



Conseil économique
et social

Distr.
GÉNÉRALE

E/CN.17/1996/20/Add.4
29 février 1996

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
Quatrième session
New York, 18 avril au 3 mai 1996

PROGRÈS ACCOMPLIS DANS L'EXÉCUTION DU
PROGRAMME D'ACTION POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE
DES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT

Rapport du Secrétaire général

Additif

Transport maritime pour
les petits États insulaires en développement

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
I. MÉTHODOLOGIE ET STRUCTURE DU RAPPORT.....	1 - 2	3
II. RÔLE DE LA NAVIGATION MARITIME DANS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT ...	3 - 9	3
III. SITUATION ACTUELLE DE LA NAVIGATION MARITIME	10 - 19	6
A. Commerce international des petits États insulaires en développement.....	11 - 13	7
B. Flottes marchandes des petits États insulaires en développement	14 - 17	7
C. Évolution de la navigation maritime	18 - 19	11
IV. RECOMMANDATIONS	20 - 23	12
A. Au niveau national	21	12
B. Aux niveaux sous-régional ou régional	22	13
C. Au niveau international	23	15
V. CONCLUSIONS	24	16
<u>Annexe</u> : Âges des navires des petits États insulaires en développement par type de navires, au 1er juillet 1995		17

I. MÉTHODOLOGIE ET STRUCTURE DU RAPPORT

1. Les chefs de projet de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), ont contacté, dans la mesure des ressources disponibles, une vaste gamme d'organisations nationales, régionales et internationales pour leur demander de les aider à mettre les informations à jour. 25 organisations ont fait l'objet de l'étude commencée en septembre 1995 et dont les termes de référence se présentaient comme suit :

a) Déterminer quels sont les problèmes qui se posent aux petits États insulaires en développement en matière de transport, de communications et de quarantaine;

b) Déterminer quelles sont les mesures à prendre pour suivre effectivement d'effet les dispositions du chapitre XII du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement;

c) Trouver ce qui se fait actuellement aux niveaux national, régional et mondial pour résoudre ces problèmes;

d) Formuler des recommandations sur les moyens de combler les écarts entre les points b) et c) et engager des mesures palliatives;

e) Assurer le suivi des recommandations; et

f) Rendre compte des travaux sur demande au Comité sur le développement durable.

2. À ce jour fort peu de réponses ont été reçues, que ce soit des organismes du système des Nations Unies ou des autres organisations internationales. Les informations contenues dans le présent rapport proviennent donc de données d'expérience et de recherches dans les sources internes de la CNUCED. Un additif sera publié si de nouvelles informations sont reçues. Ce rapport est composé d'un tableau d'ensemble du commerce international des petits États insulaires en développement, d'une analyse de leur flotte marchande et de recommandations pour leur politique maritime.

II. RÔLE DE LA NAVIGATION MARITIME DANS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT

3. Développement économique, commerce et transport maritime sont inséparablement liés. C'est un fait particulièrement évident dans le cas des pays en développement dont les exportations constituent une part croissante du PIB. À titre d'exemple les exportations de biens et de services en pourcentage du produit intérieur brut (PIB) sont passées de 17 % en 1960 à 30 % en 1993. Cette expansion des exportations s'accompagne d'une croissance moyenne annuelle du PIB réel. Entre 1970 et 1993, le taux de croissance annuel moyen des pays en développement pris en groupe a été de 3,7 % avec un taux de croissance du PIB réel de 5,2 % pour le groupe aux revenus les plus bas¹. En bref, les exportations sont un facteur important du développement durable.

4. De bons transports maritimes et des installations portuaires efficaces sont indispensables à l'expansion du commerce. C'est d'autant plus important pour ceux des petits États insulaires en développement handicapés par leur situation géographique et économique; handicaps qui s'expriment par des coûts de distribution élevés, l'absence de services fiables de navigation maritime, des frais élevés de transbordement, l'insuffisance des installations portuaires, les limites de l'administration maritime, le manque d'économie d'échelle dans la négociation des tarifs de fret avec les conférences maritimes. L'on estime par exemple que les coûts totaux du fret des petits États insulaires en développement sont de plus de 45,5 % plus élevés que ceux des pays développés à économie de marché. Le tableau 1 présente une comparaison entre les petits États insulaires en développement et d'autres groupes de pays et révèle les grandes différences qui existent entre les petits États insulaires en développement eux-mêmes. De surcroît, pour la plupart des îles isolées, le coût du fret constitue un pourcentage encore plus élevé de la valeur des importations, soit de 12 à 18 %, pratiquement le double de celui des autres pays en développement pris en groupes.

Tableau 1

Estimations des coûts de fret par
rapport à la valeur des importations^a
(millions de dollars EU)

Pays	Coût total de fret des importations (estimations)	Valeur des importations (c.a.f.)	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
Bahamas	207,5	3 500	5,93
Chypre	236,2	2 590	9,12
Comores	7,2	56	12,84
Maurice	217,8	1 715	12,70
Sao Tomé	3,9	22	17,76
Seychelles	24,3	189	12,84
Antigua-et-Barbuda	21,9	245	8,95
Barbade	51,4	574	8,95
Dominique	10,3	115	8,95
République dominicaine	312,9	2 436	12,84
Grenade	12,4	120	10,31
Haiti	52,7	410	12,84
Jamaïque	252,0	2 097	12,02
Saint-Kitts-et-Nevis	8,9	100	8,95
Sainte-Lucie	28,6	320	8,95
Saint-Vincent-et-les Grenadines	8,24	92	8,95
Trinité-et-Tobago	142,5	1 448	9,84
Bahreïn	376,4	3 825	9,84
Maldives	16,6	185	8,95
Singapour	4 751,9	85 234	5,58
Malte	213,8	2 173	9,84

Tableau 1 (suite).

