

Chapitre 2

STRUCTURE ET REGIME DE PROPRIETE DE LA FLOTTE MONDIALE

Le présent chapitre détermine la dynamique de l'offre maritime mondiale. Des informations avec des données complètes sur la structure et le régime de propriété de la flotte mondiale y sont fournies. Les livraisons et démolitions de navires, le tonnage en commande, les prix des navires neufs et les marchés des navires d'occasion y sont également analysés.

A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

1. Principaux types de navires

La figure 4 et le tableau 6 contiennent des séries chronologiques comparatives sur la flotte mondiale pour 2002, 2003 et 2004. Au 1er janvier 2004, le tonnage de la flotte marchande mondiale s'élevait à 857,0 millions de tonnes de port en lourd (tpl), chiffre supérieur de 1,5 % à celui de 2003, année où il avait déjà augmenté de 2,3 % par rapport à celui de 2002. Cette augmentation est inférieure à celles des deux années précédentes. Les livraisons de navires neufs ont représenté 49,2 millions de tpl, tandis que les démolitions et les pertes se sont chiffrées à 25,6 millions de tpl. Il en est résulté un gain net de 23,6 millions de tpl en 2003.

En 2003, le tonnage des navires-citernes a augmenté d'un très bon 4,1 % et celui des vraquiers de 2,5 %. Ces deux types de navires ont représenté 72,9 % du tonnage total, soit une légère augmentation par rapport aux 71,6 % de 2002. La flotte de navires de charge classiques a encore diminué en 2003, quoique à un rythme plus lent que l'année précédente, à savoir 2,5 %; cette catégorie représente maintenant 11,1 % du total de la flotte mondiale. S'agissant du tonnage de port en lourd, la flotte de porte-conteneurs a augmenté de 7,7 millions de tpl, soit 9,3 %, et représente maintenant 10,6 % du total de la flotte mondiale. Ce taux d'augmentation relativement élevé reflète la proportion croissante de produits manufacturés faisant l'objet du trafic, généralement par porte-conteneurs. Le tonnage de port en lourd des transporteurs de gaz liquide (essentiellement GNL et GPL) et des transbordeurs et autres navires à passagers a augmenté régulièrement.

2. Flotte mondiale de porte-conteneurs

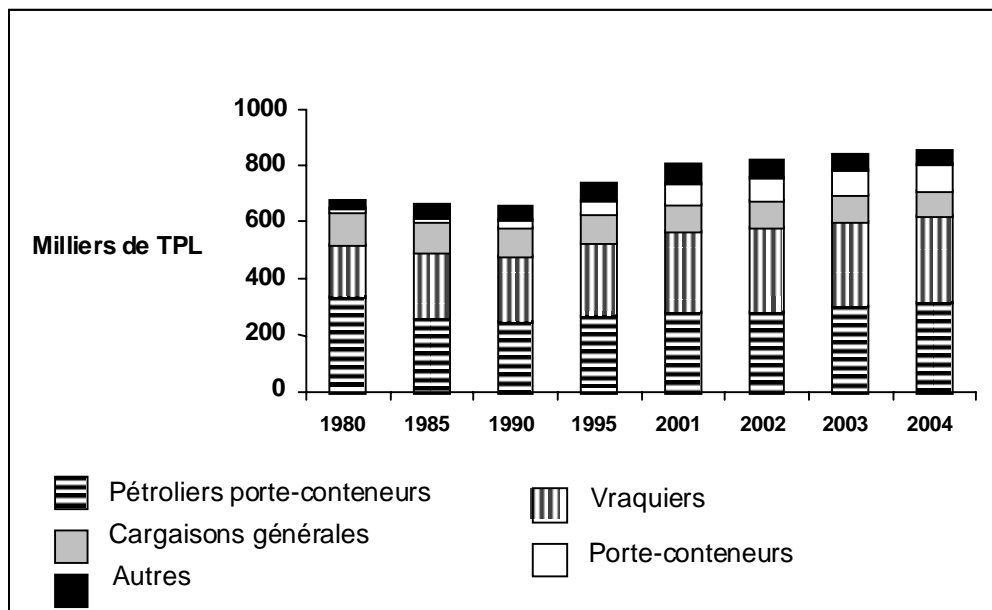
La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2003, tant en nombre d'unités qu'en capacité EVP, pour s'établir, début 2004, à 3 054 navires d'une capacité totale de 6 437 218 EVP, soit un accroissement de 5,7 % du nombre de navires et de 9,2 % de la capacité EVP par rapport à l'année précédente (voir le tableau 7). La taille des navires a également continué à augmenter, la capacité de charge moyenne par unité passant de 1 944 EVP en 2002 à 2 108 EVP en 2004, avec la construction d'unités de plus gros tonnage dans le but de réaliser des économies d'échelle. À la fin de 2003, l'intérêt très net pour les gros porte-conteneurs ne s'était pas démenti. Les unités de plus de 3 000 EVP ont constitué 70,5 % du total des livraisons de tonnage cellulaire de l'année et 81,6 % des commandes enregistrées.

3. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

Le tableau 8 fournit des données sur la répartition moyenne par âge de la flotte marchande mondiale par catégories de navires et par groupes de navires et territoires. La moyenne d'âge de l'ensemble de la flotte mondiale a baissé légèrement pour s'établir à 12,5 ans. En ce qui concerne les différentes catégories de navires, l'âge moyen des navires-citernes a baissé de près d'un an, s'établissant à 10,9 ans en 2003. La proportion de navires-citernes de 15 ans et plus est tombée de 33,5 % en 2002 à 29,9 % en 2003, ce qui reflète un niveau identique d'activités de démolition, lesquelles ont atteint 18,4 millions de tpl en 2003 contre 18,1 millions de tpl en 2002. La moyenne d'âge de la flotte de vraquiers a légèrement

GRAPHIQUE 4

Composition de la flotte mondiale par principaux types de navires, différentes années



Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED sur la base de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

augmenté pour passer à 12,9 ans en 2003. Les porte-conteneurs constituent toujours la catégorie de navires la plus jeune en 2003, avec un âge moyen de 9,2 années, soit un peu plus que les 9,1 années d'âge moyen l'année précédente. Cette tendance se reflète également dans la proportion des navires de zéro à quatre ans d'âge – 32,3 %, la plus élevée pour toutes les catégories de navires.

Par groupes de pays, c'est dans les pays développés à économie de marché que la moyenne d'âge des navires a été la plus basse – soit 10,9 années contre 11,7 ans en 2002. La tendance à une diminution de la moyenne d'âge de la flotte, apparue il y a quelques années, s'est poursuivie dans ces pays. Également dans ce groupe, l'âge moyen des navires-citernes a diminué de plus d'une année pour s'établir à 9,0 années en 2003, contre 10,5 années en 2002. Cette tendance reflète le bannissement du tonnage ancien par l'Union européenne, mesure prise après le naufrage du Prestige. Les principaux pays de libre immatriculation se situent à la seconde place pour l'âge moyen de l'ensemble des navires (11,9 ans en 2003 contre 12,1 ans en 2002), bien que la tendance à faire enregistrer les navires neufs sous pavillon de libre immatriculation se soit ralentie. L'âge moyen de l'ensemble des navires immatriculés dans les pays en développement (à l'exclusion des grands pays de libre immatriculation) a diminué de près d'une demi-

année en 2003 pour se situer à 13,1 ans, contre 13,5 ans en 2002. En ce qui concerne ce groupe, l'âge moyen des navires de charge classique est tombé à 18,8 ans, tandis que celui des porte-conteneurs n'a connu qu'une hausse mineure, soit 8,8 ans. L'âge moyen des navires immatriculés dans les pays socialistes d'Asie est passé à 17,6 ans en 2003. Les pays d'Europe centrale et orientale ont toujours la flotte la plus ancienne (20,7 ans en 2003 contre 20,1 ans en 2002), et les navires construits de plus de 15 ans représentent plus des quatre cinquièmes de l'ensemble de la flotte, tandis que les vraquiers constituent la catégorie de navires la plus ancienne avec 23,3 ans.

4. Livraison de navires neufs

Les activités de construction navale, exprimées en tonnes de port en lourd, ont atteint un niveau sans précédent, 49,2 millions de tpl ayant été livrés en 2003 (voir le tableau 9) soit une faible augmentation par rapport aux chiffres records enregistrés en 2002 (49,0 millions de tpl). Le nombre total d'unités livrées est passé à 1 707 en 2003 contre 1 539 en 2002 (10,9 %). Ce chiffre élevé est essentiellement dû aux livraisons de navires-citernes, qui se sont établies à 30,7 millions de tpl, soit une augmentation impressionnante de 31,2 % par rapport au niveau de 2002, et le nombre de nouveaux navires est

passé de 182 unités en 2002 à 293 unités en 2003. La taille moyenne de ces navires était de 105 000 tpl. À l'inverse, les livraisons de vraquiers ont diminué de 2,0 millions de tpl, soit environ 14,2 %, par rapport au niveau de 2002. Une autre caractéristique à noter est la taille importante des vraquiers livrés en 2003. L'année précédente, le

tonnage moyen en lourd avait été de 62 400, alors qu'il a été de 68 300 en 2003. Les nouvelles constructions d'autres types de navires, y compris les navires de charge classiques et porte-conteneurs, ont été plus nombreuses, mais le tonnage en lourd a diminué de 1 235 unités et de 6,2 millions de tpl en 2003.

TABLEAU 6

Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2002-2004^a
(en milliers de tpl – chiffres au 1^{er} janvier)

| <i>Principaux types de navires</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>2004</i> | <i>Variations en pourcentage 2003/2004</i> |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--|
| Navires citernes | 285 519 <i>34,6</i> | 304 396 <i>36,1</i> | 316 759 <i>37,0</i> | 4,1 |
| Vraquiers | 294 588 <i>35,7</i> | 300 131 <i>35,6</i> | 307 661 <i>35,9</i> | 2,5 |
| Minéraliers vraquiers pétroliers | 14 456 <i>1,8</i> | 12 612 <i>1,5</i> | 12 110 <i>1,4</i> | -4,0 2,8 |
| Minéraliers vraquiers | 280 132 <i>33,9</i> | 287 519 <i>34,1</i> | 295 551 <i>34,5</i> | 2,8 |
| Navires de charge classiques | 99 872 <i>12,1</i> | 97 185 <i>11,5</i> | 94 768 <i>11,1</i> | -2,5 |
| Porte-conteneurs | 77 095 <i>9,3</i> | 82 793 <i>9,8</i> | 90 462 <i>10,6</i> | 9,3 |
| Autres types de navires | 68 578 <i>8,3</i> | 59 730 <i>7,1</i> | 47 324 <i>5,5</i> | -20,8 |
| Méthaniers | 19 074 <i>2,3</i> | 19 469 <i>2,3</i> | 20 947 <i>2,4</i> | 7,6 |
| Chimiquiers | 7 974 <i>1,0</i> | 8 027 <i>1,0</i> | 8 004 <i>0,9</i> | -0,3 |
| Navires-citernes divers | 785 <i>0,1</i> | 906 <i>0,1</i> | 947 <i>0,1</i> | 4,5 |
| Transbordeurs et autres navires à passagers | 5 319 <i>0,6</i> | 5 495 <i>0,7</i> | 5 561 <i>0,6</i> | 1,2 |
| Autres navires | 35 426 <i>4,3</i> | 25 833 <i>3,1</i> | 11 865 <i>1,4</i> | -54,1 |
| Total mondial | 825 652 <i>100,0</i> | 844 235 <i>100,0</i> | 856 974 <i>100,0</i> | 1,5 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

