

**Conseil économique et social**

Distr. générale
6 janvier 1999
Français
Original: anglais

Commission du développement durable

Septième session
19-30 avril 1999

**Progrès accomplis dans l'exécution du programme d'action
pour le développement durable des petits États insulaires
en développement****Rapport du Secrétaire général****Additif****Les transports maritimes dans les petits États insulaires en développement*****Table des matières**

	<i>Paragraphe</i>	<i>Page</i>
I. Rôle de la navigation maritime dans le développement durable des petits États insulaires en développement	1-4	2
II. Situation actuelle de la navigation maritime	5-13	5
A. Commerce extérieur des petits États insulaires en développement	6-8	5
B. Flottes marchandes des petits États insulaires en développement	9-12	6
C. Évolution de la navigation maritime	13	9
III. Recommandations	14	10

* Le présent rapport a été établi par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Il représente une mise à jour concise du document E/CN.17/1996/20/Add.4 et le résultat de consultations et d'un échange d'informations entre les organismes des Nations Unies, les organismes gouvernementaux intéressés et diverses autres institutions ainsi que des particuliers.

I. Rôle de la navigation maritime dans le développement durable des petits États insulaires en développement

1. Développement économique, commerce et transports maritimes sont inextricablement liés. Ce fait est particulièrement évident dans les pays en développement, dont les exportations constituent une part croissante du produit intérieur brut (PIB). Ainsi, l'augmentation de la part des exportations de biens et de services dans le PIB, qui est passée de 13 % en 1970 à 28 % en 1995, s'est accompagnée d'une croissance annuelle du PIB réel. Entre 1970 et 1995, le taux de croissance annuel moyen de l'ensemble des pays en développement a été de 4,3 %, celui des pays en développement à faibles revenus de 5,5 % et celui des pays en développement à revenus élevés de 4,1 %¹.

2. De bons transports maritimes et de bonnes installations portuaires sont indispensables au développement du commerce extérieur. Cette observation vaut particulièrement pour les petits États insulaires en développement, qui sont désavantagés par leur situation géographique et économique et doivent ainsi faire face à de nombreux handicaps (coûts de distribution et de transbordement élevés, absence de transports maritimes fiables, insuffisance des installations portuaires, manque d'efficacité de l'administration maritime et déséconomies d'échelle lorsque les tarifs de fret sont négociés avec les conférences maritimes). On estime, par exemple, que le coût total du fret des petits États insulaires en développement était de plus de 55 % plus élevé que celui des pays développés à économie de marché en 1993 et de plus de 66 % plus élevé en 1996. Le tableau 1 compare les petits États insulaires en développement avec d'autres groupes de pays et montre les grandes disparités qui existent entre eux. De plus, dans la plupart des petites îles isolées, le coût du fret représente un pourcentage encore plus élevé de la valeur des importations (de 12 à 18 %), soit pratiquement le double de celui des autres pays en développement et près du triple de celui des pays développés.

3. Pour mener ses activités dans le domaine des transports, y compris les transports maritimes, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) s'appuie sur la Déclaration de Midrand² qu'elle a adoptée à sa neuvième session, tenue en Afrique du Sud en 1996. Ses activités de recherche et de coopération technique dans ce domaine, qui portent essentiellement sur les transports maritimes commerciaux, permettent d'améliorer la qualité des services commerciaux et la capacité des petits États insulaires en développement de participer activement au commerce mondial. Recherche, coopération technique et mise en valeur des ressources humaines sont les éléments complémentaires d'une approche intégrée des problèmes de transport. La recherche permet de trouver de nouveaux moyens de résoudre les problèmes de développement. *L'étude sur les transports maritimes*, publication annuelle de la CNUCED qui analyse les tendances du commerce et des transports maritimes mondiaux à court et à moyen termes, revêt une importance particulière à cet égard. Le numéro de cette revue pour 1997³ a traité spécialement des problèmes de transport maritime des petits États insulaires en développement, de la part prise par ces derniers dans le commerce maritime mondial et, en particulier, de leur place en tant qu'utilisateurs de transports maritimes. Les programmes de formation permettent de diffuser les résultats de la recherche auprès des décideurs, des administrateurs et du secteur privé des pays en développement, et la coopération technique offre les moyens d'assurer le suivi de l'aide accordée, sur leur demande, aux pays en développement. Dans le même temps, les informations et les idées que le personnel de coopération technique communique depuis le terrain permettent aux fonctionnaires du Secrétariat de mieux comprendre les besoins des pays en développement et de mieux y répondre. La coopération technique est donc une importante source d'idées pour la recherche et l'élaboration des politiques.