Pays	Coût total de fret des importations (estimations)	Valeur des importations (c.a.f.)	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
Fidji	74,8	634	11,79
Kiribati	1,5	15	9,76
Papouasie-Nouvelle-Guinée	166,8	1299	12,84
Îles Salomon	16,6	101	16,42
Tonga	4,96	61	8,14
Vanuatu	9,7	80	12,10
Samoa occidentale	9,3	105	8,87
Sous-total	7 241,1	109 741	6,60
Petits pays insulaires en développement			
Total mondial	201 385	3601 481	5,59
Pays développés à économie de marché	118 043	2600 770	4,54
Pays en développement	83 342	1000 711	8,33
Total			
Dont :			
Afrique	9837	88 979	11,06
Amérique	15 098	189 094	7,98
Asie	56 951	707 430	8,05
Europe	934	10 940	8,54
Océanie	522	4 268	12,23

Source : Préparé par le secrétariat de la CNUCED à partir des facteurs c.a.f./f.a.b du Fonds monétaire international et du Manuel de statistiques du commerce international de la CNUCED.

^a Les estimations pour les groupes de pays et le monde sont incomplètes puisque seules sont incluses les données des pays membres du FMI.

5. Pour améliorer le secteur maritime dans les pays en développement, la CNUCED met l'accent sur deux domaines principaux. Il s'agit premièrement de la formulation au niveau international de politiques qui favorisent une participation équitale de tous les groupes de pays à l'industrie mondiale des transports maritimes. Cet aspect porte sur la législation de la navigation maritime internationale, la protection des intérêts des chargeurs, le développement des flottes marchandes, le développement des transports multimodaux et l'aménagement des ports. De nombreux accords internationaux qui ont été conclus constituent le résultat tangible de ce travail.

6. La conservation de l'environnement maritime est particulièrement importante pour les petits États insulaires en développement. Il faut absolument contrôler la pollution causée par les cargos et surtout par les navires à passagers et bateaux de croisière et des mesures doivent être prises pour lutter contre toute nouvelle détérioration du milieu marin. Il faudrait en particulier prendre des mesures d'urgence pour faciliter la mise en place dans les ports d'installations permettant de recueillir les déchets pétroliers et chimiques et les ordures des navires conformément aux annexes de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973 et son Protocole de 1978 (MARPOL 73/78).

7. Afin d'assurer que les dispositions de la Convention MARPOL soient suivies d'effet, la CNUCED et l'OMI ont collaboré à la conception d'un instrument financier qui permettrait de financer l'installation et le fonctionnement de services de gestion des déchets dans les ports. La base de cette coopération a été établie lors d'une réunion du Conseil de l'OMI en juin 1994 dont a pris note

ensuite la Commission permanente du développement des secteurs de services de la CNUCED, navigation maritime, en juillet 1994.

8. En application de cet accord, les secrétariats de la CNUCED et de l'OMI ont préparé ensemble un document intitulé sur les services de ramassage des déchets (SPI3/4) qui a été soumis au groupe de travail sur les relations entre navires et ports lors de sa troisième réunion tenue au siège de l'OMI du 24 au 28 octobre 1994. Ce document, après avoir rappelé les exigences de services de ramassage des déchets inscrites dans la convention MARPOL, établit clairement la nécessité d'aller au-delà de la simple installation de ces services en créant un instrument qui inciterait les navires à en faire effectivement usage et qui permettrait d'affecter les coûts de mise en place et de fonctionnement de ces services de façon à refléter le principe "pollueur-payeur".

9. Le deuxième aspect porte sur la coopération technique et la mise en valeur des ressources humaines qui sont importantes pour compléter les activités de recherche, d'analyse de politiques et de délibérations intergouvernementales de la CNUCED. Si la recherche offre de nouvelles idées pour aborder les problèmes du développement, les programmes de formation permettent de diffuser les résultats de cette recherche auprès des décideurs et autres fonctionnaires des pays en développement, tandis que la coopération technique offre un moyen d'assurer le suivi de l'aide consentie, sur demande, aux pays en développement. Dans le même temps, les informations et idées que le personnel de coopération technique communique depuis le terrain permettent aux membres du secrétariat de mieux comprendre les besoins des pays en développement et de déterminer comment orienter le travail afin de répondre à ses besoins, la coopération technique est donc une source importante d'idées pour la recherche. Le programme de coopération technique de la CNUCED, qui s'adressait jusqu'à présent aux pays en développement en raison de leurs besoins particuliers, continue d'être offert aux petits États insulaires en développement.

III. SITUATION ACTUELLE DE LA NAVIGATION MARITIME

10. L'on présente ici une analyse du commerce international des petits États insulaires en développement et des caractéristiques de la flotte marchande de ces pays. Mais les problèmes de transport maritime ne se posent pas de la même façon pour tous les petits États insulaires en développement. Il existe des différences importantes entre les membres de ce groupe en termes de situation géographique, de ressources naturelles et de niveau de développement économique. Par conséquent, les problèmes de Singapour par exemple, pays remarquablement bien placé sur le plan géographique, dont le débit de conteneurs est le deuxième du monde³ et dont le PIB par habitant atteint presque 20 000 dollars³, sont fort différents de ceux de la plupart des autres petits États insulaires en développement. À titre d'exemple, le revenu par habitant des pays en développement de l'Océanie va de 447 dollars à Kiribati à 2 222 dollars aux Fidji⁴.

