sécrétion progressive et accrue de recettes nettes en devises fortes à partir des activités des ports maritimes, de développement de la marine marchande des chantiers de réparation et de constructions navales etc... dépend de contraintes têtues dont la maîtrise constitue un impératif catégorique. Ces obstacles sont en particulier : la mainmise, le monopole et les pratiques abusives dressés par les armements étrangers au développement harmonieux des flottes marchandes africaines, les fréquentes saignées des devises étrangères auxquelles donne lieu l'escalade continue, sensible et quasi rituelle des taux de fret ainsi que des différentes surtaxes de port, de soute... etc; le ressèment des conditions de financement de l'achat des navires et de la construction de l'équipement des ports, le développement des flottes de libre immatriculation... etc. Ce sont là les principaux défis maritimes que la communauté internationale a tenté de relever pendant la deuxième décennie et tente encore de relever pendant les années 80, en dépit des progrès réalisés durant les dix dernières années.

I. Les objectifs maritimes de la troisième décennie pour le développement

L'objectif prioritaire d'accroissement suffisant des recettes en devises découlant de l'ensemble des activités de transports maritimes impose que soient atteints les objectifs sectoriels ci-après :

1. L'établissement et le développement accéléré d'une flotte marchande efficace aussi bien de lignes régulières que celle servant au transport de pétrole, de minéral et d'autres cargaisons en vrac, ainsi que les tramps.
2. La mise à disposition d'installations portuaires constamment adaptées aux exigences du trafic.
3. La construction de chantiers de construction et de réparation navales pouvant répondre efficacement aux besoins pertinents des pays intéressés.
4. Une législation maritime prenant notamment en compte les aspirations des pays africains et visant à instaurer un ordre maritime plus juste et plus équitable.

5. Un développement suffisant des activités de formation des personnels africains aussi bien au niveau des navigants que de sédentaires à l'effet d'assurer la relève d'une coûteuse assistance technique importée.

La réalisation de ces objectifs particuliers permettra d'entreprendre des activités de services tels que le transport maritime, la construction et surtout la réparation navales, de limiter les coûts en devises fortes qu'impliquent de telles activités, d'assurer enfin un meilleur contrôle de la politique maritime dans le sens des intérêts bien compris des pays africains.

II. La persistance des obstacles dressés à la réalisation de ces objectifs maritimes, les apports concrets de CNUCED V et les perspectives de CNUCED VI

Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, la réalisation de ces objectifs particuliers se heurte à d'importants problèmes pour lesquels les actions envisagées sont d'application lente tandis que certaines d'entre elles ne sont pas toujours à la mesure de la complexité des défis à relever. La lenteur des progrès obtenus en direction du rééquilibrage des activités maritimes mondiales, aussi bien pendant la deuxième décennie du développement que dans le cadre de la mise en oeuvre des décisions pertinentes de la cinquième session de la CNUCED tiennent à cet état de choses. Il est donc à espérer que la sixième session de la CNUCED permettra de bien recalculer ces actions en vue de succès plus accrus.

A. La persistance des principaux problèmes maritimes en dépit des quelques progrès enregistrés çà et là

Tout comme à la veille de la cinquième session de la CNUCED, et en dépit de quelques progrès enregistrés çà et là depuis 1979, les principaux problèmes à résoudre dans le secteur des transports maritimes continuent d'être :

1. La prédominance des flottes marchandes étrangères dans l'écoulement du commerce maritime du continent africain :

En 1981, par exemple alors que ce trafic représentait 14,64 p. 100 en total mondial, la flotte marchande africaine n'intervenait que pour 1,04 p. 100 du tonnage mondial. C'est dire que l'Afrique a pratiquement regressé en matière de participation à l'écoulement de son commerce maritime puisque ces pourcentages étaient, en 1978, respectivement de 97,55 p. 100 et 1,02 p. 100.