Tableau 1
**Estimation du coût du fret par rapport à la valeur des importations,
 1993 et 1996^a**

(En millions de dollars des États-Unis)

Pays	Coût total du fret des importations (estimation)		Valeur des importations (c.a.f.)		Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations	
	1993	1996	1993	1996	1993	1996
Afrique						
Sao Tomé-et-Principe	3,90	7,28	22	41	17,76	17,76
Cap-Vert	24,54	44,20	191	344	12,85	12,85
Comores	7,20	21,58	56	168	12,84	12,85
Maurice	217,80	278,48	1 715	2 193	12,70	12,70
Réunion	383,41	284,95	3 633	2 700	10,55	10,55
Seychelles	24,30	43,55	189	339	12,84	12,85
	661,15	680,04	5 806	5 785	11,39	11,76
Asie						
Maldives	16,60	37,79	185	422	8,95	8,95
Singapour	4 751,90	7 332,08	85 234	131 506	5,58	5,58
Bahreïn	376,40	434,47	3 825	4 451	9,84	9,76
Chypre	236,20	363,22	2 590	3 984	9,12	9,12
	5 310,10	8 167,56	91 834	140 363	5,86	5,82
Europe						
Malte	213,80	275,85	2 173	2 803	9,84	9,84
Caraïbes et Amérique du Nord						
Antigua-et-Barbuda	21,90	28,74	245	321	8,95	8,95
Bahamas	207,50	220,40	3 500	3 720	5,93	5,92
Barbade	51,40	63,58	574	710	8,95	8,95
Bermudes	52,74	57,22	589	639	8,95	8,95
Dominique	10,30	20,69	115	231	8,95	8,95
Grenade	12,40	10,83	120	105	10,31	10,32
Guadeloupe	309,63	489,25	2 410	3 808	12,85	12,85
Haïti	52,70	112,16	410	873	12,84	12,85
Jamaïque	252,00	327,68	2 097	2 726	12,02	12,02
Martinique	209,55	258,37	1 631	2 011	12,85	12,85
République dominicaine	312,90	809,41	2 436	6 300	12,84	12,85
Saint-Kitts-et Nevis	8,90	14,95	100	167	8,95	8,95
Sainte-Lucie	28,60	19,79	320	221	8,95	8,95
Saint-Pierre-et-Miquelon	4,20	5,17	43	53	9,76	9,76
Saint-Vincent-et-les Grenadines	8,24	15,94	92	178	8,95	8,95
Trinité-et-Tobago	142,50	177,83	1 448	1 807	9,84	9,84
	1 685,46	2 632,01	16 130	23 870	10,45	11,03