A. Commerce international des petits États insulaires en développement

11. La demande de services de navigation maritime est fonction des échanges commerciaux internationaux. Parmi les petits États insulaires en développement les plus développés, ce sont les produits manufacturés qui dominent (80 %) tandis que les matières premières occupent une part plus importante des besoins de transport des États moins développés.

12. Un examen de la valeur des échanges commerciaux internationaux des petits États insulaires en développement indique une évolution des importations et exportations, tant en termes de structure que de direction. Le montant total des exportations a augmenté d'environ 11,5 % par an sur la période 1988-1994, le taux de croissance étant particulièrement rapide pour les produits manufacturés, soit 17,2 % de moyenne annuelle⁵. L'évolution de la structure de ces échanges reflète la croissance de la part des produits manufacturés et la diminution des exportations de denrées alimentaires. Les exportations ont aussi changé de direction durant cette période 1988-1994. Par exemple, en 1988, les pays développés à économie de marché importaient environ 56 % des exportations des petits États insulaires en développement, mais cette part était tombée à 44,5 % en 1994. Dans le même temps la part occupée par les pays en développement dans les exportations des petits États insulaires en développement passait de 39,9 % en 1988 à 51,8 % en 1994⁶.

13. Au total, les importations ont augmenté d'une moyenne annuelle de 8,9 % sur la période 1988-94⁷. Les produits manufacturés occupent toujours la part la plus importante des importations (81 % en 1994), par rapport à 69 % en 1988. Pour ce qui est des autres groupes de produits, les importations de denrées alimentaires et de combustibles sont restées stables, tandis que celles de matières premières ont diminué de 34,3 %, mais les importations de minerais et de métaux ont augmenté de 30 %. Sur la période 1988-1994, les importations ont changé de direction, avec une diminution de 8,3 % de celles en provenance des pays développés à économie de marché et une augmentation de 15 % de celles provenant des pays en développement. Mais les pays développés à économie de marché restent les principaux pays d'origine avec plus de 55 % du total en 1994. Les pays en développement et l'Asie socialiste ont vu leur part augmenter de 41 et 3,2 % respectivement.

B. Flottes marchandes des petits États insulaires en développement

14. Le système des pavillons de complaisance a pour effet de fausser les statistiques d'analyse des flottes dont disposent les petits États insulaires en développement en tant que groupe. Les pavillons de complaisance sont des moyens légaux pour des pays offrant des réglementations souples et de faibles frais d'immatriculation d'obtenir de transporter des marchandises de pays dont les réglementations de sûreté sont plus strictes et les coûts d'exploitation plus élevés. Les avantages de ces pavillons de complaisance pour les pays qui les offrent consistent en recettes fiscales supplémentaires et en création d'emplois lorsque les compagnies de navigation s'y installent. Mais ce sont surtout les ressortissants des pays propriétaires qui en profitent puisque la proportion de tonnage appartenant aux ressortissants des pays offrant les pavillons de complaisance est minimale (voir le tableau 2).

Tableau 2

Tonnage appartenant à des ressortissants et enregistré dans le pays d'immatriculation de l'ensemble de la flotte des principaux registres internationaux et de complaisance au 31 décembre 1994^a

(En milliers de tonnes de port en lourd)

Pays d'immatriculation ou registre	Tonnage total enregistré dans le pays d'immatriculation	Tonnage appartenant à des ressortissants et enregistré dans le pays d'immatriculation	Part de tonnage détenue par des ressortissants par rapport à l'ensemble de la flotte immatraculée (pourcentage)
Libéria	91 764	0	0,0
Panama	86 460	0	0,0
Chypre	35 785	2 856	8,0
Bahamas	34 697	187	0,5
Registre international norvégien	31 533	29 676	94,1
Registre international danois	6 170	6 039	97,9
Bermudes	4 493	0	0,0

Source : Sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services Ltd., Londres.

Notes:

^a Navires de 1000 t de jauge brute.

15. Le tonnage transporté sous pavillon de complaisance représente, dans le groupe des petits États insulaires en développement, 77,2 % du total des tonnes de port en lourd (tpl). Une analyse plus précise de la flotte des petits États insulaires en développement devrait donc mettre l'accent sur les 30,6 millions restants de tpl. La composition de cette flotte est résumée dans le tableau 3 dont il ressort une forte concentration de tonnage enregistré à Singapour, à Antigua-et-Barbuda et à Saint-Vincent-et-les Grenadines. Ces derniers, aux Caraïbes, ont le plus souvent des registres de complaisance. Ces trois pays comptent pour 95 % de toute la flotte des petits États insulaires en développement, si l'on en exclut les principaux pays offrant des pavillons de complaisance. Ce fort pourcentage s'explique en partie par le système d'enregistrement⁸, qui n'inclut les navires qu'à partir de 100 tonnes de jauge brute. De ce fait, les plus petits navires ne figurent pas dans la banque de données des Lloyd's Maritime Information Services Ltd., alors que de nombreux petits États insulaires en développement ont beaucoup de navires de moins de 100 tonnes de jauge brute. Aux Maldives, par exemple, les marchandises sont transportées d'un atoll à l'autre par 250 à 300 dhonis (petits navires d'environ 50 à 75 tpl)⁹, tandis que dans les Caraïbes, 400 à 500 petits bateaux de 200 à 300 tpl assuraient les échanges début 1990¹⁰. De même, 200 à 300 petits bateaux privés assurent le cabotage entre les îles de Papouasie-Nouvelle-Guinée¹¹.