2. L'augmentation continue des taux de fret dans le sous-secteur de la navigation de lignes régulières :

a) La moyenne annuelle de l'indice des taux de fret des lignes régulières ayant chargé et déchargé dans les ports compris entre Anvers et Hambourg, (indice 100 en 1965) est passée de 287 en 1979 à 315 en 1981; (source : Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne).

b) La part en pourcentage du fret (tarifs de lignes régulières) dans le prix a augmenté passant de :

i) 11,9 p. 100 en 1979 à 18,3 p. 100 en 1980 pour les exportations nigériennes de palmistes vers l'Europe;

ii) 2 p. 100 en 1979 à 2,7 p. 100 en 1980 en ce qui concerne les exportations ghanéennes de fèves de cacao vers l'Europe.

c) L'accroissement du coût du fret en pourcentage de la valeur des importations africaines: ce coût est passé de 10,94 p. 100 à 13 p. 100 de 1979 à 1980.

3. La monopolisation continue de l'offre de cales marchandes malgré quelques efforts en vue de contre-balancer une telle influence des monopoles :

a) Le code CNUCED de conduite des conférences de lignes n'est toujours pas entré en vigueur malgré le sensible progrès des adhésions à cette convention visant essentiellement à assainir les pratiques conférentielles en vue d'un ordre maritime nouveau, plus juste et plus équitable. Au 31 décembre 1978 en effet, trente-trois pays représentant seulement 6,14 p. 100 du tonnage mondial pertinent ont adhéré au code; contre, au 1er août 1982, cinquante-cinq pays totalisant 20,65 p. 100 de la flotte de lignes régulières. C'est dire qu'il faudra encore attendre quelque temps avant l'entrée en vigueur du code dont le paragraphe 1 de l'Article 49 exige pour son application qu'au moins vingt-quatre Etats, dont le tonnage global représente au moins 25 p. 100 du tonnage mondial des lignes régulières, soient parties contractantes au dit code.

b) Domination quasi totale des transnationales, qui par le biais de l'intégration verticale de leurs activités d'extraction, contrôlent la production, la commercialisation; le transport et notamment le transport maritime des cargaisons en vrac. C'est le cas pour les deux tiers des expéditions mondiales de minerai de fer et pour une part probablement plus élevée des acheminements de bauxite-alumine. En ce qui concerne les phosphates dont la production et la commercialisation sont assurées par les Etats africains, les transnationales en contrôlent les expéditions maritimes par le truchement des achats F.O.B.; quant au commerce des céréales, l'influence des multinationales apparaît au niveau de toute la chaîne de distribution qu'elles monopolisent tout au niveau des pays d'exportation (i.e. silos à l'intérieur des terres, transports terrestres, installations de manutention et silos portuaires) qu'à celui de leurs circuits de commercialisation qui couvrent le monde entier. Une telle domination dans le secteur du transport maritime du vrac s'opère soit à travers des sociétés entièrement filiales de ces transnationales, soit par le biais de prise de participation, soit enfin par des arrangements à long terme selon lesquels le fret maritime leur est assuré.

4. L'influence néfaste du régime de la libre immatriculation, quoique la part de la flotte sous-norme ait décliné passant de 31,6 p. 100 en 1979 à 28 p. 100 en 1981. Ce régime favorise en effet les armements bénéficiaires au détriment de ceux soumis à des régimes fiscaux plus contraignants et à des lois sociales beaucoup plus strictes. L'enregistrement sous des registres sous-normes, procure notamment aux armements concernés une position concurrentielle très importante par le biais en particulier :

a) du desserement des régimes fiscaux en vigueur dans les pays de pavillon sous-normes; les analyses montrent en effet qu'au contraire des pays de bonne tradition maritime, la grande majorité des pays qui pratiquent la libre immatriculation prélèvent seulement des taxes de tonnage, à l'exclusion donc :

i) des impôts :

- sur le bénéfice;

- sur les gains du capital,

- sur les salaires;

ii) d'importantes provisions pour amortissement accéléré;

iii) des pertes fiscales découlant des exonérations en vertu d'accords relatifs à la double imposition.

b) de l'utilisation d'une main-d'oeuvre extrêmement bon marché et subissant la loi de ses employeurs, qui de fait, échappent totalement à tout contrôle gouvernemental.