TABLEAU 7

**Porte-conteneurs cellulaires intégraux, répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP
par groupes de pays, en 2002, 2003 et 2004^a**
(chiffres au 1^{er} janvier)

| Pavillons d'immatriculation par groupes de pays | Nombre de navires | | | Capacité EVP et parts en pourcentage | | |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---|---------------------------|---------------------------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2002 | 2003 | 2004 |
| Total mondial | 2 755 <i>100,0</i> | 2 890 <i>100,0</i> | 3 054 <i>100,0</i> | 5 356 650 <i>113,2</i> | 5 896 154 <i>100,0</i> | 6 437 218 <i>100,0</i> |
| Pays développés à économie de marché | 759 <i>27,5</i> | 798 <i>27,6</i> | 824 <i>27,0</i> | 1 785 609 <i>37,7</i> | 2 019 918 <i>34,3</i> | 2 147 550 <i>33,4</i> |
| Principaux pays de libre immatriculation | 1 117 <i>40,5</i> | 1 166 <i>40,3</i> | 1 224 <i>40,1</i> | 2 317 543 <i>49,0</i> | 2 591 977 <i>44,0</i> | 2 922 805 <i>45,4</i> |
| Total des pays développés à économie de marché et principaux pays de libre immatriculation | 1 876 <i>68,1</i> | 1 964 <i>68,0</i> | 2 048 <i>67,1</i> | 4 103 152 <i>86,7</i> | 4 611 895 <i>78,2</i> | 5 070 355 <i>78,8</i> |
| Pays d'Europe centrale et orientale y compris l'ex-URSS | 30 <i>1,1</i> | 29 <i>1,0</i> | 35 <i>1,1</i> | 24 590 <i>0,5</i> | 23 486 <i>0,4</i> | 26 813 <i>0,4</i> |
| Pays socialistes d'Asie | 98 <i>3,6</i> | 104 <i>3,6</i> | 136 <i>4,5</i> | 105 344 <i>2,2</i> | 114 112 <i>1,9</i> | 153 727 <i>2,4</i> |
| Pays en développement | 674 <i>24,5</i> | 720 <i>24,9</i> | 779 <i>25,5</i> | 994 024 <i>21,0</i> | 1 035 578 <i>17,6</i> | 1 115 019 <i>17,3</i> |
| <i>Dont :</i> | | | | | | |
| Afrique | 10 <i>0,4</i> | 9 <i>0,3</i> | 9 <i>0,3</i> | 10 674 <i>0,2</i> | 8 237 <i>0,1</i> | 9 131 <i>0,1</i> |
| Amérique | 231 <i>8,4</i> | 249 <i>8,6</i> | 282 <i>9,2</i> | 273 893 <i>5,8</i> | 301 618 <i>5,1</i> | 361 472 <i>5,6</i> |
| Asie | 432 <i>15,7</i> | 462 <i>16,0</i> | 488 <i>16,0</i> | 708 883 <i>15,0</i> | 725 723 <i>12,3</i> | 744 416 <i>11,6</i> |
| Europe | 1 | 0 | 0 | 574 | 0 | 0 |
| Océanie | 0,0 0 | 0,0 0 | 0,0 0 | 0,0 0 | 0,0 0 | 0,0 0 |
| Autres pays | 0,0 77 | 0,0 73 | 0,0 56 | 0,0 129 540 | 0,0 111 083 | 0,0 71 304 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

TABLEAU 8

Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1^{er} janvier 2004
(pourcentage du tonnage total en *tpl*)

| Groupe de pays | Types de navires | 0 à | 5 à | 10 à | 15 à | 20 ans et | Âge moyen | Âge moyen |
|---|------------------------------|-------|-------|--------|--------|-----------|-------------------------------|-------------------------------|
| | | 4 ans | 9 ans | 14 ans | 19 ans | plus | (années) 2003 ^a | (années) 2002 ^a |
| Total mondial | Toutes catégories de navires | 22,4 | 21,6 | 16,1 | 12,1 | 27,7 | 12,5 | 12,6 |
| | Navires-citernes | 28,2 | 20,8 | 21,0 | 11,0 | 18,9 | 10,9 | 11,6 |
| | Vraquiers | 19,2 | 23,8 | 13,9 | 14,5 | 28,7 | 12,9 | 12,7 |
| | Navires de charge classiques | 7,8 | 14,4 | 10,3 | 13,5 | 53,9 | 17,4 | 17,0 |
| | Porte-conteneurs | 32,3 | 30,5 | 15,1 | 9,5 | 12,6 | 9,2 | 9,1 |
| | Autres navires | 15,9 | 13,7 | 12,9 | 7,8 | 49,8 | 15,8 | 16,0 |
| Pays développés à économie de marché | Toutes catégories de navires | 27,6 | 23,8 | 16,4 | 12,4 | 19,7 | 10,9 | 11,7 |
| | Navires-citernes | 35,6 | 23,9 | 18,7 | 10,8 | 11,0 | 9,0 | 10,5 |
| | Vraquiers | 17,6 | 25,1 | 14,1 | 17,0 | 26,1 | 12,8 | 13,1 |
| | Navires de charge classiques | 17,6 | 19,8 | 14,0 | 13,9 | 34,7 | 13,9 | 13,7 |
| | Porte-conteneurs | 34,2 | 29,5 | 15,5 | 10,6 | 10,2 | 8,8 | 8,7 |
| | Autres navires | 17,6 | 17,3 | 14,8 | 9,7 | 40,7 | 14,5 | 14,7 |
| Principaux pays de libre immatriculation | Toutes catégories de navires | 23,7 | 23,0 | 16,7 | 11,8 | 24,9 | 11,9 | 12,1 |
| | Navires-citernes | 27,3 | 20,5 | 23,1 | 10,9 | 18,2 | 10,9 | 11,6 |
| | Vraquiers | 21,7 | 25,1 | 13,3 | 13,4 | 26,5 | 12,3 | 12,0 |
| | Navires de charge classiques | 7,5 | 20,7 | 11,8 | 16,2 | 43,6 | 16,0 | 15,8 |
| | Porte-conteneurs | 34,5 | 29,1 | 14,6 | 9,1 | 12,7 | 9,0 | 9,1 |
| | Autres navires | 17,9 | 14,3 | 11,5 | 2,9 | 53,3 | 15,8 | 16,0 |
| Total partiel | Toutes catégories de navires | 25,1 | 23,3 | 16,6 | 12,0 | 23,0 | 11,6 | 11,9 |
| | Navires-citernes | 30,8 | 21,9 | 21,3 | 10,9 | 15,2 | 10,1 | 11,2 |
| | Vraquiers | 20,7 | 25,1 | 13,5 | 14,3 | 26,4 | 12,4 | 12,2 |
| | Navires de charge classiques | 11,5 | 20,4 | 12,7 | 15,3 | 40,1 | 15,2 | 15,0 |
| | Porte-conteneurs | 34,4 | 29,3 | 14,9 | 9,8 | 11,6 | 8,9 | 9,0 |
| | Autres navires | 17,7 | 15,9 | 13,2 | 6,5 | 46,6 | 15,1 | 15,3 |
| Pays d'Europe centrale et orientale | Toutes catégories de navires | 1,6 | 2,9 | 6,6 | 18,0 | 70,8 | 20,7 | 20,1 |
| | Navires-citernes | 4,9 | 3,4 | 1,6 | 15,8 | 74,4 | 20,7 | 20,4 |
| | Vraquiers | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 17,5 | 82,3 | 22,3 | 20,6 |
| | Navires de charge classiques | 1,1 | 3,2 | 9,0 | 17,2 | 69,5 | 20,6 | 20,2 |
| | Porte-conteneurs | 0,0 | 19,1 | 12,5 | 27,0 | 41,4 | 17,2 | 15,9 |
| | Autres navires | 1,2 | 2,2 | 13,3 | 21,5 | 61,8 | 20,0 | 19,6 |
| Pays socialistes d'Asie | Toutes catégories de navires | 10,4 | 8,8 | 12,0 | 13,1 | 55,7 | 17,6 | 16,7 |
| | Navires-citernes | 17,4 | 7,5 | 18,1 | 15,5 | 41,5 | 15,4 | 16,3 |
| | Vraquiers | 6,7 | 12,5 | 8,8 | 11,4 | 60,5 | 18,2 | 17,2 |
| | Navires de charge classiques | 3,1 | 4,8 | 4,8 | 11,1 | 76,2 | 20,8 | 20,6 |
| | Porte-conteneurs | 23,1 | 9,5 | 25,8 | 17,7 | 23,9 | 12,9 | 13,4 |
| | Autres navires | 17,4 | 7,5 | 18,1 | 15,5 | 41,5 | 15,4 | 16,3 |
| Pays en développement (sauf pays de libre immatriculation) | Toutes catégories de navires | 20,6 | 20,2 | 16,3 | 12,0 | 30,9 | 13,1 | 13,5 |
| | Navires-citernes | 27,2 | 19,5 | 19,8 | 11,0 | 22,5 | 11,4 | 12,5 |
| | Vraquiers | 17,6 | 21,9 | 17,0 | 15,7 | 27,8 | 13,1 | 12,8 |
| | Navires de charge classiques | 6,2 | 10,5 | 8,1 | 10,8 | 64,4 | 18,8 | 19,1 |
| | Porte-conteneurs | 28,9 | 40,0 | 12,9 | 5,7 | 12,4 | 8,8 | 8,7 |
| | Autres navires | 14,1 | 8,5 | 12,3 | 9,1 | 55,9 | 17,0 | 17,5 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

^a Pour calculer l'âge moyen, on a postulé que, dans chaque groupe d'âge, la structure par âge correspondait à une répartition régulière entre la limite inférieure et la limite supérieure. Pour les navires de 20 ans ou plus, on a postulé que l'âge médian était de 23,5 ans.

TABLEAU 9

Livraison de navires neufs, différentes années

| Année | Pétroliers ^a | | Transporteurs mixtes ^a | | Transporteurs de vrac sec ^a | | Autres navires ^b | | Total | |
|-------|-------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------|--|-----------------|-----------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | Nombre de navires | Millions de tpl | Nombre de navires | Millions de tpl | Nombre de navires | Millions de tpl | Nombre de navires | Millions de tpl | Nombre de navires | Millions de tpl |
| 1980 | 7,0 | 4 | 0,4 | 135 | 4,7 | 548 | 6,0 | 786 | 18,0 | 99 |
| 1985 | 3,9 | 10 | 0,7 | 339 | 14,7 | 529 | 5,0 | 95 | 25,0 | 72 |
| 1990 | 8,7 | 0 | 0,0 | 119 | 9,6 | 523 | 4,0 | 723 | 23,0 | 81 |
| 1997 | 7,5 | 3 | 0,3 | 299 | 18,8 | 696 | 10,2 | 1 067 | 36,8 | 69 |
| 1998 | 12,6 | 0 | 0,0 | 217 | 11,6 | 704 | 11,1 | 1 041 | 35,3 | 120 |
| 1999 | 19,1 | 4 | 0,4 | 195 | 13,0 | 585 | 8,4 | 940 | 40,5 | 161 |
| 2000 | 154 | 20,8 | 0 | 0,0 | 188 | 13,1 | 1 202 | 10,5 | 1 544 | 44,4 |
| 2001 | 112 | 14,4 | 0 | 0,0 | 310 | 21,0 | 1 048 | 9,8 | 1 470 | 45,2 |
| 2002 | 182 | 23,4 | 0 | 0,0 | 226 | 14,1 | 1 131 | 11,5 | 1 539 | 49,0 |
| 2003 | 293 | 30,7 | 2 | 0,2 | 177 | 12,1 | 1 235 | 6,2 | 1 707 | 49,2 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, Review, diverses livraisons.