16. La vétusté de la flotte des petits États insulaires en développement est un autre facteur qualitatif qu'il convient d'observer. 70 % de leur flotte de commerce est composée de navires de 15 ans ou plus. Cette vétusté se traduit par une augmentation des coûts d'exploitation, puisque les réparations et l'entretien augmentent avec l'âge des navires, ainsi que les retards, le manque de fiabilité et les plus hauts risques environnementaux inhérents aux navires obsolètes. En bref, la flotte vétuste des petits États insulaires en développement devrait être

remplacée. Le tableau 4 récapitule l'âge des navires par type et le détail par pays se trouve en annexe du présent rapport.

17. Une autre conclusion qui ressort de l'analyse des données sur les propriétaires des flottes et les types de navires est qu'il serait souhaitable que les petits États insulaires en développement améliorent leur capacité d'assurer leur propre commerce parce que la plupart des flottes de commerce (77,2%) appartiennent à des étrangers. Même si celles-ci rapportent des devises extérieures, des emplois pour des marins et une certaine diversification, cela ne satisfait pas vraiment les besoins commerciaux des petits États insulaires en développement puisque la majeure partie des produits manufacturés sont transportés en porte-conteneurs ou en cargo de marchandises en colis. Les porte-conteneurs ne constituent que 3,6 % de la flotte des petits États insulaires en développement et les cargos de marchandises en colis 17,5 % (voir tableau 3). Si l'on exclut les navires immatriculés à Singapour et dans les deux pays des Caraïbes qui offrent des pavillons de complaisance (Antigua-et-Barbuda et Saint-Vincent-et-les Grenadines) de ces deux catégories essentielles de navires (porte-conteneurs et cargos de marchandises en colis), la flotte des petits États insulaires en développement est très petite.

Tableau 3
Flottes de commerce des petits États insulaires en développement
par pavillon d'enregistrement^a, groupes de pays
et types de navires^b
au 31 décembre 1994
 (en tpl)

Pays	Nombre total de navires	Pétroliers	Vraquiers	Marchandises diverses	Porte-conteneurs	Autres
Bahamas	35 740 833	19 604 600	7 253 744	5 923 633	225 637	1 783 219
Chypre	39 325 233	8 876 343	21 791 666	6 562 318	1 274 668	820 238
Cap Vert	32 320	582	..	28 001	..	3 757
Comores	2 959	..	..	2 295	..	664
Maurice	301 062	..	203 750	85 043	..	12 269
Sao Tomé et Príncipe	2 277	..	..	1 285	..	992
Seychelles	3 721	..	..	2 825	..	896
Antigua-et-Barbuda	1 982 504	3 711	154 253	1 326 325	454 119	44 096
Barbade	114 253	76 219	..	20 005	..	18 029
Cuba	542 991	102 249	632	298 463	..	141 647
Dominique	2 833	..	..	2 833	..	141 647

Tableau 3 (suite)

Pays	Nombre total de navires	Pétroliers	Vraquiers	Marchandises diverses	Porte-conteneurs	Autres
République dominicaine	11 852	1 635	..	9 251	..	966
Grenade	555	..	..	555	..	..
Haïti	170	..	..	..	..	170
Jamaïque	10 545	3 292	..	7 253	..	..
Saint-Kitts-et-Nevis	550	..	..	550	..	..
Sainte-Lucie	2 279	..	..	2 279	..	..
Saint-Vincent-et-les Grenadines	8 595 448	1 749 929	3 353 395	2 944 655	223 267	324 202
Trinité-et-Tobago	17 037	..	..	7 524	..	9 513
Bahreïn	243 347	98 297	13 143	98 759	..	33 148
Maldives	106 808	12 679	19 536	66 937	..	7 656
Singapour	18 520 025	8 893 630	5 626 138	1 889 004	1 494 500	616 753
Malte	28 267 730	10 646 168	10 923 409	3 069 158	450 363	576 632
Fidji	27 385	4 705	..	11 078	..	11 602
Kiribati	4 674	..	..	3 980	..	694
Nauru	..	..	..	..	..	..
Papouasie-Nouvelle-Guinée	51 051	5 044	..	42 313	..	3 694
Îles Salomon	5 746	..	..	3 155	..	2 591
Tonga	12 307	..	..	11 043	..	1 264
Tuvalu	77 164	..	..	18 519	..	58 645
Vanuatu	2 569 838	21 833	1 669 670	498 349	29 890	350 096
Samoa	6 501	..	..	6 066	..	435
Total	134 582 018	50 100 896	51 279 338	23 543 454	4 832 444	4 825 888
Petits pays insulaires en développement						
Pourcentage du total	100	37,2	38,1	17,5	3,6	3,6

Source : Lloyds Maritime Information Services Ltd., Londres

Notes :

^a Les appellations employées dans le présent tableau et la présentation des données qui y figurent se réfère aux pavillons d'enregistrement et n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays ou territoires ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières.

^b Bateaux de 100 tonneaux de jauge brute ou plus.

^c Y compris les bateaux mixtes passagers/marchandises.

Tableau 4

Répartition de l'âge des navires des petits États insulaires en développement
par type de navires au 1er juillet 1995^a
 (pourcentage du total en tpl)

Groupe de pays	Type de navires	Total	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15 ans et plus	Moyenne d'âge (années) ^b
Moyenne	Tous les navires	100	4,45	5,44	19,62	70,50	18,33
	Pétroliers	100	7,63	4,44	18,88	69,05	17,92
	Vraquiers	100	3,70	2,46	37,55	56,29	17,14
	Marchandises générales	100	3,08	6,89	13,60	76,43	18,99
	Porte-conteneurs	100	17,43	23,46	14,50	44,61	13,55
	Autres	100	2,57	3,54	30,92	62,97	17,86

Source : Préparé à partir de données en provenance de Lloyd's Maritime Information Services Ltd., Londres.