Pays	Coût total du fret des importations (estimation)		Valeur des importations (c.a.f.)		Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations	
	1993	1996	1993	1996	1993	1996
Océanie						
Fidji	66,23	113,04	720	885	9,20	12,77
Guam	46,57	56,01	385	463	12,10	12,10
Îles Salomon	16,60	26,43	101	161	16,42	16,42
Kiribati	1,50	9,66	15	99	9,76	9,76
Nauru	12,00	2,33	134	26	8,95	8,95
Nouvelle-Calédonie	111,77	120,72	924	998	12,10	12,10
Papouasie-Nouvelle-Guinée	166,80	215,33	1 299	1 676	12,84	12,85
Polynésie française	88,43	98,10	731	811	12,10	12,10
Samoa américaines	6,54	5,19	73	58	8,95	8,95
Samoa occidental	9,30	15,44	105	174	8,87	8,87
Tonga	4,96	5,94	61	73	8,14	8,13
Vanuatu	9,70	19,48	80	161	12,10	12,10
	540,40	687,67	4 628	5 585	11,68	12,31
Sous-total, petits pays insulaires en développement	8 481,90	12 443,10	120 571	178 406	7,03	6,97
Total mondial	201 385	259 940	3 601 481	4 954 040	5,59	5,25
Total, pays développés à économie de marché	118 043	151 145	2 600 770	3 604 494	4,54	4,19
Total général, pays en développement	83 342	108 795	1 000 711	1 349 546	8,33	8,06
Total, pays en développement :						
D'Afrique	9 837	12 073	88 979	105 821	11,06	11,41
D'Amérique	15 098	21 929	189 094	309 560	7,98	7,08
D'Asie^b	56 951	72 263	707 430	906 714	8,05	7,97
D'Europe	934	1 842	10 940	21 866	8,54	8,42
D'Océanie	522	688	4 268	5 585	12,23	12,32

Source : Données établies par le secrétariat de la CNUCED sur la base des données du Fonds monétaire international relatives aux facteurs coût/assurance/fret et franco à bord et du *Manuel de statistiques du commerce international et du développement*.

^a Les estimations concernant les groupes de pays et l'ensemble des pays sont incomplètes puisque les données sur lesquelles elles se fondent ne concernent que les pays membres du FMI.

^b Chiffres de 1993, y compris ceux concernant certains pays d'Océanie.

4. On peut citer pour exemple d'assistance technique combinant aide à la formulation des politiques et formation un projet pilote d'aide à la participation privée qui a été achevé récemment. Mis en oeuvre pour la première fois en Thaïlande, un projet de même nature vient d'être lancé en Indonésie; il doit être ultérieurement étendu aux petits pays insulaires en développement. Bien que l'Indonésie ne figure pas parmi ce groupe de pays, elle est confrontée à des problèmes de transport maritime semblables à ceux que connaissent les petits pays insulaires de la région, en particulier entre ses îles. La CNUCED aide les bénéficiaires de ce type de projet à élaborer des plans directeurs de développement du secteur maritime et organise des séminaires de formation pour aider les transporteurs à offrir des services de transport efficaces et permettre aux usagers d'utiliser au mieux les services de transport à faible coût qui leur sont proposés.

II. Situation actuelle de la navigation maritime

5. La présente section analyse la situation actuelle du commerce extérieur des petits États insulaires en développement et les caractéristiques de leur flotte marchande. Les problèmes de transport maritime ne se posent pas du tout de la même façon dans tous les petits États insulaires en développement, dont la situation géographique, les ressources naturelles et le niveau de développement économique sont très divers. Il est évident que les problèmes de Singapour, par exemple, qui jouit d'une excellente situation géographique et dont le débit de conteneurs est le deuxième du monde³ et le PIB par habitant est voisin de 25 000 dollars⁴, sont fort différents de ceux de la plupart des autres petits États insulaires en développement. Ainsi, le revenu par habitant des pays en développement d'Océanie va de 543 dollars pour Kiribati à 2 640 dollars pour Fidji⁴ et les investissements dans les transports maritimes de ces pays, si indispensables à leur commerce extérieur, sont nettement insuffisants.

A. Commerce extérieur des petits États insulaires en développement

6. Au cours de la période 1985-1995, la croissance des exportations des petits États insulaires en développement dont la population est inférieure à 5 millions d'habitants est restée globalement stable en termes nominaux (5 % par an environ) tandis que la croissance de leurs importations se ralentissait nettement dans les mêmes termes – passant de 8,3 % par an en moyenne pour la période 1985-1990 à 3,8 % pour la période 1990-1995 – en raison de la légère décélération de la croissance de leur PIB durant la première moitié des années 90.