^a Navires de plus de 10 000 tpl.

^b Navires de charge, de haute mer, de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute (tjb).

^c Chiffres provisoires.

5. Démolition

Les tableaux 10, 11 et 12 montrent l'évolution du tonnage, des types et de la moyenne d'âge des navires ferraillés. En 2003, le tonnage total vendu aux chantiers de démolition (25,6 millions de tpl a augmenté de 16,1 % par rapport à l'année précédente. Il a représenté 3,0 % du total mondial de port en lourd, contre 3,6 % en 2002. Les ventes de navires-citernes destinés à être démolis ont augmenté de 1,6 % pour s'établir à 18,4 millions de tpl; les effets combinés de la volatilité des taux d'affrètement et de la forte demande d'acier en Chine ont augmenté les prix de démolition jusqu'à plus de 300 dollars par tonne. Le nombre d'ULCC/VLCC vendus aux chantiers de démolition est passé de 35 unités en 2002 à 28 unités en 2003. Celui de Suezmax est demeuré stable à 14 unités en 2003, tandis que celui d'Aframax a nettement augmenté, passant de 20 unités en 2002 à 35 unités en 2003. Dans la catégorie plus restreinte des transporteurs de brut, le nombre de navires vendus à la ferraille a également augmenté : 66 navires vendus pour être ferraillés en 2002, contre 80 unités en 2003. L'âge

moyen des navires-citernes envoyés à la casse a augmenté d'une année pour se situer à 29,3 ans en 2003. Le nombre de vraquiers vendus à la ferraille a diminué de 44,1 % pour s'établir à 3,3 millions de tpl en 2003, et le nombre de transporteurs mixtes a diminué des deux tiers environ pour s'établir à 0,5 million de tpl en 2003. On a observé une diminution du nombre des vraquiers de toutes tailles vendus à la casse. Les ventes à la casse de navires de plus de 120 000 tpl sont passées de 5 unités en 2002 à 2 unités en 2003. En ce qui concerne les navires de 60 000 à 120 000 tpl, les ventes ont également diminué, passant de 26 unités en 2002 à 8 unités en 2003. Les ventes à la casse de Handymax ont légèrement diminué, passant de 11 unités en 2002 à 9 unités en 2003. L'âge moyen de tous les transporteurs de vrac sec démolis a été de 26,5 en 2003, c'est-à-dire un peu inférieur à celui de l'année précédente. La durée de vie utile des autres types de navires a été différente en 2003, puisque les porte-conteneurs vendus pour démolition avaient un âge moyen de 25,5 ans et que les navires de charge classiques avaient une moyenne d'âge de 29,3 ans. La démolition des navires a suscité des préoccupations en raison des

inquiétudes concernant l'environnement. En octobre, l'Hesperus, vendu pour démolition en Inde, n'a pas été autorisé par le Ministère de l'environnement à s'échouer à Alang (Gujarat), à la suite d'allégations selon lesquelles il contenait des substances chimiques dangereuses qui n'avaient pas été éliminées avant d'entrer dans le pays. Antérieurement, un événement similaire s'était

TABLEAU 10

Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1999-2003

| <i>Tonnage démolé</i> | <i>1990</i> | <i>1999</i> | <i>2000</i> | <i>2001</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Tonnage vendu à la casse (millions de tpl) | 16,9 | 30,7 | 22,2 | 27,8 | 30,5 | 25,6 |
| Part du tonnage démolé en pourcentage de la flotte mondiale totale | 2,4 | 3,9 | 2,7 | 3,4 | 3,6 | 3,0 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Fearnleys, *Review*, diverses livraisons et de Lloyd's Register – Fairplay.

TABLEAU 11

Tonnage déclaré à la casse, par catégories de navires, 1999-2003
(millions de tpl et pourcentages)

| <i>Années</i> | <i>Millions de tpl</i> | | | | | | <i>Pourcentage</i> | | | | | |
|---------------|-------------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------|--------------|------------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------|--------------|
| | <i>Navires-citernes</i> | <i>Transporteurs mixtes</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Autres navires</i> | <i>Total</i> | <i>Flotte mondiale</i> | <i>Total</i> | <i>Navires-citernes</i> | <i>Transporteurs mixtes</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Autres navires</i> | <i>Total</i> |
| 1999 | 16,7 | 1,1 | 9,7 | 3,2 | 30,7 | 799,0 | 3,8 | 54,2 | 3,7 | 31,5 | 10,6 | 100,0 |
| 2000 | 13,5 | 1,0 | 4,6 | 3,1 | 22,2 | 808,4 | 2,7 | 60,9 | 4,3 | 20,8 | 14,0 | 100,0 |
| 2001 | 15,7 | 0,8 | 8,1 | 3,2 | 27,8 | 825,7 | 3,4 | 56,5 | 2,7 | 29,1 | 11,7 | 100,0 |
| 2002 | 18,1 | 1,6 | 5,9 | 4,9 | 30,5 | 844,2 | 3,6 | 59,3 | 5,2 | 19,3 | 16,1 | 100,0 |
| 2003 | 18,4 | 0,5 | 3,3 | 3,4 | 25,6 | 857,0 | 3,0 | 71,9 | 2,0 | 12,9 | 13,3 | 100,0 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, *Review*, diverses livraisons.

TABLEAU 12

Âge moyen des navires vendus à la casse par catégories, de 1999 à 2003^a
(années)

| <i>Année</i> | <i>Navires-citernes</i> | <i>Transporteurs de vrac sec</i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Navires de charge classiques</i> |
|--------------|-------------------------|----------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|
| 1999 | 26,2 | 25,0 | 24,8 | 26,7 |
| 2000 | 26,9 | 25,9 | 25,7 | 27,3 |
| 2001 | 28,0 | 26,7 | 26,9 | 27,4 |
| 2002 | 28,3 | 26,6 | 26,0 | 28,2 |
| 2003 | 29,3 | 26,5 | 25,5 | 29,3 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2004), *Shipping Statistics and Market Review*, janvier/février, tableau I-1.3.2.

^a Navires de 300 tjb ou plus.

produit en Turquie dans un cas de violation de la Convention de Bâle qui interdit notamment l'importation de déchets nocifs. En novembre, l'Agence environnementale du Royaume-Uni a annulé, pour des raisons de protection de l'environnement, une licence d'importation des États-Unis de 13 unités de la réserve navale destinées à être ferrailées. À la fin de l'année, une étude de viabilité a été effectuée aux Pays-Bas en rapport avec un "dock de recyclage vert" destiné à la démolition des navires.

B. PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

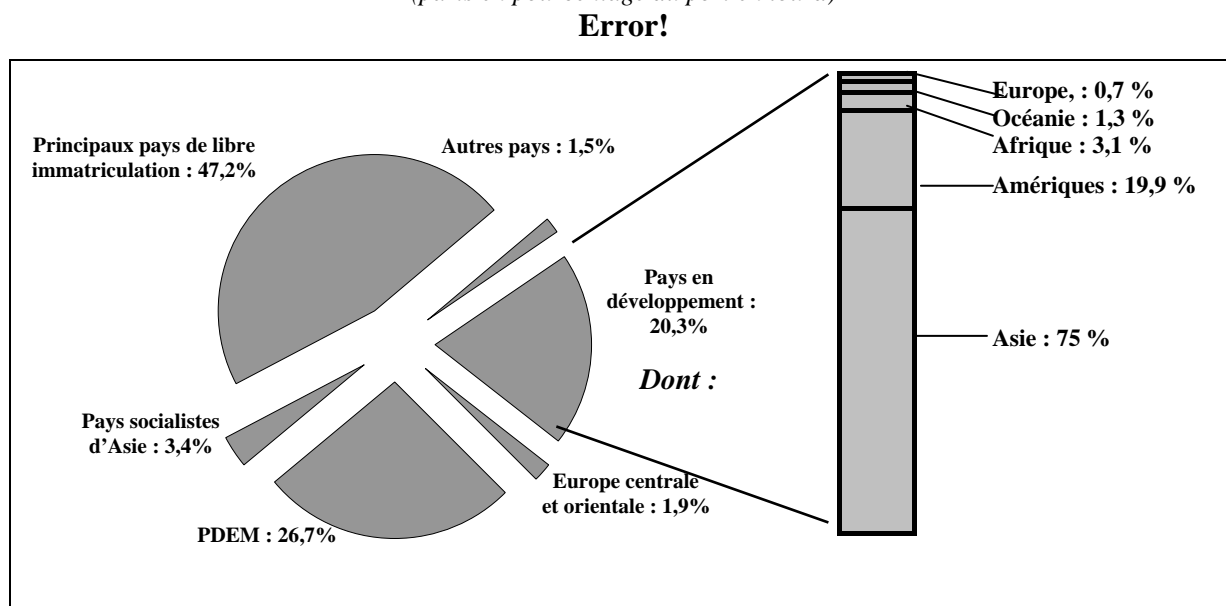
1. Répartition du tonnage mondial par groupes de pays

La flotte mondiale a continué de grandir en 2003 au taux de 1,5 %, pour s'établir à 857,0 millions de tpl (voir graphique 5 et tableau 13. Le taux de croissance du tonnage des pays développés à économie de marché a représenté plus de quatre fois celui de la flotte mondiale totale, atteignant 6,1 % (soit une augmentation de 13,3 millions de tpl pour s'établir à 230,4 millions de tpl). Ces chiffres sont censés refléter les mesures prises par certains pays de l'Union européenne pour appliquer des droits de tonnage plutôt que le régime standard de taxation aux navires immatriculés dans le pays, ainsi que les directives régissant l'aide de

l'État approuvées par l'Union européenne en octobre 2003. Le tonnage des principaux pays de libre immatriculation a légèrement augmenté en 2003 de 1,0 million de tpl pour s'établir à 399,5 millions de tpl. Les deux tiers environ de ces flottes contrôlées appartiennent à des pays développés à économie de marché et le reste à des pays en développement. La part de la flotte mondiale immatriculée dans les pays en développement a continué d'augmenter, passant de 10,1 millions de tpl (5,9 % en 2003) à 181,4 millions de tpl. Cette augmentation est le résultat des investissements effectués par les armateurs des pays en développement d'Asie dont les flottes ont augmenté de 9,1 millions de tpl (7,2 %) pour passer à 136,0 millions de tpl, ce qui représente 75,0 % de la flotte totale des pays en développement. Les flottes des pays en développement d'Asie et d'Amérique ont augmenté dans la même mesure (0,4 million de tpl) pour atteindre 5,7 et 36,0 millions de tpl respectivement. Une légère diminution de 0,1 million de tpl a été observée en ce qui concerne la flotte des pays en développement d'Europe, tandis que les flottes restreintes des pays en développement d'Océanie sont passées de 0,4 million de tpl à 2,4 millions de tpl. Les flottes des pays socialistes d'Asie et des pays d'Europe centrale et orientale ont évolué dans un sens différent en 2003, avec une diminution de 0,2 million de tpl dans le premier cas et une expansion de 1,6 million de tpl dans le deuxième cas.