Notes :

^a Mis à part les pays offrant pavillons de complaisance soit, d'après la définition qui en est donnée dans l'Étude sur les transports maritimes de la CNUCED, les pays suivants : les Bahamas, les Bermudes, Chypre, le Libéria et Panama.

^b Pour calculer l'âge moyen, on a supposé que l'âge des navires se répartissait de façon égale entre les limites supérieure et inférieure de chaque groupe d'âge. Pour le groupe des navires de 15 ans et plus, l'on a pris comme moyenne 22 ans.

C. Évolution de la navigation maritime

18. Les tendances à la restructuration de l'industrie de navigation maritime internationale sont un autre facteur qui affecte les capacités de transport de nombreux petits États insulaires en développement. Ces dix dernières années, les accords de fusion ou de coopération commerciale entre les grandes compagnies de conteneurs se sont traduits par une concentration des services. Celle-ci a créé des économies d'échelle qui ont encouragé l'expansion de services en étoile entre les principales zones commerciales. Mais les petits États insulaires en développement doivent de ce fait améliorer leurs services portuaires de transbordement, se procurer des navires munis de dispositifs de monte et baisse pour conteneurs, acquérir des technologies de transmission électronique de données et former du personnel de gestion. Faute d'investissements, en particulier pour des navires et des installations portuaires, de nombreux petits États insulaires en développement ne vont plus avoir qu'une capacité marginale de commerce et donc de développement durable.

19. En bref, les petits États insulaires en développement dépendent plus que jamais du commerce et de services efficaces de transport maritime. Mais ces derniers vont se détériorant en raison de la vétusté et de l'inadéquation des navires, de la concentration sans cesse croissante des compagnies maritimes et de l'expansion des ports d'éclatement où les services de transbordement sont indispensables.

IV. RECOMMANDATIONS

20. Malgré la diversité des petits États insulaires en développement, ils pourraient examiner, au choix, plusieurs recommandations dans le secteur de la navigation maritime.

A. Au niveau national

21. L'on recommande aux pays :

- a) De promouvoir des investissements qui leur permettent de moderniser leur flotte en adoptant des politiques fiscales encourageant de tels investissements, à savoir notamment des provisions pour amortissement anticipé, des crédits aux investissements et des réductions de l'impôt sur les revenus du personnel navigant;
- b) D'améliorer l'administration de la sûreté en mer et de l'environnement en offrant une formation avancée par le truchement de l'Organisation maritime internationale (OMI) et en envoyant des fonctionnaires suivre une formation spécialisée et supérieure dans des institutions telles que l'Université maritime mondiale à Malmö;
- c) D'encourager l'aménagement d'installations de réparation des navires grâce à des régimes fiscaux favorables et en levant les droits de douane sur les équipements essentiels et les pièces pour les navires;
- d) De mettre en place et d'améliorer les installations de ramassage des effluents des navires;
- e) De consolider ou encourager les conseils de chargeurs pour qu'ils soient au cœur de la protection des intérêts des chargeurs;
- f) De soutenir les investissements destinés aux infrastructures portuaires en offrant des prêts directs ou en garantissant ceux offerts par les agences de développement;
- g) D'envisager, pour ceux des petits États insulaires en développement constitués d'archipels de très petites îles, la nécessité d'octroyer des licences et des subventions postales à des compagnies de navigation privées;
- h) De ratifier les conventions des Nations Unies concernant le secteur maritime -- Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993;
- i) D'offrir une formation supplémentaire en matière de gestion au personnel des secteurs public et privé;
- j) D'éliminer progressivement les navires vétustes et d'interdire l'importation de navires de plus de quinze ans qui ne répondent pas aux exigences de sûreté minima de l'OMI;
- k) D'améliorer leurs capacités de gestion en instituant des programmes de mise en valeur des ressources humaines pour le personnel des autorités portuaires nationales;

l) De participer activement aux réunions organisées par la CNUCED et l'OMI à propos des politiques mondiales de navigation maritime, de l'aménagement des ports, de la sûreté et de la pollution en mer;

m) D'améliorer les procédures de sûreté en mer et de protection de l'environnement comme suit :

- i) Envisager d'exécuter les instruments internationaux adopté dans le cadre du Mémorandum d'accord de Paris sur le contrôle par l'État du port¹², notamment la Convention internationale sur les lignes de charge, 1966; le Protocole de 1988 à cette Convention; la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 et les Protocoles y relatifs de 1978 et 1988; la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973; telles que modifiées par le Protocole y relatif de 1978; la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978; la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et la Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands de 1976 (Convention de l'OIT No 147).

B. Aux niveaux sous-régional ou régional

22. Aux niveaux sous-régional ou régional, on recommande aux petits États insulaires en développement de prendre les mesures suivantes :

a) Augmenter les capacités de navigation maritime de la région ou sous-région :

- i) En adhérant à la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes;
- ii) En formant une conférence maritime de fret intrarégionale;
- iii) En empêchant toute nouvelle importation de navires obsolètes dans la région;
- iv) En mettant à jour et en harmonisant la législation maritime des divers petits États insulaires en développement aux niveaux national et sous-régional afin d'offrir au transport maritime un cadre légal plus solide;

b) Offrir un meilleur service de transport maritime entre les pays de la région :

- i) En créant dans les banques régionales de développement une division de financement maritime en partenariat avec une banque étrangère d'hypothèque maritime;
- ii) En donnant préférence à l'amarrage aux navires transportant des denrées alimentaires périssables;
- iii) En donnant traitement préférentiel à l'amarrage aux opérateurs commerciaux les plus fidèles;
- iv) En améliorant les communications radio navire-sol;
- v) En formant de petites associations régionales de propriétaires de navires;

c) Réduire le coût total du transport maritime en améliorant les infrastructures maritimes :