7. En moyenne, les exportations à destination des pays développés représentent les deux tiers de la valeur totale des exportations des petits pays insulaires en développement. En 1995, seuls quelques pays (les Seychelles et Tuvalu, par exemple) ont exporté davantage de marchandises vers d'autres pays en développement que vers les pays développés. Durant cette même année, deux tiers des pays en développement environ ont exporté davantage de marchandises vers les pays de l'Union européenne que vers toute autre région développée, tandis que la moitié des autres ont exporté davantage de marchandises vers l'Amérique du Nord et l'Amérique centrale, et l'autre moitié vers le Japon. Les petits pays insulaires en développement dont les exportations de marchandises vers l'Europe sont en nette augmentation sont la Barbade, le Cap-Vert, les Comores et les Maldives, et ceux dont les exportations de marchandises vers l'Amérique du Nord et l'Amérique centrale connaissent une hausse sensible sont la Dominique et Sao Tomé-et-Principe.

8. Les importations des petits pays insulaires en développement proviennent en grande partie des pays développés, dans une proportion légèrement plus importante en 1995 (68,5 %) qu'en 1985 (64,8 %). En 1995, près de la moitié de ces États a importé davantage de marchandises à partir de l'Union européenne que de toute autre région développée, un quart a importé davantage de marchandises à partir de l'Amérique du Nord et de l'Amérique centrale et le quart restant à partir du Japon. Les petits États insulaires en développement dont les importations à partir de l'Amérique du Nord et de l'Amérique centrale ont le plus augmenté entre 1985 et 1995 sont la Jamaïque et la Trinité-et-Tobago et celui dont les importations à partir de l'Europe ont le plus augmenté durant cette période est la Barbade.

B. Flottes marchandes des petits États insulaires en développement

9. Le régime de la libre immatriculation a pour effet de fausser les statistiques relatives aux flottes des petits États insulaires en développement. La libre immatriculation est un moyen légal, pour les pays où les réglementations en matière de sécurité sont souples et les frais d'immatriculation peu élevés, de transporter des marchandises provenant de pays où ces réglementations sont plus strictes et les frais d'exploitation plus élevés. Elle leur offre la possibilité de dégager des recettes fiscales supplémentaires et de créer des emplois lorsque les sociétés de gestion maritime s'y installent. Ce sont surtout les propriétaires des flottes librement immatriculées qui en profitent car la part de tonnage appartenant aux ressortissants des pays qui pratiquent ce régime reste très faible.

10. Dans les petits États insulaires en développement, le tonnage transporté par des navires librement immatriculés représente 82,1 % du tonnage total. Pour être plus précise, l'analyse de la flotte de ces États devrait donc mettre l'accent sur les 30,5 millions de tonnes de port en lourd (tpl) correspondant au pourcentage restant. La composition de cette flotte, résumée au tableau 2, montre qu'elle est presque entièrement immatriculée à Singapour, Antigua-et-Barbuda, Saint-Vincent-et-les Grenadines et la Barbade, qui en regroupent à eux seuls 96 %, si l'on exclut les principaux pays pratiquant la libre immatriculation. Ce fort pourcentage tient en partie au système d'immatriculation⁵, qui ne tient compte que des navires d'un tonnage égal ou supérieur à 100 tonneaux de jauge brute. De ce fait, bon nombre de navires de plus petit tonnage ne sont pas répertoriés dans la banque de données mondiale des Lloyd's Maritime Information Services (Londres) alors que de nombreux navires de moins de 100 tonneaux de jauge brute sont toujours en service dans bon nombre de petits États insulaires en développement.