GRAPHIQUE 5

Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1^{er} janvier 2004 (parts en pourcentage du port en lourd)



Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

TABLEAU 13

**Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation,
1980, 1990, 2002, 2003 et 2004^a**
(chiffres au 1^{er} janvier)

| Pavillon d'immatriculation par groupes de pays | Tonnage et parts en pourcentage ^b en million de tpl | | | | |
|---|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | 1980 ^c | 1990 ^d | 2002 | 2003 | 2004 |
| Total mondial | 682,8 <i>100,0</i> | 658,4 <i>100,0</i> | 825,7 <i>100,0</i> | 844,2 <i>100,0</i> | 857,0 <i>100,0</i> |
| Pays développés à économie de marché | 350,1 <i>51,3</i> | 219,0 <i>33,3</i> | 207,5 <i>25,1</i> | 217,1 <i>25,7</i> | 230,4 <i>26,9</i> |
| Principaux pays de libre immatriculation | 212,6 <i>31,1</i> | 224,6 <i>34,1</i> | 402,4 <i>48,7</i> | 398,5 <i>47,2</i> | 399,5 <i>46,6</i> |
| Pays d'Europe centrale et orientale, y compris l'ex-URSS | 37,8 <i>5,5</i> | 44,3 <i>6,7</i> | 15,4 <i>1,9</i> | 15,9 <i>1,9</i> | 15,7 <i>1,8</i> |
| Pays socialistes d'Asie | 10,9 <i>1,6</i> | 22,1 <i>3,4</i> | 26,5 <i>3,2</i> | 28,3 <i>3,4</i> | 29,9 <i>3,5</i> |
| Pays en développement | 68,4 <i>10,0</i> | 139,7 <i>21,2</i> | 159,0 <i>19,3</i> | 171,3 <i>20,3</i> | 181,4 <i>21,2</i> |
| <i>Dont :</i> | | | | | |
| Afrique | 7,2 | 7,3 | 5,7 | 5,3 | 5,7 |
| Amérique | 21,8 | 25,5 | 34,6 | 35,6 | 36,0 |
| Asie | 39,1 | 89,5 | 117,0 | 126,9 | 136,0 |
| Europe | 0,2 | 13,8 | 1,1 | 1,3 | 1,2 |
| Océanie | 0,1 | 3,6 | 0,6 | 2,0 | 2,4 |
| Autres pays | 3,0 <i>0,4</i> | 8,7 <i>1,3</i> | 14,8 <i>1,8</i> | 13,1 <i>1,6</i> | 0,0 <i>0,0</i> |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

^a Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands lacs, qui représentaient respectivement 4,3, 1,8 et 1,6 millions de tpl en 2003.

^b Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

^c Chiffres au 1^{er} juillet.

^d Chiffre au 31 décembre.

2. Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays

Le tableau 14 fournit des données plus détaillées sur la répartition de la flotte par catégories de navires et par groupes de pays pour 1970, 1980, 1990, 2000, 2002 et 2003. La proportion de pétroliers dans le tonnage mondial total a augmenté de 0,9 % en 2003, par rapport à 2002, ce qui renforce la tendance observée l'année précédente et reflète le niveau élevé de livraisons de navires-citernes en 2003. On a observé une augmentation de 0,3 % de la part des

vraquiers dans le total de la flotte mondiale, soit 35,9 %, c'est-à-dire le niveau le plus élevé pour les années considérées. La proportion de navires de charge classiques a continué de baisser, tombant à 11,1 %, tandis que celle des porte-conteneurs continue à augmenter à 10,6 %. Les autres catégories de navires ne constituent plus que 5,5 % de la flotte mondiale. Dans le secteur des pétroliers, la part des pays développés à économie de marché a continué d'augmenter, passant de 30 % en 2000 à 32,2 % en 2003. En revanche, celle des pays de libre immatriculation a régressé à 45,7 %, contre 48,6 % l'année précédente. Ces fluctuations dans les deux groupes de pays

TABLEAU 14

Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays, 1970, 1990, 2000, 2002 et 2003 ^{a b}

| Année | Total en <i>tpl</i> | | Pétroliers | Vraquiers ^c | Navires de charge classiques | Porte-conteneurs | Autres navires | |
|---|------------------------|------------------------------|--|------------------------|------------------------------|------------------|----------------|------|
| | Millions de <i>tpl</i> | Pourcentage du total mondial | | | | | | |
| | | | Part en pourcentage, par catégorie de navires ^d | | | | | |
| Total mondial | 1970 | 326,1 | 100,0 | 39,4 | 20,2 | 30,2 | 0,9 | 9,3 |
| | 1980 | 682,8 | 100,0 | 49,7 | 27,2 | 17,0 | 1,6 | 4,5 |
| | 1990 | 358,4 | 100,0 | 37,4 | 35,6 | 15,6 | 3,9 | 7,5 |
| | 2000 | 808,4 | 100,0 | 35,3 | 34,8 | 12,7 | 8,6 | 8,6 |
| | 2002 | 844,2 | 100,0 | 36,1 | 35,6 | 11,5 | 9,8 | 7,1 |
| | 2003 | 857,0 | 100,0 | 37,0 | 35,9 | 11,1 | 10,6 | 5,5 |
| Pays développés à économie de marché | 1970 | 211,9 | 65,0 | 63,9 | 69,2 | 65,6 | 99,0 | 61,3 |
| | 1980 | 350,1 | 50,3 | 52,5 | 52,7 | 43,4 | 74,3 | 50,4 |
| | 1990 | 219,0 | 33,3 | 37,3 | 29,5 | 23,1 | 46,5 | 45,2 |
| | 2000 | 203,4 | 25,2 | 30,0 | 16,9 | 19,6 | 34,4 | 37,6 |
| | 2002 | 217,1 | 25,7 | 31,7 | 16,9 | 20,4 | 33,9 | 37,3 |
| | 2003 | 230,4 | 26,9 | 32,2 | 19,0 | 22,7 | 33,6 | 38,0 |
| Pays de libre immatriculation | 1970 | 70,3 | 21,6 | 26,4 | 24,1 | 7,6 | 1,0 | 3,6 |
| | 1980 | 212,5 | 31,1 | 36,2 | 31,7 | 20,8 | 13,5 | 17,0 |
| | 1990 | 224,6 | 34,1 | 41,6 | 33,2 | 26,2 | 21,1 | 24,2 |
| | 2000 | 392,2 | 48,5 | 50,8 | 55,0 | 36,5 | 40,6 | 38,2 |
| | 2002 | 398,5 | 47,2 | 48,6 | 54,6 | 34,1 | 44,4 | 28,3 |
| | 2003 | 399,5 | 46,6 | 45,7 | 54,1 | 33,6 | 45,1 | 33,1 |
| Europe centrale et orientale | 1970 | 20,5 | 6,2 | 4,6 | 2,1 | 12,0 | - | 28,8 |
| | 1980 | 37,8 | 5,5 | 2,8 | 4,2 | 12,6 | 2,9 | 19,2 |
| | 1990 | 44,3 | 6,7 | 3,2 | 6,1 | 15,5 | 3,2 | 10,9 |
| | 2000 | 16,3 | 2,0 | 1,0 | 1,4 | 6,3 | 0,6 | 3,7 |
| | 2002 | 15,9 | 1,9 | 1,0 | 1,1 | 6,7 | 0,5 | 4,5 |
| | 2003 | 15,7 | 1,8 | 1,0 | 1,0 | 6,5 | 0,5 | 6,0 |
| Pays socialistes d'Asie | 1970 | 1,2 | 0,4 | 0,1 | - | 1,1 | - | 0,3 |
| | 1980 | 10,9 | 1,6 | 0,6 | 1,6 | 4,7 | 0,1 | 1,3 |
| | 1990 | 22,1 | 3,4 | 1,1 | 3,6 | 8,5 | 4,2 | 2,2 |
| | 2000 | 26,1 | 3,2 | 1,4 | 4,0 | 7,6 | 2,6 | 1,8 |
| | 2002 | 28,3 | 3,4 | 1,5 | 4,0 | 8,4 | 2,6 | 2,1 |
| | 2003 | 29,9 | 3,5 | 1,7 | 4,1 | 8,8 | 2,9 | 2,0 |
| Pays en développement | 1970 | 20,5 | 6,3 | 4,7 | 4,3 | 12,6 | - | 5,9 |
| | 1980 | 68,4 | 10,0 | 7,7 | 9,2 | 17,6 | 7,6 | 12,0 |
| | 1990 | 139,7 | 21,2 | 16,3 | 25,6 | 26,2 | 16,0 | 17,4 |
| | 2000 | 157,0 | 19,4 | 16,1 | 20,7 | 27,1 | 18,7 | 17,3 |
| | 2002 | 171,3 | 20,3 | 17,3 | 20,8 | 29,1 | 18,0 | 22,0 |
| | 2003 | 181,4 | 21,2 | 19,4 | 21,8 | 28,3 | 17,9 | 20,9 |

TABLEAU 14 (suite)

| Année | Total en <i>tpl</i> | | Pétroliers | Vraquiers ^c | Navires de charge classiques | Porte-conteneurs | Autres navires | |
|--------------------|--|------------------------------|------------|------------------------|------------------------------|------------------|----------------|------|
| | Millions de <i>tpl</i> | Pourcentage du total mondial | | | | | | |
| | Part en pourcentage, par catégorie de navires ^d | | | | | | | |
| Dont : | | | | | | | | |
| Afrique | 1970 | 1,1 | 0,3 | 0,2 | - | 1,3 | - | 0,7 |
| | 1980 | 7,1 | 1,0 | 1,1 | 0,1 | 2,3 | .. | 2,1 |
| | 1990 | 7,3 | 1,1 | 1,0 | 0,5 | 2,3 | 0,2 | 2,9 |
| | 2000 | 6,0 | 0,7 | 0,5 | 0,4 | 1,7 | 0,2 | 1,8 |
| | 2002 | 5,3 | 0,6 | 0,4 | 0,4 | 1,5 | 0,1 | 2,1 |
| | 2003 | 5,7 | 0,7 | 0,6 | 0,4 | 1,4 | 0,1 | 2,2 |
| Amérique | 1970 | 8,7 | 2,7 | 2,8 | 1,4 | 4,3 | - | 2,5 |
| | 1980 | 21,8 | 3,2 | 2,3 | 3,3 | 5,6 | 0,1 | 3,7 |
| | 1990 | 25,5 | 3,9 | 3,0 | 3,8 | 6,2 | 1,4 | 4,7 |
| | 2000 | 34,1 | 4,2 | 2,7 | 3,5 | 9,6 | 5,1 | 4,5 |
| | 2002 | 35,6 | 4,2 | 2,9 | 3,3 | 9,5 | 4,9 | 6,0 |
| | 2003 | 36,0 | 4,2 | 3,0 | 3,2 | 9,6 | 5,4 | 5,8 |
| Asie | 1970 | 10,7 | 3,3 | 1,7 | 2,9 | 6,9 | - | 2,6 |
| | 1980 | 39,1 | 5,7 | 4,3 | 5,7 | 9,8 | 2,7 | 5,7 |
| | 1990 | 89,5 | 13,6 | 10,7 | 17,6 | 13,7 | 13,5 | 9,1 |
| | 2000 | 115,7 | 14,3 | 12,9 | 16,5 | 15,5 | 13,3 | 10,9 |
| | 2002 | 126,9 | 15,0 | 13,9 | 16,5 | 17,1 | 12,8 | 13,4 |
| | 2003 | 136,0 | 15,9 | 15,8 | 17,4 | 16,6 | 12,3 | 11,9 |
| Europe | 1970 | - | - | - | - | - | - | - |
| | 1980 | 0,2 | - | - | - | 0,1 | - | - |
| | 1990 | 13,8 | 2,1 | 1,4 | 2,8 | 3,2 | 0,6 | 0,4 |
| | 2000 | 1,0 | 0,1 | 0,0 | 0,3 | 0,2 | 0,0 | 0,0 |
| | 2002 | 1,3 | 0,2 | 0,0 | 0,3 | 0,2 | 0,0 | 0,2 |
| | 2003 | 1,2 | 0,1 | 0,0 | 0,3 | 0,2 | 0,0 | 0,1 |
| Océanie | 1970 | - | - | - | - | - | - | - |
| | 1980 | 0,2 | - | - | - | 0,1 | - | - |
| | 1990 | 3,6 | 0,5 | 0,2 | 0,9 | 0,8 | 0,3 | 0,3 |
| | 2000 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| | 2002 | 2,0 | 0,2 | 0,1 | 0,3 | 0,7 | 0,0 | 0,3 |
| | 2003 | 2,4 | 0,3 | 0,0 | 0,4 | 0,6 | 0,0 | 0,9 |
| Autres pays | 1970 | 1,7 | 0,5 | 0,3 | 0,3 | 1,1 | - | 0,1 |
| | 1980 | 3,0 | 0,4 | 0,2 | 0,6 | 0,9 | 1,6 | 0,1 |
| | 1990 | 8,7 | 1,3 | 0,5 | 2,0 | 0,5 | 9,0 | 0,1 |
| | 2000 | 13,4 | 1,7 | 0,7 | 1,9 | 2,9 | 3,1 | 1,3 |
| | 2002 | 13,1 | 1,6 | 0,0 | 2,6 | 1,3 | 0,7 | 5,8 |
| | 2003 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay. Pour plus de détails voir l'annexe III b).