- i) En examinant la congestion portuaire afin d'y remédier;
- ii) En examinant les procédures et documentations douanières afin de les rationaliser;
- iii) En examinant et modernisant les méthodes de travail dans les ports;
- iv) En étudiant de façon critique tous les investissements futurs d'équipements pour les principaux projet d'aménagement portuaire;

d) Protéger les intérêts des chargeurs :

- i) En créant des conseils régionaux de chargeurs dans toute la région;
- ii) En encourageant la formation de conférences maritimes à composition non limitée pour desservir les régions;
- iii) En encourageant les conseils de chargeurs et les petites associations de propriétaires de navires à utiliser les services d'un centre de transport maritime;
- iv) En encourageant les chargeurs à négocier des tarifs de faveur directement avec les propriétaires de navire pour les services indirects effectuant les parcours Nord-Nord et Nord-Sud et en assurant également des services adéquats pour les marchandises ayant des besoins spéciaux en matière de transport;
- v) En favorisant les accords d'affrètement à la demande et les services de transbordement aux fréquences requises;
- vi) En encourageant la coopération entre marchands afin de regrouper les chargements partiels de conteneur, ce qui est plus économique et plus pratique, et de négocier de meilleurs termes;
- vii) En favorisant les échanges d'informations commerciales entre marchands pour repérer les possibilités de coopération afin d'obtenir des services de transport maritime et autres et mettre en place des bases de données qui permettent de recueillir des informations sur les services de transport maritime existants, en particulier sur les parcours Sud-Sud;
- viii) En encourageant les marchands à agir de concert pour examiner leurs besoins de transport Sud-Sud avec les entreprises locales souhaitant investir dans le transport maritime : compagnies de transport, exploitants de navires et entrepreneurs;
- ix) En encourageant les marchands à passer des accords sur les quantités minimales de marchandises à expédier requises pour justifier la mise en place ou l'amélioration de services;

e) Améliorer les capacités et connaissances en gestion maritime dans la région :

- i) En mettant en place un centre de transport maritime comprenant deux divisions : une administration de la sûreté en mer et une division de politique économique;
- ii) En offrant au niveau sous-régional de courts stages de formation en gestion maritime et portuaire, en ayant recours par exemple au Programme pour le développement de la formation dans le domaine des transports maritimes de la CNUCED;
- iii) En encourageant les compagnies maritimes régionales à passer avec des propriétaires de navires étrangers des accords de coentreprises qui contiennent des dispositions en matière de formation;
- iv) En participant activement aux associations régionales de gestion portuaires;

f) Améliorer les procédures de sûreté en mer et de protection de l'environnement :

- i) En effectuant une étude de la main-d'œuvre qui permette d'évaluer les besoins de formation de la région et de compléter les capacités de formation régionales suivant les besoins;
- ii) En mettant en place un système d'examen et de délivrance de certificats de compétence;
- iii) En améliorant et en consolidant les mesures d'inspection des navires immatriculés dans la région.

C. Au niveau international

23. En raison de l'importance des investissements requis pour l'aménagement des infrastructures et l'acquisition de moyens de transport maritime, il faudrait que l'assistance internationale vienne compléter les efforts déployés par les petits États insulaires en développement aux niveaux national et régional, c'est pourquoi la communauté internationale est invitée :

a) À aider les petits États insulaires en développement à investir dans l'aménagement des ports, l'achat de navires modernes pour les transports intrarégionaux, la mise en place d'installations de ramassage des effluents des navires et la mise en valeur de capacités d'exploitation et de gestion des transports maritimes;

b) D'appuyer les efforts accomplis au niveau régional par les petits États insulaires en développement en vue d'améliorer les transports maritimes régionaux tout en optimisant la sûreté en mer et en luttant contre la pollution des mers.

VI. CONCLUSIONS

24. Améliorer les capacités de navigation maritime des petits États insulaires en développement dans le contexte du développement durable va exiger des actions multilatérales. Les gouvernements de chacun de ces États devront prendre des décisions, mais pour en assurer le poids économique et politique, ils devront aussi coopérer aux niveaux régional et international. En fait, faute de coordination, les États séparément continueront d'être marginalisés par les groupes plus puissants qui dominent pour le moment la politique économique et maritime.

Notes

¹ Manuel de statistiques du commerce international et du développement, 1994, (publication des Nations Unies, No de vente E/F 95, II.D.15), tableau 6.2.

² Étude sur les transports maritimes, 1994, publication des Nations Unies, No de vente F.95.II.D.17.

³ CNUCED, Manuel de statistiques du commerce international et du développement, 1994, ..., tableau 6.1.

⁴ Ibid.

⁵ Secrétariat de la CNUCED sur la base de données de la Division de statistique du Secrétariat des Nations Unies.

⁶ Manuel de statistiques du commerce international et du développement, 1994, ..., tableau 3.2.

⁷ Ibid., tableau 3.3.

⁸ Lloyd's Maritime Information Services Ltd., Londres.

⁹ Projet de rapport de la CNUCED sur les systèmes d'information maritime inter-îles (MDV/89/005), 1990.

¹⁰ Rapport du consultant de la CNUCED sur les problèmes de transports inter-îles (UNCTAD/RDP/LDC/32), 1990.

¹¹ Ibid.

¹² Le Mémoire d'accord sur le contrôle par l'État du port, rapport annuel, 1992.