11. L'âge de la flotte des petits États insulaires en développement est un autre facteur qualitatif à prendre en considération. Comme le montre le tableau 3, les navires de ce groupe de pays sont généralement plus vieux que ceux des autres groupes et leur vétusté économique et technique apparente se traduit généralement par des coûts d'exploitation plus élevés (les réparations et l'entretien augmentant avec l'âge des navires), des retards, un manque de fiabilité et des risques environnementaux plus élevés. En bref, la flotte des petits États insulaires en développement vieillit et a besoin d'être renouvelée.

12. Une autre conclusion que l'on peut tirer de l'analyse des données sur les propriétaires et les types de navires est que les petits États insulaires en développement devraient pouvoir mieux assurer leur propre commerce. Leur flotte, qui est immatriculée dans une très large proportion (82,1 %) dans des petits pays insulaires en développement pratiquant la libre immatriculation, rapporte des devises étrangères, crée des emplois et permet une certaine diversification économique mais ne répond pas vraiment à leurs besoins commerciaux, la majeure partie des produits manufacturés étant transportée par porte-conteneurs ou par cargos classiques. En 1997, les porte-conteneurs ne représentaient que 5,5 % de leur flotte et les cargos 16,7 %. Si l'on exclut les navires immatriculés à Antigua-et-Barbuda, aux Bahamas, aux Bermudes, à Chypre, à Malte, à Saint-Vincent-et-les Grenadines, à Singapour et à Vanuatu, la flotte de conteneurs et de cargos des petits États insulaires en développement est très peu importante.

Tableau 2
**Flottes marchandes des petits États insulaires en développement
 par pavillon d'immatriculation^a, groupe de pays et type de navire^b
 au 31 décembre 1997**

[En tonnes de port lourd (tpl)]

<i>Pays</i>	<i>Nombre total de navires</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Cargos^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Divers</i>
Afrique						
Sao Tomé-et-Principe	2 492	..	..	1 285	..	1 207
Cap-Vert	26 689	1 525	..	13 019	7 954	4 191
Comores	2 138	..	..	1 474	..	664
Maurice	363 251	84 464	5 137	133 388	130 915	9 347
Réunion	–	–	–	–	–	–
Seychelles	4 079	..	..	3 278	..	801
Total, Afrique	398 649	85 989	5 137	152 444	138 869	16 210
Asie						
Maldives	145 236	12 679	..	124 882	..	7 675
Singapour	29 537 419	13 894 128	8 012 579	2 699 573	3 379 025	1 552 114
Bahreïn	276 725	98 512	44 110	98 348	..	35 755
Chypre	36 994 017	6 685 656	20 232 826	6 638 150	2 462 572	974 813
Total, Asie	66 953 397	20 690 975	28 289 515	9 560 953	5 841 597	2 570 357
Europe						
Malte	38 006 551	16 665 836	14 818 464	4 873 379	735 435	913 437
Caraïbes et Amérique du Nord						
Antigua-et-Barbuda	2 916 330	6 253	294 531	1 490 545	1 088 884	36 117
Bahamas	39 287 545	20 449 958	8 266 669	7 356 651	959 292	2 254 975
Barbade	1 427 315	639 650	402 493	321 660	..	63 512
Bermudes	7 392 210	4 142 034	1 943 287	226 279	547 695	532 915
Dominique	3 076	..	..	2 531	..	545
Grenade	950	..	..	950	..	..
Guadeloupe	–	–	–	–	–	–
Haïti	963	..	..	793	..	170
Jamaïque	6 112	3 065	..	2 813	..	234
Martinique	–	–	–	–	–	–
République dominicaine	10 243	1 635	..	7 549	..	1 059
Sainte-Lucie	..	..	..	..	..	..
Saint-Kitts-et-Nevis	550	..	..	550	..	..
Saint-Pierre-et-Miquelon	–	–	–	–	–	–
Saint-Vincent-et-les Grenadines	12 385 105	1 959 336	5 542 384	4 109 794	149 292	624 299
Trinité-et-Tobago	8 780	..	..	3 731	..	5 049
Total, Caraïbes et Amérique du Nord	63 439 179	27 201 931	16 449 364	13 523 846	2 745 163	3 518 875