^a Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands lacs.

^b Données au 1^{er} juillet jusqu'en 1990, et au 31 décembre à partir de 1991.

^c Minéraliers et vraquiers, y compris les minéraliers pétroliers et les minéraliers vraquiers pétroliers.

^d Pour 1970, les pourcentages ont été établis sur la base de la jauge brute.

contrastent avec la traditionnelle tendance des armateurs des pays développés à économie de marché à enregistrer leur tonnage pétrolier sous pavillon de libre immatriculation. La part des pays en développement a également augmenté à nouveau en 2003 – 19,4 % – ce qui confirme la tendance croissante observée l'année précédente. La part des pays en développement d'Asie a augmenté de 1,9 % en 2003 pour représenter 15,8 % du total de la flotte mondiale de pétroliers, tandis que les pays en développement d'Amérique ont enregistré une légère augmentation de 3,0 %.

Dans le secteur des vraquiers, la part des pays développés à économie de marché dans le total mondial s'est accrue de 2,1 % en 2003 pour passer à 19,0 %, soit nettement moins que la proportion de 1998 (52,7 %). Les principaux pays de libre immatriculation ont réduit leur part à 54,1 % en 2003, contre 54,6 % en 2002 (31,7 % en 1980). La part des pays en développement a augmenté de 1,0 % pour atteindre 21,8 %. Les parts des pays d'Europe centrale et orientale et des pays socialistes d'Asie ont enregistré une modification de 0,1 %, mais dans des directions opposées, avec une réduction de 1,0 % dans le premier cas et une expansion de 4,1 % dans le second cas.

Dans le secteur des navires de charge classiques, l'évolution de la flotte des pays développés à économie de marché et des pays de libre immatriculation suit celle du secteur des pétroliers et des vraquiers. Les pays développés à économie de marché ont augmenté leur part de 22,7 % de la flotte mondiale, tandis que les pays de libre immatriculation ont enregistré une chute de 33,6 %. Les pays en développement ont enregistré une chute de leur part de 0,8 % pour passer à 28,3 %, avec diverses augmentations selon les régions. Les navires de charge classiques représentent toujours la plus grande proportion des cinq principaux types de navires des pays en développement.

Les pays développés à économie de marché ont enregistré une chute de 0,3 % de la part du tonnage en lourd des porte-conteneurs en 2003, laquelle s'est établie à 33,6 %. Les principaux pays de libre immatriculation ont enregistré une hausse de leur part de 0,7 %, laquelle a atteint 45,1 %, dont les deux tiers environ représentent les porte-conteneurs contrôlés appartenant à des armateurs de pays développés à économie de marché, de sorte que les pays développés à économie de marché possèdent environ 60 % de la flotte mondiale. La part des pays en développement a légèrement diminué pour s'établir

à 17,9 %, la part des pays en développement d'Asie est tombée à 12,3 %, tandis que les pays en développement d'Amérique ont augmenté leur part de 5,4 %, et que ceux d'Afrique demeuraient stables avec une part de 0,1 %.

3. Structure de la flotte des principaux groupes de pays

Le tableau 15 fournit des données sur la structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1er janvier 2004. Le tonnage en pétroliers des pays développés à économie de marché a progressé de 5,8 millions de tpl en 2003, représentant 44,3 % de la flotte totale de ces pays, soit une très légère diminution. La part de leur tonnage en vrac a augmenté pour se situer à 25,4 % en raison de l'augmentation de 7,8 millions de tpl. Celle des navires de charge classiques et des porte-conteneurs a également augmenté pour représenter 9,3 % dans le premier cas et 13,2 % dans le second cas, contre 9,1 % et 12,9 % en 2002. Les principaux pays de libre immatriculation ont augmenté leur flotte totale de 1,0 million de tpl. Leurs flottes comportaient en majeure partie des pétroliers et des vraquiers qui représentaient ensemble 77,9 % de leur flotte au début de 2004. Le tonnage pétrolier a diminué de 3,2 millions de tpl en 2003 pour représenter 36,2 % de la flotte totale de ce groupe de pays, tandis que leur tonnage en vraquiers a augmenté, cette même année, de 2,8 millions de tpl pour représenter 41,7 % du tonnage total contre 41,1 % l'année précédente. Le tonnage en navires de charge classiques a diminué de 1,2 million de tpl en 2003 et représente 8,0 % de la flotte totale de ce groupe de pays, soit une diminution de 8,3 % en 2002. Quand à la flotte de porte-conteneurs, elle a augmenté de 4,0 millions de tpl en 2003 pour représenter 10,2 % de la flotte totale (9,2 % en 2002).

Dans les pays en développement, la répartition du tonnage fait apparaître un pourcentage relativement élevé de navires-citernes (33,9 %) et de vraquiers (36,9 %) en 2003. En chiffres absolus, les tonnages en vraquiers et en pétroliers de ces pays se sont établis en 2003 à 61,5 millions de tpl et 66,9 millions de tpl contre 102,2 millions de tpl et 58,4 millions de tpl pour les pays développés à économie de marché. Dans ce groupe, la part des navires de charge classiques est tombée à 26,9 millions de tpl en 2003, contre 28,3 millions de tpl en 2002, tandis que celle des porte-conteneurs a augmenté de 1,3 million de tpl, soit en pourcentage 8,9 % en 2003 contre 8,7 % l'année précédente. Dans les pays d'Europe centrale

TABLEAU 15

Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1^{er} janvier 2004^a
(millions de tpl et parts en pourcentage)

| | Flotte mondiale | | Pays développés à économie de marché | | Pays de libre immatriculation | | Pays en développement | | Pays d'Europe centrale et orientale | | Pays socialistes d'Asie | |
|---|--------------------|-------|--|-------|----------------------------------|-------|--------------------------|-------|---|-------|----------------------------|-------|
| | Millions de tpl | % | Millions de tpl | % | Millions de tpl | % | Millions de tpl | % | Millions de tpl | % | Millions de tpl | % |
| Ensemble de la flotte | 857,0 | 100,0 | 230,4 | 100,0 | 399,5 | 100,0 | 181,4 | 100,0 | 15,7 | 100,0 | 29,9 | 100,0 |
| Pétroliers | 316,8 | 37,0 | 102,2 | 44,3 | 144,6 | 36,2 | 61,5 | 33,9 | 3,1 | 19,9 | 5,4 | 17,9 |
| Vraquiers | 307,7 | 35,9 | 58,4 | 25,4 | 166,6 | 41,7 | 66,9 | 36,9 | 3,1 | 20,0 | 12,6 | 42,0 |
| Navires de charge classiques | 94,8 | 11,1 | 21,5 | 9,3 | 31,9 | 8,0 | 26,9 | 14,8 | 6,2 | 39,5 | 8,4 | 27,9 |
| Porte-conteneurs | 90,5 | 10,6 | 30,4 | 13,2 | 40,8 | 10,2 | 16,2 | 8,9 | 0,4 | 2,7 | 2,7 | 8,9 |
| Autres navires | 47,3 | 5,5 | 18,0 | 7,8 | 15,7 | 3,9 | 9,9 | 5,5 | 2,8 | 17,9 | 1,0 | 3,2 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

^a Navires de 100 tjb ou plus, non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands lacs.

et orientale, les navires de charge classiques ont été relativement prépondérants, avec une part de 39,5 % en 2003 contre 41,1 % en 2002. En revanche, le tonnage en porte-conteneurs est demeuré inchangé à 0,4 million de tpl, soit environ 2 % de la flotte totale, depuis le début des années 90. Les pays socialistes d'Asie ont continué de disposer surtout de vraquiers et de navires de charge classiques. En chiffres absolus, le tonnage de ces catégories de navires a augmenté en 2003, passant respectivement à 12,6 millions de tpl et 8,4 millions de tpl. Toutefois, leur part du total de la flotte a légèrement diminué, passant à 42,0 % (42,9 % en 2002) pour les vraquiers et à 27,9 % (29,0 % en 2002) pour les navires de charge classiques. En chiffres absolus, le tonnage en porte-conteneurs est passé en 2003 à 2,7 millions de tpl, soit 8,9 % (contre 7,6 % en 2002).

C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

1. Les 35 pays et territoires maritimes les plus importants

Le tableau 16 donne le classement des 35 pays et territoires maritimes les plus importants du point de vue du port en lourd. En 2003, ces 36 pays et territoires ont contrôlé 97,5 % de la flotte marchande mondiale (2,6 % de plus que l'année

précédente). La Croatie et le Chili, qui occupaient la 34^{ème} et la 35^{ème} place en 2002, ont été remplacés en 2003 par de nouveaux arrivants, la Thaïlande et l'Ukraine. On a enregistré plusieurs évolutions dans le classement des autres pays : la Malaisie a gagné cinq places et le Canada, la Suède et Chypre trois places, l'Allemagne et la Belgique deux places, et Singapour, la Fédération de Russie, l'Inde, la République islamique d'Iran et l'Espagne une place; d'autres pays ont perdu une place (Chine, États-Unis, Province chinoise de Taiwan, Danemark, Arabie saoudite, Koweït, Monaco, Australie et Indonésie), deux places (Turquie, Philippines et France) et trois places (Pays-Bas et Brésil).

Parmi ces pays et territoires maritimes, la tendance à immatriculer sous pavillon étranger a persisté en 2003. Le tonnage total sous pavillon étranger s'est élevé en 2003 à 489,3 millions de tpl, ce qui représente 64,6 % de la flotte totale de ces 35 pays, contre 465,8 millions de tpl ou 64,0 % en 2002. En ce qui concerne les pays et territoires en développement, ils n'ont pris que récemment l'habitude d'immatriculer leurs navires sous pavillon étranger. En 2003, les 12 pays et territoires en développement figurant sur la liste (y compris Hong Kong, Chine, mais non comprise la Province chinoise de Taiwan) avaient immatriculé sous pavillon étranger 45,2 % de la

flotte totale. Bien que les pays en développement aient toujours tendance à immatriculer leurs navires sous pavillon étranger, il existe des différences importantes d'un pays à l'autre. Les immatriculations étrangères de l'Arabie saoudite et de Hong Kong, Chine ont représenté 92,5 % et 65,9 % respectivement, tandis que la République

islamique d'Iran et de les Philippines ont nettement utilisé les possibilités d'immatriculation à l'étranger, soit seulement 5,8 et 19,4 % respectivement de leurs flottes. En ce qui concerne les pays développés à économie de marché, la part du tonnage immatriculé à l'étranger s'est établie à 71,3 % en 2003.