Annexe

Âges des navires des petits États insulaires en développement
par type de navires
au 1er juillet 1995
 (pourcentage du total en termes de tpl)

Groupe de pays	Type de navires	Total	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15 ans et plus	Moyenne d'âge (années) ^a
Samoa	Tous les navires	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
Antigua-et-Barbuda	Tous les navires	100	30,6	9,3	32,4	27,7	11,25
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	67,5	32,5	15,25
	Marchandises générales	100	23,4	10,4	32,8	33,4	12,48
	Porte-conteneurs	100	53,9	9,8	22,9	13,4	7,46
	Autres	100	18,3	0,0	40,4	41,3	14,30
Aruba	Tous les navires	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
Bahamas	Tous les navires	100	12,7	12,5	15,2	59,6	16,07
	Pétroliers	100	15,2	15,3	6,0	63,5	16,07
	Vraquiers	100	7,9	7,1	28,9	56,1	16,47
	Marchandises générales	100	11,2	8,2	26,2	54,4	15,91
	Porte-conteneurs	100	16,3	8,6	0,5	74,6	17,40
	Autres	100	9,2	21,5	26,4	42,9	14,30
Bahreïn	Tous les navires	100	39,9	0,0	1,2	58,9	13,90
	Pétroliers	100	98,7	0,0	0,0	1,3	2,26
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,6	0,0	8,7	90,7	21,01
Barbade	Tous les navires	100	2,3	4,3	67,9	25,5	14,11
	Pétroliers	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Marchandises générales	100	3,4	13,4	20,3	62,9	17,28
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	11,0	0,0	39,2	49,8	15,88

Annexe, Tableau (suite)

Groupe de pays	Type de navires	Total	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15 ans et plus	Moyenne d'âge (années) ^a
Cap Vert	Tous les navires	100	2,6	2,7	8,1	86,6	20,27
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	3,2	0,2	0,0	96,6	21,33
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	16,3	52,8	30,9	14,28
Comores	Tous les navires	100	0,0	16,9	0,0	83,1	19,47
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	21,8	0,0	78,2	18,73
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Îles Cook	Tous les navires	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Autres	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Cuba	Tous les navires	100	0,9	5,9	6,7	86,5	20,27
	Pétroliers	100	0,0	19,9	5,1	75,0	18,51
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Marchandises générales	100	1,6	3,3	10,7	84,4	20,12
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	1,8	0,0	98,2	21,73
Chypre	Tous les navires	100	8,5	5,0	17,8	68,7	17,77
	Pétroliers	100	21,0	7,7	11,0	60,3	15,55
	Vraquiers	100	3,0	2,0	19,2	75,8	19,18
	Marchandises générales	100	4,0	10,7	18,3	67,0	17,77
	Porte-conteneurs	100	41,8	7,0	28,0	23,2	9,79
	Autres	100	7,2	11,7	24,3	56,8	18,38
Dominique	Tous les navires	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
République dominicaine	Tous les navires	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00

Annexe, Tableau (suite)

Groupe de pays	Type de navires	Total	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15 ans et plus	Moyenne d'âge (années)*
Fidji	Tous les navires	100	0,7	0,2	30,0	69,1	18,83
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Grenade	Tous les navires	100	1,6	0,4	66,3	31,7	14,99
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Haïti	Tous les navires	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Jamaïque	Tous les navires	100	0,0	0,0	46,1	53,9	17,39
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Kiribati	Tous les navires	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Pétroliers	100	17,3	0,0	24,2	58,5	16,12
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Porte-conteneurs	100	32,6	0,0	30,5	36,9	12,43
Maldives	Tous les navires	100	5,8	0,0	94,2	0,0	11,42
	Pétroliers	100	0,4	0,0	3,4	96,2	21,58
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Porte-conteneurs	100	0,6	0,0	5,3	94,1	21,35
Malte	Tous les navires	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Pétroliers	100	4,7	8,0	12,4	74,9	18,62
	Vraquiers	100	7,5	5,9	7,4	79,2	18,88
	Marchandises générales	100	2,0	10,7	18,4	68,9	18,16
	Porte-conteneurs	100	2,8	3,3	11,3	82,6	19,82
	Tous les navires	100	22,2	15,8	1,6	60,4	15,03
	Autres	100	0,1	19,6	14,6	65,7	17,58

Annexe, Tableau (suite)

Groupe de pays	Type de navires	Total	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15 ans et plus	Moyenne d'âge (années) ^a
Îles Marshall	Tous les navires	100	7,2	0,8	10,5	81,5	19,39
	Pétroliers	100	9,0	0,0	2,6	88,4	19,94
	Vraquiers	100	4,9	2,4	20,4	72,3	18,62
	Marchandises générales	100	0,0	12,8	45,2	42,0	15,56
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	40,7	59,3	17,93
	Autres	100	0,0	2,0	98,0	0,0	11,90
Maurice	Tous les navires	100	0,0	38,3	43,2	18,5	11,94
	Pétroliers	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	96,1	3,9	12,39
	Marchandises générales	100	0,0	50,9	4,6	44,5	13,91
	Porte-conteneurs	100	0,0	100,0	0,0	0,0	7,00
	Autres	100	1,4	15,8	0,0	82,8	19,35
Micronésie (États fédérés de)	Tous les navires	100	0,0	1,4	0,0	98,6	21,79
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Marchandises générales	100	0,0	1,6	0,0	98,4	21,76
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Nauru	Tous les navires	100	..	..	..	..	..
	Pétroliers	100	..	..	..	..	..
	Vraquiers	100	..	..	..	..	..
	Marchandises générales	100	..	..	..	..	..
	Porte-conteneurs	100	..	..	..	..	..
	Autres	100	..	..	..	..	..
Antilles néerlandaises	Tous les navires	100	3,8	8,6	58,8	28,8	14,07
	Pétroliers	100	0,0	18,5	59,2	22,3	13,31
	Vraquiers	100	0,0	0,0	83,1	16,9	13,69
	Marchandises générales	100	7,0	9,1	41,8	42,1	15,06
	Porte-conteneurs	100	0,0	33,9	0,0	66,1	16,92
	Autres	100	2,5	4,8	78,3	14,4	12,95
Niue	Tous les navires	100	..	..	..	..	..
	Pétroliers	100	..	..	..	..	..
	Vraquiers	100	..	..	..	..	..
	Marchandises générales	100	..	..	..	..	..
	Porte-conteneurs	100	..	..	..	..	..
	Autres	100	..	..	..	..	..
Palaos	Tous les navires	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Porte-	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00