Pays	Nombre total de navires	Pétroliers	Vraquiers	Cargos ^c	Porte-conteneurs	Divers
Océanie						
Fidji	29 542	3 605	..	10 940	..	14 997
Guam	-	-	-	-	-	-
Îles Salomon	6 775	..	..	3 155	..	3 620
Kiribati	7 054	3 048	..	3 352	..	654
Nauru	..	..	..	..	..	..
Nouvelle-Calédonie	-	-	-	-	-	-
Papouasie-Nouvelle-Guinée	66 221	4 380	..	50 878	..	10 963
Polynésie française	-	-	-	-	-	-
Samoa américaines	-	-	-	-	-	-
Samoa occidentales	6 441	..	..	6 066	..	375
Tonga	15 471	..	..	11 319	..	4 152
Vanuatu	1 846 875	21 502	1 034 371	386 846	..	404 156
Total, Océanie	1 978 379	32 535	1 034 371	472 556	..	438 917
Total général	170 776 155	64 677 266	60 596 851	28 583 178	9 461 064	7 457 796
Pourcentage du total général	100,0	37,9	35,5	16,7	5,5	4,4

Source : Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

Note : Deux points (..) indiquent que le chiffre correspondant est nul ou négligeable. Un tiret (-) indique que les données ne sont pas disponibles.

^a Les appellations employées dans le présent tableau et la présentation des données qui y figurent se réfèrent aux pavillons d'immatriculation 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 concernés ou de leurs autorités ni quant au tracé de leurs frontières.

^b Navires de 100 tonneaux de jauge brute ou davantage.

^c Y compris les cargos mixtes.

Tableau 3

Répartition de l'âge des navires des petits États insulaires en développement par type de navire, au 31 décembre 1995

[En pourcentage du tonnage de port en lourd (TPL)]

Groupe de pays	Type de navire	Total	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15 ans et plus	Moyenne d'âge (années) ^a	Moyenne d'âge (années) 1994 ^a
Tous les pays	Tous les navires	100	15,6	14,0	18,2	52,2	14,96	15,00
	Pétroliers	100	20,9	12,6	9,6	56,9	14,97	15,35
	Vraquiers	100	12,3	15,5	25,9	46,3	14,63	14,58
	Cargos	100	7,4	10,2	19,8	62,6	17,01	16,61
	Porte-conteneurs	100	26,0	19,0	17,5	37,5	12,20	12,03
	Divers	100	13,2	16,4	21,0	49,4	14,80	14,41
Pays développés à économie de marché	Tous les navires	100	15,5	14,7	20,1	49,7	14,69	14,75
	Pétroliers	100	16,8	10,4	11,6	61,2	15,92	16,29
	Vraquiers	100	11,8	17,3	29,6	41,3	14,09	14,04
	Cargos	100	12,9	14,8	23,2	49,1	14,88	14,42
	Porte-conteneurs	100	25,9	19,1	15,7	39,3	12,39	11,71
	Divers	100	16,4	18,9	21,4	43,3	13,75	13,38