TABLEAU 16

Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1^{er} janvier 2004^a

| <i>Pays de domicile</i> ^b | <i>Nombre de navires</i> | | | <i>Tonnage de port en lourd</i> | | | <i>Pourcentage sous pavillon étranger</i> | <i>Pourcentage du total mondial</i> |
|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--------------|---------------------------------------|--------------------------|--------------|---|-------------------------------------|
| | <i>Pavillon national</i> ^c | <i>Pavillon étranger</i> | <i>Total</i> | <i>Pavillon national</i> ^c | <i>Pavillon étranger</i> | <i>Total</i> | | |
| Grèce | 751 | 2 361 | 3 112 | 50 159 627 | 107 179 349 | 157 338 976 | 68,12 | 20,26 |
| Japon | 732 | 2 216 | 2 948 | 13 054 209 | 97 036 098 | 110 090 307 | 88,14 | 14,17 |
| Norvège | 840 | 813 | 1 653 | 21 828 640 | 29 926 150 | 51 754 790 | 57,82 | 6,66 |
| Allemagne | 307 | 2 161 | 2 468 | 6 739 997 | 42 247 135 | 48 987 132 | 86,24 | 6,31 |
| Chine | 1 627 | 788 | 2 415 | 24 206 132 | 23 195 756 | 47 401 888 | 48,93 | 6,10 |
| Etats-Unis | 592 | 948 | 1 540 | 10 587 584 | 35 240 739 | 45 828 323 | 76,90 | 5,90 |
| Hong Kong, Chine | 254 | 238 | 492 | 15 375 679 | 15 507 833 | 30 883 512 | 50,21 | 3,98 |
| République de Corée | 485 | 380 | 865 | 8 584 810 | 16 651 656 | 25 236 466 | 65,98 | 3,25 |
| Singapour | 449 | 291 | 740 | 11 703 683 | 11 574 617 | 23 278 300 | 49,72 | 3,00 |
| Province chinoise de Taiwan | 111 | 426 | 537 | 5 199 044 | 17 678 913 | 22 877 957 | 77,27 | 2,95 |
| Royaume-Uni | 391 | 392 | 783 | 9 192 550 | 10 430 365 | 19 622 915 | 53,15 | 2,53 |
| Fédération de Russie | 2 142 | 391 | 2 533 | 8 317 313 | 8 507 445 | 16 824 758 | 50,57 | 2,17 |
| Danemark | 323 | 338 | 661 | 8 606 789 | 7 685 160 | 16 291 949 | 47,17 | 2,10 |
| Italie | 531 | 121 | 652 | 8 785 816 | 3 674 335 | 12 460 151 | 29,49 | 1,60 |
| Inde | 353 | 45 | 398 | 10 919 675 | 1 470 437 | 12 390 112 | 11,87 | 1,60 |
| Arabie saoudite | 50 | 76 | 126 | 908 754 | 11 175 137 | 12 083 891 | 92,48 | 1,56 |
| Malaisie | 262 | 73 | 335 | 5 985 287 | 3 782 960 | 9 768 247 | 38,73 | 1,26 |
| République islamique d'Iran | 147 | 9 | 156 | 8 232 477 | 505 645 | 8 738 122 | 5,79 | 1,12 |
| Turquie | 405 | 171 | 576 | 6 471 308 | 2 210 446 | 8 681 754 | 25,46 | 1,12 |
| Suisse | 14 | 267 | 281 | 770 220 | 7 788 365 | 8 558 585 | 91,00 | 1,10 |
| Pays-Bas | 549 | 196 | 745 | 3 785 658 | 3 524 525 | 7 310 183 | 48,21 | 0,94 |
| Belgique | 43 | 122 | 165 | 1 192 165 | 5 197 185 | 6 389 350 | 81,34 | 0,82 |
| Canada | 219 | 104 | 323 | 2 584 240 | 3 330 933 | 5 915 173 | 56,31 | 0,76 |

TABLEAU 16 (suite)

| Pays de domicile ^b | Nombre de navires | | | Tonnage de port en lourd | | | Pourcentage sous pavillon étranger | Pourcentage du total mondial |
|-------------------------------|--------------------------------|-------------------|--------|--------------------------------|-------------------|-------------|------------------------------------|------------------------------|
| | Pavillon national ^c | Pavillon étranger | Total | Pavillon national ^c | Pavillon étranger | Total | | |
| Suède | 162 | 157 | 319 | 1 460 911 | 4 374 954 | 5 835 865 | 74,97 | 0,75 |
| Philippines | 313 | 37 | 350 | 4 455 395 | 1 073 077 | 5 528 472 | 19,41 | 0,71 |
| Brésil | 140 | 11 | 151 | 3 823 338 | 1 609 053 | 5 432 391 | 29,62 | 0,70 |
| France | 154 | 103 | 257 | 2 607 750 | 2 358 553 | 4 966 303 | 47,49 | 0,64 |
| Espagne | 80 | 255 | 335 | 232 358 | 4 675 988 | 4 908 346 | 95,27 | 0,63 |
| Indonésie | 515 | 101 | 616 | 3 362 462 | 1 282 311 | 4 644 773 | 27,61 | 0,60 |
| Chypre | 41 | 68 | 109 | 1 061 970 | 2 519 319 | 3 581 289 | 70,35 | 0,46 |
| Koweït | 32 | 0 | 32 | 3 359 448 | 0 | 3 359 448 | 0,00 | 0,43 |
| Monaco | 0 | 95 | 95 | 0 | 3 032 474 | 3 032 474 | 100,00 | 0,39 |
| Australie | 46 | 42 | 88 | 1 383 636 | 1 455 419 | 2 839 055 | 51,26 | 0,37 |
| Thaïlande | 221 | 33 | 254 | 1 895 071 | 298 436 | 2 193 507 | 13,61 | 0,28 |
| Ukraine | 298 | 91 | 389 | 1 077 447 | 1 105 126 | 2 182 573 | 50,63 | 0,28 |
| Total (35 pays) | 13 579 | 13 920 | 27 499 | 267 911 443 | 489 305 894 | 757 217 337 | 64,62 | 97,49 |
| Total mondial | 14 840 | 14 951 | 29 791 | 276 166 653 | 500 564 528 | 776 731 181 | 64,45 | 100,00 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

^a Navires de 1 000 tjb ou plus, non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands lacs.

^b On entend par domicile le pays où est exercé le contrôle effectif de la flotte, c'est-à-dire le pays d'établissement de la société mère. Dans plusieurs cas, c'est là une question d'appréciation. Par exemple, la Grèce est considérée ici comme le domicile des navires détenus par un armateur grec ayant des bureaux de représentation à New York, à Londres et au Pyrhée, quand bien même celui-ci peut être domicilié aux États-Unis.

^c Y compris les navires battant pavillon national, mais immatriculés dans des territoires dépendants ou dans des territoires autonomes associés. Pour le Royaume-Uni, les bâtiments battant pavillon britannique sont placés sous la rubrique "pavillon national" sauf pour les Bermudes (pays considéré dans le tableau 17 comme un pays de libre immatriculation).

2. Registres de libre immatriculation

La proportion de navires de la flotte marchande mondiale immatriculés sur les principaux registres étrangers n'a augmenté que de 0,5 % en 2003 après une diminution de 4,7 % l'année précédente. Cela pourrait être dû à des modifications de la fiscalité des pays développés à économie de marché et à l'immatriculation des navires sur d'autres registres de libre immatriculation. Le tableau 17 indique la répartition du tonnage des six principaux pays de libre immatriculation par grandes catégories de navires, ainsi que les chiffres correspondants pour

six autres pays de libre immatriculation de moindre importance. Le tonnage total immatriculé en 2003 dans les six principaux pays de libre immatriculation a augmenté de moins de 1 % pour se situer à 357,8 millions de tpl, contre 356,1 millions de tpl l'année précédente, où le tonnage avait diminué de 4,7 %. Panama a continué d'être en tête de liste en 2003 avec une augmentation d'au moins 0,2 million de tpl. Les accords maritimes bilatéraux conclus entre Panama et la Fédération de Russie au milieu de l'année 2003 devraient conduire à un traitement plus équitable des navires étrangers battant pavillon panaméen dans les ports russes et à la

TABLEAU 17

Répartition du tonnage des flottes de libre immatriculation ^a au 1^{er} janvier 2004

| Pavillon | Pétroliers | | Vraquiers | | Navires de charge classiques | | Porte-conteneurs | | Autres navires | | Total | | Total au 1 ^{er} janvier 2003 |
|---|------------|-----------------|-----------|-----------------|------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|----------------|-----------------|--------|-----------------|---------------------------------------|
| | Nombre | Milliers de tpb | Nombre | Milliers de tpb | Nombre | Milliers de tpb | Nombre | Milliers de tpb | Nombre | Milliers de tpb | Nombre | Milliers de tpb | Milliers de tpb |
| Panama | 616 | 46 627 | 1 299 | 83 289 | 1 186 | 11 217 | 537 | 19 249 | 473 | 8 329 | 4 111 | 168 710 | 168 508 |
| Libéria | 363 | 37 611 | 263 | 16 371 | 181 | 3 104 | 367 | 12 572 | 162 | 4 425 | 1 336 | 74 083 | 68 413 |
| Bahamas | 177 | 22 790 | 144 | 8 662 | 384 | 5 883 | 58 | 1 764 | 263 | 3 453 | 1 026 | 42 552 | 44 122 |
| Malte | 225 | 14 296 | 396 | 17 283 | 342 | 2 889 | 32 | 613 | 25 | 268 | 1 020 | 35 348 | 36 649 |
| Chypre | 110 | 6 291 | 370 | 19 238 | 310 | 3 054 | 104 | 2 826 | 44 | 296 | 938 | 31 706 | 32 097 |
| Bermudes | 4 | 629 | 25 | 3 579 | 19 | 228 | 18 | 526 | 18 | 484 | 84 | 5 446 | 6 293 |
| Total partiel | 1 495 | 128 243 | 2 497 | 148 422 | 2 422 | 26 375 | 1 116 | 37 549 | 985 | 17 255 | 8 515 | 357 845 | 356 081 |
| Saint-Vincent-et-les Grenadines | 29 | 241 | 98 | 3 896 | 263 | 2 022 | 22 | 163 | 78 | 240 | 490 | 6 562 | 6 554 |
| Antigua et Barbuda | 7 | 27 | 18 | 382 | 589 | 2 546 | 222 | 4 260 | 15 | 92 | 851 | 7 306 | 6 039 |
| Iles Caïmanes | 40 | 2 053 | 23 | 1 159 | 44 | 580 | 0 | 0 | 29 | 293 | 136 | 4 086 | 3 321 |
| Luxembourg | 14 | 718 | 0 | 0 | 8 | 62 | 9 | 147 | 18 | 346 | 49 | 1 273 | 1 990 |
| Vanuatu | 0 | 0 | 25 | 1 236 | 16 | 288 | 1 | 29 | 87 | 232 | 129 | 1 785 | 1 381 |
| Gibraltar | 19 | 349 | 2 | 30 | 80 | 423 | 14 | 195 | 8 | 70 | 123 | 1 068 | 1 261 |
| Total | 1 604 | 131 630 | 2 663 | 155 126 | 3 422 | 32 296 | 1 384 | 42 343 | 1 220 | 18 528 | 10 293 | 379 923 | 376 628 |
| Total six principaux registres de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2003 | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 538 | 134 277 | 4 286 | 145 514 | 2 527 | 27 794 | 1 007 | 31 817 | 1 005 | 16 680 | 8 563 | 356 081 | 1 538 |
| Total six principaux registres de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2002 | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 267 | 132 382 | 2 684 | 151 764 | 2 946 | 31 892 | 1 014 | 30 574 | 1 646 | 26 921 | 9 557 | 373 533 | 1 267 |
| Total six principaux registres de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2001 | | | | | | | | | | | | 395 164 | |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