5. La permanence des besoins croissants de formation aux métiers de la mer : près de cinq mille à former pour 1982.

6. La vétusté de la législation maritime, qu'il faudra mieux orienter dans le sens à la fois des intérêts maritimes des pays africains et des normes internationalement convenues. Il faudra par ailleurs harmoniser ces textes en vue de faciliter la coopération maritime à l'intérieur du continent.

7. Nécessité d'améliorer des conditions du financement des activités maritimes grâce à des montages financiers plus souples et très bon marché.

8. Parlant des ports maritimes on notera que le problème le plus aigu provient du fait que le progrès continu et croissant du trafic conteneurisé en Afrique impose aux ports intéressés du continent une augmentation de la demande de services portuaires par l'intermédiaire d'une conversion des postes à quai pour marchandises diverses en terminaux polyvalents. Une telle modification de la structure des installations portuaires impose de lourdes charges financières en vue de l'aménagement et de l'équipement des ports, de la reconversion de la main d'oeuvre portuaire. Il faut en effet, réorganiser la manutention, reconverter et/ou former la

main-d'oeuvre, acquérir de l'équipement spécialisé, renforcer les murs de quai et souvent draguer plus profondément les passes d'accès et les abords de quais en profondeur pour répondre aux exigences des conteneurs cellulaires. Cette profonde adaptation de la structure de l'offre portuaire est généralement financée à des conditions souvent draconiennes de taux d'intérêt et de durée, ce qui peut influencer sur la compétitivité des services ainsi offerts, d'où la nécessité urgente de concevoir et offrir un schéma de financement beaucoup plus doux.

B. L'apport de la cinquième session de la CNUCED et les perspectives qu'offre la sixième session

1. L'état de mise en oeuvre des décisions de la CNUCED V

La cinquième conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement avait notamment pris une série de mesures visant à compléter et amplifier les légers redressements constatés dans le secteur des transports maritimes (au sens large) au terme de la deuxième décennie pour le développement. Pour corriger les distorsions précédemment identifiées, les actions suivantes étaient prévues :

a) Etudier tous les obstacles qui entravent le développement significatif et continu des flottes marchandes des pays en voie de développement maritime en général et de l'Afrique en particulier; puis décider des mesures qui s'imposent aux différents niveaux suivants (résolutions 120 (V), 106 (V) et 121 (V);

- i) accélération de l'adoption du code de conduite des conférences de ligne;
- ii) élimination progressive des pavillons sous normes;
- iii) organiser la participation croissante et continue des pays africains en particulier, au transport maritime des cargaisons en vrac;
- iv) adoucissement sensible des conditions généralement draconiennes actuelles de financement de l'achat des navires marchands;

b) Encourager la mise en place et le fonctionnement d'un véritable mécanisme de consultation (résolution 106 (V), en vue d'assainir les pratiques conférentielles et mieux maîtriser en particulier l'escalade des taux de fret; un tel encouragement implique en particulier :

- i) la création généralisée de conseils nationaux et sous-régionaux des chargeurs; ainsi que leur renforcement le cas échéant;
- ii) l'admission des compagnies africaines au sein des conférences de ligne dont les armements desservent les pays intéressés;
- iii) la modernisation des statuts de conférence de ligne en vue de les concilier avec les exigences du code de conduite applicable à ces conférences;
- iv) l'adoption généralisée du code de conduite et de textes nationaux d'application afin d'en mesurer la mise en oeuvre.

c) Aider au développement des ports et à l'accroissement de leur productivité (résolution 121 (V) par le biais notamment :

- i) d'une assistance financière plus souple et bon marché;
- ii) d'une assistance technique appropriée.

d) Toutes ces actions ont connu des degrés divers dans leur mise en oeuvre :

1) Au plan des progrès dans la mise en place d'un véritable mécanisme de consultation