<i>Groupe de pays</i>	<i>Type de navire</i>	Total	<i>0-4 ans</i>	<i>5-9 ans</i>	<i>10-14 ans</i>	<i>15 ans et plus</i>	<i>Moyenne d'âge (années)^a</i>	<i>Moyenne d'âge (années) 1994^a</i>
Principaux pays pratiquant la libre immatriculation	Tous les navires	100	16,7	11,7	14,5	57,1	15,46	15,81
	Pétroliers	100	26,5	11,2	6,5	55,8	14,37	15,28
	Vraquiers	100	7,1	10,8	21,9	60,2	16,77	16,76
	Cargos	100	5,7	12,2	19,8	62,3	17,05	16,84
	Porte-conteneurs	100	32,1	15,2	19,6	33,1	11,34	11,78
	Divers	100	12,1	20,0	15,1	52,8	15,07	14,46
Pays en développement (à l'exclusion des pays pratiquant la libre immatriculation)	Tous les navires	100	13,8	18,0	23,2	45,0	14,22	14,31
	Pétroliers	100	17,1	16,1	14,5	52,3	14,72	15,50
	Vraquiers	100	15,8	25,3	33,2	25,7	11,73	11,78
	Cargos	100	2,8	6,4	16,4	74,4	18,84	18,20
	Porte-conteneurs	100	21,4	21,5	14,7	42,4	13,03	11,18
	Divers	100	11,6	11,9	26,9	49,6	15,21	15,06
Petits États insulaires en développement	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	
	Cargos	100	3,08	6,89	13,60	76,43	18,99	
	Porte-conteneurs	100	17,43	23,46	14,50	44,61	13,55	
	Divers	100	2,57	3,54	30,92	62,97	17,86	

Source : Données établies sur la base des données fournies par les Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

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

C. Évolution de la navigation maritime

13. La tendance des transports maritimes internationaux à se restructurer et, en particulier, à se mondialiser, contribue elle aussi à limiter les capacités de transport de nombreux petits États insulaires en développement. Ces 10 dernières années, en effet, les accords de coopération commerciale et la multiplication des fusions entre les grandes sociétés de porte-conteneurs ont entraîné une concentration des transports maritimes qui a permis de développer des services en étoile entre les principales zones commerciales et de réaliser des économies d'échelle, mais qui oblige les petits États insulaires en développement à améliorer leurs services portuaires de transbordement, à se procurer des navires munis de dispositifs de levage de conteneurs, à acquérir du matériel et des logiciels de transmission électronique de données et à former du personnel de gestion. Faute de pouvoir investir dans les infrastructures, en particulier dans les navires et les installations portuaires, bon nombre de ces pays risquent de ne pas être en mesure de développer leurs transports maritimes.

III. Recommandations

14. Les recommandations formulées dans le document E/CN.17/1996/20/Add.4, qui énoncent les conditions minimales requises pour que les petits États insulaires en développement disposent des moyens de transport voulus pour se développer d'une manière équilibrée et puissent mieux participer au commerce mondial, sont toujours

valables. Les petits pays insulaires en développement doivent être en mesure d'investir dans les équipements, les navires et la main-d'oeuvre. Ils doivent aussi améliorer leurs cadres juridique et politique et aligner leurs méthodes d'exploitation sur la pratique internationale. Enfin, ils doivent, pour attirer les investissements étrangers et inciter le secteur privé à investir dans la navigation maritime, harmoniser leurs réglementations, au moins au niveau régional, et exploiter les possibilités de coopération existantes afin que les exploitants puissent accéder plus facilement à leurs marchés maritimes et que leurs propres exploitants puissent être compétitifs. Les organisations internationales devraient continuer à les aider à ces fins et appuyer fermement les efforts régionaux visant à améliorer les transports maritimes régionaux.

Notes

¹ CNUCED, *Manuel de statistiques du commerce international et du développement*, 1995 (publication des Nations Unies, numéro de vente : E/F.97.II.D.7), tableaux 6.2 et 6.3.

² Voir *Actes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, neuvième session, Midrand (République d'Afrique du Sud), 27 avril-11 mai 1996, Rapport et annexe* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.97.II.D.4), partie I, sect. A.

³ CNUCED, *Étude sur les transports maritimes* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.97.II.D.9).

³ CNUCED, *Étude sur les transports maritimes* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.97.II.D.9).

⁴ CNUCED, *Manuel de statistiques du commerce international et du développement* (publication des Nations Unies, numéro de vente : E/F.97.II.D.7), tableau 6.1.

⁵ Lloyd's Maritime Information Services (Londres).