	conteneurs						
	Autres	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Papouasie-	Tous les	100	12,8	50,5	15,0	21,7	10,37
Nouvelle-	navires						
Guinée	Pétroliers	100	0,0	0,0	44,1	55,9	17,59
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises	100	15,3	59,5	10,4	14,8	8,98
	générales						
	Porte-	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	conteneurs						
	Autres	100	0,0	13,0	30,7	56,3	16,98
Saint-Kitts-et-	Tous les	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Nevis	navires						
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	générales						
	Porte-	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	conteneurs						
	Autres	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Sainte-Lucie	Tous les	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	navires						
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	générales						
	Porte-	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	conteneurs						
	Autres	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Saint-Vincent-	Tous les	100	4,5	2,3	10,5	82,7	19,71
et-les	navires						
Grenadines	Pétroliers	100	0,3	0,0	3,8	95,9	21,56
	Vraquiers	100	7,0	2,9	11,4	78,6	19,00
	Marchandises	100	1,9	2,4	11,1	84,6	20,15
	générales						
	Porte-	100	47,9	0,0	27,9	24,2	9,63
	conteneurs						
	Autres	100	0,1	8,3	24,9	66,7	18,25
Sao Tomé et	Tous les	100	0,0	0,0	29,9	70,1	19,01
Principe	navires						
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises	100	0,0	0,0	14,0	86,0	20,60
	générales						
	Porte-	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	conteneurs						
	Autres	100	0,0	0,0	46,8	53,2	17,32
Seychelles	Tous les	100	5,6	0,0	0,0	94,4	20,88
	navires						
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	générales						
	Porte-	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	conteneurs						
	Autres	100	24,5	0,0	0,0	75,5	17,10
Singapour	Tous les	100	21,5	27,2	17,5	33,8	11,87
	navires						
	Pétroliers	100	21,6	37,1	6,2	35,1	11,50
	Vraquiers	100	28,8	21,7	34,5	15,0	9,54
	Marchandises	100	3,5	4,2	19,7	72,6	18,70
	générales						
	Porte-	100	20,2	20,5	10,0	49,3	13,89
	conteneurs						
	Autres	100	12,1	28,2	30,7	29,0	12,28

Annexe, Tableau (suite)

Groupe de pays	Type de navires	Total	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15 ans et plus	Moyenne d'âge (années) ¹
Îles Salomon	Tous les navires	100	0,0	3,5	15,9	80,6	19,89
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	2,6	97,4	21,74
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	7,7	32,1	60,2	17,64
Tokelau	Tous les navires	100	..	..	..	..	..
	Pétroliers	100	..	..	..	..	..
	Vraquiers	100	..	..	..	..	..
	Marchandises générales	100	..	..	..	..	..
	Porte-conteneurs	100	..	..	..	..	..
	Autres	100	..	..	..	..	..
Tonga	Tous les navires	100	1,2	0,0	1,6	97,2	21,60
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	4,3	0,0	5,9	89,8	20,55
Trinité-et-Tobago	Tous les navires	100	0,0	6,6	9,0	84,4	20,11
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	14,9	20,5	64,6	17,72
Tuvalu	Tous les navires	100	0,0	6,5	34,9	58,6	17,54
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	17,1	59,1	23,8	13,53
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	0,0	20,1	79,9	19,99
Vanuatu	Tous les navires	100	5,4	21,6	30,9	42,1	14,59
	Pétroliers	100	7,9	0,0	0,0	92,1	20,42
	Vraquiers	100	5,2	23,7	28,0	43,1	14,61
	Marchandises générales	100	7,5	20,4	51,5	20,6	12,29
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Autres	100	3,1	19,7	15,0	62,2	16,83
Îles Vierges, États-Unis	Tous les navires	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Pétroliers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Vraquiers	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Marchandises générales	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Porte-conteneurs	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Autres	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00

Annexe, Tableau (suite)

Groupe de pays	Type de navires	Total	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15 ans et plus	Moyenne d'âge (années) ^a
Moyenne	Tous les navires	100	4,81	6,11	19,56	69,53	18,17
	Pétroliers	100	8,63	4,97	16,45	69,95	17,88
	Vraquiers	100	3,92	4,70	33,83	57,54	17,13
	Marchandises générales	100	3,47	7,33	15,16	74,04	18,69
	Porte-conteneurs	100	18,39	17,78	21,05	42,77	13,55
	Autres	100	2,83	5,16	29,72	62,29	17,69

Source : Préparé à partir de données en provenance de Lloyd's Maritime Information Services Ltd., Londres.

Notes :

^a Pour calculer l'âge moyen, on a supposé que l'âge des navires se répartissait de façon égale entre les limites supérieure et inférieure de chaque groupe d'âge. Pour le groupe des navires de 15 ans et plus, l'on a pris comme moyenne 22 ans.