- En ce qui concerne le code de conduite des conférences de ligne, il y a lieu de remarquer que malgré le progrès sensible du nombre des adhésions et ratifications, sa mise en oeuvre est subordonnée à la décision que doivent prendre certains pays, notamment ceux des communautés économiques européennes, de l'adopter définitivement début de 1983 ou non;
- Quant à la création de conseils des chargeurs il faut noter que l'on compte actuellement près d'une dizaine de conseils nationaux en Afrique contre environ trois en 1979; deux au plan sous-régional par l'intermédiaire du comité de négociation pour les 25 pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre de l'Iscos pour le Kenya, la Tanzanie et la Zambie;

- Un dernier élément positif allant dans le sens de l'encouragement en vue de la mise en place d'un mécanisme de consultation véritable est constitué par le progrès sensible enregistré dans les admissions des compagnies africaines de navigation maritime au sein des conférences opérant dans leurs ranges; ce progrès est particulièrement significatif dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre où des africains assurent même la présidence de ces conférences; autre fait également remarquable la modification, sous la pression des membres africains, de certaines pratiques conférencielles surannées et dommageables pour les économies africaines : c'est le cas pour la redéfinition de certains ranges pour mieux tenir compte des progrès de productivité enregistrés par certains ports du continent; c'est aussi le cas, et d'une manière plus générale, de la remise en cause de certaines bases de tarification du taux de fret.

Toutefois, bien des efforts sont encore à faire dans la collecte d'informations objectives et susceptibles de faciliter les négociations entre chargeurs et exploitants de navires.

ii) D'une manière générale de très lentes améliorations sont à noter en ce qui concerne la participation africaine à l'écoulement du commerce maritime; ces progrès insignifiants sont bien exprimés par la quasi stagnation de notre part dans le tonnage mondial : 1,04 p. 100 en 1979, contre

1,025 p. 100 en 1981; alors que pour la même période notre contribution au trafic maritime mondial a presque doublé passant de 7,55 p. 100 à 14,64 p. 100. Ces faibles améliorations consistent surtout en des remplacements de très vieux navires par des embarcations neuves et plus généralement d'occasion.

De telles insuffisances s'expliquent essentiellement par la lenteur qui caractérise la mise en oeuvre de certaines décisions pertinentes prises à Manille; à savoir :

- la lenteur à mettre en place un arrangement international satisfaisant en vue de réglementer efficacement le trafic maritime des cargaisons en vrac; à cet égard nous pouvons seulement noter que le progrès des études menées dans le cadre de la commission des transports maritimes de la CNUCED par le groupe d'experts intergouvernemental sur le vrac, a permis de voter la résolution 48(X) conçue sur la base d'un désaccord entre les parties intéressées sur la question de savoir s'il y a ou non des obstacles à la participation des pays en voie de développement (en particulier des pays africains) au transport maritime des vracs secs. C'est ce qui explique que cette résolution n'ait pas tranché entièrement l'importante question de garantie de marché de fret au profit des pays en voie de développement puisqu'elle suggère de s'en référer à l'observation du futur; cet arrangement a toutefois statué sur certaines questions très sensibles : possibilité de prévoir dans les contrats de vente et d'achat de vracs secs, des clauses visant à bien informer et à traiter favorablement les armements des pays en voie de développement pour autant que ceux-ci offrent des conditions "acceptables"; encouragement en vue d'accords de transport à long terme en tant que garantie pour les sources de financement; encouragement des pays en développement à la constitution de pools régionaux et inter-régionaux à l'effet de dominer les risques de surcapacités; encouragement des gouvernements de ces pays à créer les institutions financières alimentées par des fonds publics, pour aider leurs armateurs à libérer les acomptes exigés dans le cadre des emprunts contractés pour les achats des navires; enfin, encouragement de ces gouvernements, d'une part, à s'engager à fournir des "garanties souveraines en cas d'emprunts extérieurs et/ou d'obtenir des crédits fournisseurs/acheteurs auprès des chantiers navals/... etc", d'autre part, à prendre des textes législatifs et réglementaires tenant à la fois compte de leurs aspirations à accroître significativement leur participation au transport maritime des vracs et enfin des conventions maritimes internationales.