^a Navires de 1 000 tjb ou plus. Ce tableau n'est pas totalement comparable aux tableaux 13 et 15, où le tonnage de référence est constitué par les navires de 100 tjb ou plus.

reconnaissance du registre russe en tant que société de classification. Les frais de 1 500 à 3 000 dollars exigés pour l'évaluation des plans de sécurité des navires conformément au Code ISPS (Sécurité internationale des navires et des installations portuaires), exigés par la société spécialisée désignée par le Panama a donné lieu à un certain nombre de plaintes dans le courant de l'année. La flotte du Libéria s'est accrue de 8,3 %. Ce pays a décidé de former ses propres inspecteurs et de les affecter à des emplacements clés tout autour du globe pour vérifier les contrôles de sécurité découlant du Code ISPS. Le tonnage combiné de Panama et du Libéria a représenté 67,8 % du tonnage total des six principaux pays de libre immatriculation. En 2003, les Bermudes, le plus petit des six principaux pays de libre immatriculation, a réduit sa flotte de 13,5 % pour un tonnage de 5,4 millions de tpl, moins que les tonnages enregistrés sous le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines et d'Antigua-et-Barbuda. Les trois autres principaux registres libres – les Bahamas, Malte et Chypre – ont enregistré une réduction de tonnage de 3,6, 3,5 et 1,2 % respectivement.

Quatre des registres libres les moins importants appartiennent à des pays en développement d'Amérique (trois) et d'Océanie (un) tandis que les deux autres se situent dans des pays développés à économie de marché d'Europe. Un certain nombre d'autres pays en développement (Belize, Cambodge, Honduras, Sri Lanka, etc.) possèdent également des registres libres dont la portée est toutefois moindre. Il n'est pas toujours facile de faire en sorte qu'un pavillon conserve une bonne réputation, comme ce fut le cas lorsque les garde-côtes des États-Unis ont découvert que certains officiers embarqués au bord d'un navire battant le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines ne possédaient pas les brevets requis, alors qu'ils avaient été habilités par les autorités du pays du pavillon. Par ailleurs, le Cambodge a signalé des résultats positifs en matière de registre d'immatriculation et les îles Marshall et Gibraltar ont signalé des augmentations significatives des tonnages immatriculés.

L'analyse par type de navire des six principaux registres de libre immatriculation montre que leur part du total de port en lourd en 2003 était de 35,8 % contre 37,7 % en 2002, tandis que la part des vraquiers passait à 41,5 %. Pour les six principaux pays de libre immatriculation, le tonnage combiné de ces deux types de navires représente 77,3 % du total du tonnage de port en lourd et 75,5 % si l'on inclut les registres de

moindre importance. Les navires de charge classique (3 422 unités) ont représenté 33,2 % du total des navires, suivis par les vraquiers (2 663 unités ou 25,9 % du total). Ce chiffre reflète l'importance des registres de libre immatriculation dans l'industrie maritime.

3. Nationalité des navires

La part détenue par des ressortissants de pays d'immatriculation dans la flotte de plusieurs registres internationaux et registres de libre immatriculation pour les trois dernières années est indiquée dans le tableau 18. Les données fournies permettent de comparer le tonnage total immatriculé dans les pays cités avec le tonnage détenu par des ressortissants de ces pays et immatriculé dans ces mêmes pays. Les 20 pays ou territoires détenant des registres d'immatriculation ont été répartis en trois groupes : six principaux registres de libre immatriculation, six registres de libre immatriculation de moindre importance et huit registres internationaux. Dans les registres de libre immatriculation, la part détenue par des ressortissants nationaux est insignifiante et très inférieure à 10 %. Les registres internationaux présentent en revanche deux caractéristiques notables. Premièrement, des ressortissants du pays ou territoire détenant le registre possèdent une part importante du tonnage enregistré, par exemple au Danemark, en Norvège, à Hong Kong, Chine, et à Singapour. Deuxièmement, des ressortissants de pays ayant une relation privilégiée avec un territoire détenant un registre possèdent une part significative du tonnage immatriculé, comme dans le cas du Royaume-Uni avec l'île de Man, des États-Unis avec les Îles Marshall, de la France avec le Territoire antarctique français (Îles Kerguelen) et des Pays-Bas avec les Antilles néerlandaises.

Dans ces registres internationaux, la part détenue par des ressortissants des pays ou territoires correspondants et des ressortissants de pays entretenant une relation privilégiée avec le territoire possédant le registre est élevée, bien au-dessus de 30 % et, dans certains cas, de plus de 80 %. Les pays et territoires qui détiennent la part la plus importante, à savoir le Danemark, la Norvège et Hong Kong, Chine, étaient respectivement au 13^{ème}, au 3^{ème} et au 7^{ème} rangs sur la liste des 35 pays maritimes les plus importants en 2003.

On trouvera dans le tableau 19 des renseignements sur la véritable nationalité des navires inscrits sur les 12 registres de libre

TABLEAU 18

Part du tonnage immatriculé détenue par des ressortissants du pays ou du territoire d'immatriculation dans la flotte totale des registres libres et des registres internationaux les plus importants au 1^{er} janvier ^a
(milliers de tjb)

| Pays ou territoires d'immatriculation | Tonnage total immatriculé dans le pays | | | Participation de ressortissants de pays d'immatriculation et de ressortissants de pays ayant des relations privilégiées avec le pays d'immatriculation | | | | | |
|--|--|---------|---------|--|--------|--------|--|------|------|
| | | | | En tonnage de la flotte immatriculée | | | En pourcentage de la flotte immatriculée (%) | | |
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2002 | 2003 | 2004 | 2002 | 2003 | 2004 |
| <i>Six principaux registres de libre immatriculation</i> | | | | | | | | | |
| Panama | 171 874 | 168 508 | 168 710 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Libéria | 73 180 | 68 413 | 74 083 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Bahamas | 45 327 | 44 122 | 42 552 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Malte | 42 130 | 36 649 | 35 348 | 36 | 0 | 0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Chypre | 32 940 | 32 097 | 31 706 | 756 | 824 | 1 062 | 2,3 | 2,6 | 3,3 |
| Bermudes | 8 082 | 6 293 | 5 446 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| <i>Six principaux registres de libre immatriculation</i> | | | | | | | | | |
| Saint-Vincent-et-les Grenadines | 8 602 | 6 554 | 6 562 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Antigua-et-Barbuda | 5 856 | 6 039 | 7 306 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Îles Caïmanes | 2 539 | 3 321 | 4 086 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Luxembourg | 2 101 | 1 990 | 1 273 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Vanuatu | 1 534 | 1 381 | 1 785 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Gibraltar | 999 | 1 261 | 1 068 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Total des registres de libre immatriculation | 395 164 | 376 628 | 379 923 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | |
| <i>Huit registres internationaux</i> | | | | | | | | | |
| Singapour | 32 082 | 31 246 | 36 486 | 11 826 | 12 627 | 11 704 | 36,9 | 40,4 | 32,1 |
| Registre international norvégien (NIS) | 28 709 | 27 373 | 24 007 | 24 532 | 23 654 | 19 873 | 85,5 | 86,4 | 82,8 |
| Hong Kong, Chine | 20 333 | 24 892 | 34 468 | 16 530 | 13 207 | 15 376 | 81,3 | 53,1 | 44,6 |
| Îles Marshall | 18 058 | 21 860 | 31 625 | 8 023 | 8 667 | 11 018 | 44,4 | 39,6 | 34,8 |
| Îles de Man | 9 552 | 8 830 | 9 355 | 5 070 | 4 827 | 5 255 | 53,1 | 54,7 | 56,2 |
| Registre international danois (DIS) | 8 167 | 8 830 | 8 976 | 7 986 | 8 493 | 8 547 | 97,8 | 96,2 | 95,2 |
| Territoire antarctique français | 5 055 | 4 748 | 5 043 | 2 379 | 2 073 | 1 811 | 47,1 | 43,7 | 35,9 |
| Antilles néerlandaises | 1 335 | 1 442 | 1 940 | 469 | 592 | 626 | 35,1 | 41,1 | 32,3 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

^a Navires de 1 000 tjb ou plus. Ce tableau n'est pas totalement comparable aux tableaux 13 et 15, où le tonnage de référence est constitué par les navires de 100 tjb ou plus.

immatriculation. En 2003, les 35 pays ou territoires mentionnés ont représenté 89 % du tonnage global des 12 flottes de libre immatriculation. Ce pourcentage est le même qu'en 2002. La propriété est concentrée dans dix pays ou territoires qui contrôlent 75,0 % du port en lourd des navires immatriculés dans ces pays de libre immatriculation, cependant que les cinq pays ou territoires en tête du classement en contrôlent 58,0 %. En 2003, la Grèce a occupé la première place pour la dixième année consécutive, s'adjudicant la part la plus importante (22,0 %) des flottes de libre immatriculation et détenant aussi la plus grosse proportion des navires battant pavillon étranger, soit 107,2 millions de tpl ou 21,4 % du tonnage mondial total naviguant sous pavillon étranger. Le Japon s'est inscrit en deuxième position avec 97,0 millions de tpl ou 19,4 % du tonnage total. Les deux pays réunis ont compté pour 40,8 % du tonnage mondial total sous pavillon étranger.

Le tableau 19 donne également des indications sur la manière dont ces 35 pays et territoires mettaient au début de 2004 leurs navires en régime de libre immatriculation. Globalement, la part des six principaux registres de libre immatriculation reste de 93,9 %, tandis que celle des registres de moindre importance est sensiblement plus faible, de 6,1 % seulement.

D. CONSTRUCTION NAVALE ET MARCHÉ DE L'OCCASION

1. Commandes de navires neufs

En 2003, 1 159 contrats de construction ont été enregistrés pour les six principales catégories de navires – soit une augmentation de 5,0 % par rapport à 2002 (voir le tableau 20). Dans le secteur des pétroliers, l'optimisme a prévalu, avec 456 commandes contre 447 en 2002. Les commandes ont culminé en octobre avec 75 unités; viennent ensuite janvier et juillet avec 48 commandes pour chaque mois. Les commandes de vraquiers neufs sont tombées à 193, soit environ 30 % de moins que les commandes de l'année précédente (275 contrats).

Les commandes de porte-conteneurs ont plus que doublé – 325 contrats en 2003 contre 135 en 2002. Ces tonnages continuent de témoigner de la faveur dont jouissent depuis quelque temps les porte-conteneurs post-Panamax. Les commandes de navires de charge classiques ont diminué d'un tiers en 2003 pour s'établir à 91 contrats, contre 136 unités en 2002. Les commandes de

transbordeurs ont diminué de 15 % pour s'établir à 94 contrats (111 l'année précédente).