Quant à la question de leur participation au transport maritime des hydrocarbures liquides en vrac, elle fera l'objet d'une étude ultérieure approfondie dont est chargé le groupe d'experts sur la question du vrac;

- lenteur des adhésions au code de conduite des conférences de ligne

- lenteur à assurer une élimination totale du régime de la libre immatriculation; régime dont on a plus haut indiqué en quoi il constituait un obstacle au bon développement des marines marchandes africaines. Les efforts actuellement menés en vue d'un tel assainissement des registres ouverts sont encore au stade

des études, lesquelles ont été confiées au groupe préparatoire intergouvernemental compétent dont le mandat est de rédiger des principes directeurs de base devant régir l'immatriculation des navires; ce groupe a par ailleurs recommandé et obtenu la tenue d'une conférence de plénipotentiaires sur cette question.

iii) Réelles perspectives de progrès en matière de soutien au développement portuaire compte-tenu :

- de l'engagement ferme du Danemark, de la Finlande, de la Norvège, des Pays-Bas et de la Suède de participer au financement d'un nouveau Fonds d'affectation spéciale au profit des "projets relatifs aux ports";
- des espérances que recèle la résolution 44(X) prise récemment dans le cadre de la dixième session de la commission des transports maritimes et visant notamment à assurer le suivi de la résolution 121(V) de la cinquième session de la CNUCED en cela qu'elle encourage la communauté internationale à offrir des conditions de financement souples et bon marché pour le financement des activités maritimes en général et des ports maritimes en particulier;

iv) Des progrès enfin obtenus dans l'encouragement en vue du soutien à la formation et à l'assistance technique dans le domaine maritime; la résolution 45(X) et l'engagement des cinq pays cités au paragraphe précédent, sont autant de preuves du bon suivi des décisions de la cinquième session de la CNUCED relatives au développement des marines marchandes dont l'un des corollaires est évidemment le développement des activités de formation aux métiers de la mer;

2. Les perspectives de la CNUCED VI

En raison de la persistance des problèmes maritimes majeurs qui ont orienté et déterminé les décisions de la cinquième session de la CNUCED, compte-tenu de la pertinence et du sérieux des efforts en cours en vue de donner suite à ces décisions, il est impératif que la sixième session de la CNUCED confirme et complète ces efforts en vue d'avantages futurs accrus.

Dans cette perspective, il est fortement recommandé que le groupe africain confirme son appui aux résolutions 44(X), 45(X), 46(X), 48(X) et 49(X) prises lors de la dixième session de la commission des transports maritimes. Les textes de ces résolutions sont reproduits en annexe à la présente communication.

III. Conclusion

Des développements qui précèdent, il ressort nettement que les transports maritimes peuvent contribuer à la réalisation des objectifs de la 3ème décennie pour le développement, stratégie dont le Plan d'action de Lagos et son Acte final, constituent l'une des composantes principales. Mais il est aussi clair que l'importance des apports concrets des transports maritimes à cette décennie est conditionnée par la manière dont les différents défis maritimes sont relevés. Il

est enfin clair qu'en raison d'une part de la similitude des problèmes maritimes à résoudre tant à la fin de 1978 (veille de la cinquième session de la CNUCED) qu'à la veille de la sixième session, du sérieux d'autre part des efforts déjà engagés pour donner suite aux décisions de réorientations et de rééquilibrage de l'économie maritime internationale prises par la cinquième session, il est impératif que la sixième session assure le suivi logique de ces actions en prenant le cas échéant les décisions complémentaires nécessaires telles que :

- un soutien financier accru, moins onéreux, et moins contraignant au profit du développement des activités maritimes en Afrique; et notamment dans le domaine des ports maritimes, de la navigation maritime, de la formation aux métiers de la mer, du commerce maritime, du commerce de transit, de la construction et de la réparation navales;

- les mesures de nature à accélérer l'élimination des pavillons de complaisance.