2. Tonnage en commande

Le tonnage mondial en commande, par groupes de pays d'immatriculation et par grandes catégories de navires est indiqué par le tableau 21. Au début de 2004, le volume des commandes au niveau mondial s'établissait à 180,1 millions de tpl, représentant une progression impressionnante de 51,6 % par rapport à l'année précédente. Le tonnage en commande des pays développés à économie de marché s'est élevé à 47 millions de tpl, soit 26,1 % du tonnage mondial total en commande, contre 40 millions de tpl ou 33,7 % au début de 2003. Les principaux pays de libre immatriculation avaient en commande 87,2 millions de tpl ou 48,4 % du tonnage mondial, contre 60,7 % de tpl ou 51,1 % au début de l'année dernière. La part des pays d'Europe centrale et orientale s'est élevée en 2002 à 0,4 million de tpl, soit 0,2 % du total mondial en commande, tandis que le tonnage commandé par les pays socialistes d'Asie a presque doublé en 2003, s'établissant à 6,1 millions de tpl ou 3,3 % du tonnage mondial en commande à la fin de l'année.

Les commandes des pays en développement ont marqué une augmentation de 41,6 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre 19,7 millions de tpl ou 10,9 % du tonnage mondial total en commande au début de 2004. Le tonnage en commande des pays en développement d'Asie s'est accru à un rythme plus rapide pour atteindre 18,4 millions de tpl au début de 2004, soit 93,3 % du tonnage total en commande des pays en développement. Les commandes africaines ont doublé au début de 2004 pour atteindre 403 000 tpl, cependant que les pays en développement d'Amérique enregistraient une diminution des commandes de 42 % pour se situer à 0,8 millions de tpl.

En 2003, les commandes de pétroliers ont progressé de 15,1 % pour atteindre 69,9 millions de tpl, soit 38,8 % du total mondial en commande. Celles des pays en développement se sont chiffrées à 8,8 millions de tpl (12,6 % du total), les pays en développement d'Asie comptant 8,7 millions de tpl ou 98,9 % du total des pays en développement. Le nombre de vraquiers commandés au début de 2004 a augmenté, dans une proportion remarquable, de 74 % par rapport à 2003, pour se situer à 52,3 millions de tpl, soit 29,0 % du total mondial en commande. Pour cette catégorie de navires, les pays développés à économie de marché et les

TABLEAU 19

Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2004

(N. = nombre de navires Mtpl = milliers de tpl)

| Pays ou territoire de domicile | Panama | | | Libéria | | | Bahamas | | | Malte | | | Chypre | | |
|--------------------------------|--------------|------------------|--------------|-------------|-----------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|-------------|-----------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|
| | N. | Mtpl | % | N. | Mtpl | % | N. | Mtpl | % | N. | Mtpl | % | N. | Mtpl | % |
| Grèce | 548 | 22 250,0 | 11,9 | 166 | 9 702,7 | 11,8 | 166 | 8 171,8 | 17,1 | 571 | 27 640,7 | 67,4 | 480 | 21 499,6 | 60,9 |
| Japon | 1 807 | 82 795,2 | 44,3 | 109 | 4 863,2 | 5,9 | 43 | 1 644,5 | 3,4 | 3 | 105,0 | 0,3 | 18 | 262,4 | 0,7 |
| Norvège | 85 | 2 621,6 | 1,4 | 66 | 5 442,1 | 6,6 | 250 | 9 248,3 | 19,4 | 37 | 582,2 | 1,4 | 16 | 72,9 | 0,2 |
| Allemagne | 19 | 947,1 | 0,5 | 510 | 17 175,4 | 20,9 | 17 | 773,3 | 1,6 | 47 | 907,2 | 2,2 | 220 | 5 452,5 | 15,4 |
| Chine | 262 | 8 735,6 | 4,7 | 59 | 2 871,6 | 3,5 | 7 | 221,8 | 0,5 | 16 | 248,1 | 0,6 | 12 | 215,8 | 0,6 |
| États-Unis | 134 | 2 566,4 | 1,4 | 107 | 5 792,4 | 7,1 | 173 | 9 896,3 | 20,7 | 9 | 532,6 | 1,3 | 3 | 9,6 | 0,0 |
| Hong Kong, Chine | 129 | 8 631,3 | 4,6 | 26 | 1 862,8 | 2,3 | 8 | 283,7 | 0,6 | 0 | 0,0 | 0,0 | 2 | 37,4 | 0,1 |
| Rép.de Corée | 300 | 15 072,0 | 8,1 | 8 | 538,5 | 0,7 | 1 | 16,6 | 0,0 | 1 | 11,3 | 0,0 | 3 | 98,0 | 0,3 |
| Singapour | 67 | 2 149,6 | 1,2 | 35 | 4 176,6 | 5,1 | 13 | 798,5 | 1,7 | 2 | 209,8 | 0,5 | 1 | 29,9 | 0,1 |
| Prov. c. de Taiwan | 313 | 11 695,3 | 6,3 | 42 | 1 847,3 | 2,3 | 0 | 0,0 | 0,0 | 1 | 22,3 | 0,1 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| Royaume-Uni | 30 | 611,5 | 0,3 | 24 | 742,1 | 0,9 | 89 | 1 275,3 | 2,7 | 4 | 72,5 | 0,2 | 13 | 530,3 | 1,5 |
| Féd. de Russie | 7 | 34,8 | 0,0 | 65 | 5 429,3 | 6,6 | 3 | 13,3 | 0,0 | 91 | 1 082,8 | 2,6 | 67 | 1 215,4 | 3,4 |
| Danemark | 14 | 415,5 | 0,2 | 5 | 275,6 | 0,3 | 59 | 555,2 | 1,2 | 3 | 12,5 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| Italie | 4 | 57,7 | 0,0 | 10 | 897,5 | 1,1 | 9 | 344,5 | 0,7 | 25 | 598,6 | 1,5 | 1 | 5,1 | 0,0 |
| Inde | 9 | 180,8 | 0,1 | 6 | 506,6 | 0,6 | 2 | 106,8 | 0,2 | 0 | 0,0 | 0,0 | 5 | 106,4 | 0,3 |
| Arabie saoudite | 8 | 93,6 | 0,1 | 24 | 7 077,1 | 8,6 | 13 | 2 974,6 | 6,2 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| Malaisie | 15 | 159,5 | 0,1 | 0 | 0,0 | 0,0 | 13 | 81,7 | 0,2 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| Rép. isl. d'Iran | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 4 | 272,7 | 0,7 | 3 | 225,0 | 0,6 |
| Turquie | 9 | 51,7 | 0,0 | 3 | 141,2 | 0,2 | 5 | 62,5 | 0,1 | 99 | 1 254,0 | 3,1 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| Suisse | 148 | 5 203,6 | 2,8 | 13 | 373,1 | 0,5 | 2 | 105,9 | 0,2 | 43 | 852,2 | 2,1 | 5 | 101,9 | 0,3 |
| Pays-Bas | 22 | 295,7 | 0,2 | 9 | 130,4 | 0,2 | 40 | 1 946,6 | 4,1 | 6 | 33,5 | 0,1 | 22 | 219,1 | 0,6 |
| Belgique | 10 | 573,8 | 0,3 | 5 | 792,7 | 1,0 | 14 | 178,1 | 0,4 | 10 | 126,8 | 0,3 | 2 | 9,4 | 0,0 |
| Canada | 1 | 15,3 | 0,0 | 4 | 265,5 | 0,3 | 11 | 373,7 | 0,8 | 8 | 30,6 | 0,1 | 7 | 313,8 | 0,9 |
| Suède | 4 | 19,7 | 0,0 | 12 | 1 024,3 | 1,2 | 13 | 680,6 | 1,4 | 1 | 8,4 | 0,0 | 7 | 29,9 | 0,1 |
| Philippines | 14 | 278,1 | 0,1 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 2 | 31,2 | 0,1 |
| Brésil | 4 | 561,6 | 0,3 | 5 | 762,5 | 0,9 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| France | 10 | 276,6 | 0,1 | 4 | 92,2 | 0,1 | 25 | 634,3 | 1,3 | 0 | 0,0 | 0,0 | 2 | 26,3 | 0,1 |
| Espagne | 42 | 300,7 | 0,2 | 1 | 94,5 | 0,1 | 6 | 682,7 | 1,4 | 0 | 0,0 | 0,0 | 4 | 124,8 | 0,4 |
| Indonésie | 47 | 555,5 | 0,3 | 1 | 79,0 | 0,1 | 2 | 82,2 | 0,2 | 2 | 25,6 | 0,1 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| Chypre | 9 | 636,3 | 0,3 | 1 | 96,1 | 0,1 | 10 | 521,8 | 1,1 | 3 | 54,5 | 0,1 | 41 | 1 062,0 | 3,0 |
| Koweït | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| Monaco | 16 | 648,2 | 0,3 | 10 | 508,4 | 0,6 | 24 | 668,7 | 1,4 | 7 | 163,0 | 0,4 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| Australie | 5 | 166,0 | 0,1 | 3 | 417,7 | 0,5 | 7 | 191,3 | 0,4 | 2 | 64,1 | 0,2 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| Thaïlande | 11 | 50,1 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 1 | 16,9 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 |
| Ukraine | 8 | 60,1 | 0,0 | 3 | 104,9 | 0,1 | 0 | 0,0 | 0,0 | 25 | 437,0 | 1,1 | 2 | 27,0 | 0,1 |
| Total partiel | 4 111 | 168 710,4 | 90,3 | 1336 | 74 083,4 | 90,3 | 1 026 | 42 551,5 | 89,1 | 1020 | 35 347,8 | 86,2 | 938 | 31 705,5 | 89,7 |
| Autres | 2 190 | 18 149,6 | 9,7 | 225 | 8 001,6 | 9,7 | 264 | 5 198,5 | 10,9 | 285 | 5 650,2 | 13,8 | 246 | 3 626,5 | 10,3 |
| Total | 6 301 | 186 860,0 | 100,0 | 1561 | 82 085,0 | 100,0 | 1 290 | 47 750,0 | 100,0 | 1305 | 40 998,0 | 100,0 | 1 184 | 35 332,0 | 100,0 |

TABLEAU 19 (suite)

Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2004

(N. = nombre de navires Mtpl = milliers de tpl)

| Bermudes | | | Six registres de libre immatriculation de moindre importance | | | Total partiel | | | Total de la flotte battant pavillon étranger | | Pays ou territoire de domicile |
|----------|---------|-------|--|----------|-------|---------------|-----------|-------|--|-----------|--------------------------------|
| N. | Mtpl | % | N. | Mtpl | % | N. | Mtpl | % | N. | Mtpl | |
| 4 | 506,0 | 7,8 | 155 | 4 420,7 | 17,0 | 2 090 | 94 191,6 | 22,1 | 2 361 | 107 179,3 | Grèce |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 27 | 751,9 | 2,9 | 2 007 | 90 422,2 | 21,3 | 2 216 | 97 036,1 | Japon |
| 5 | 58,2 | 0,9 | 53 | 620,6 | 2,4 | 512 | 18 645,9 | 4,4 | 813 | 29 926,2 | Norvège |
| 1 | 22,3 | 0,3 | 928 | 8 413,2 | 32,4 | 1 742 | 33 691,0 | 7,9 | 2 161 | 42 247,1 | Allemagne |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 111 | 1 561,7 | 6,0 | 467 | 13 854,6 | 3,3 | 788 | 23 195,8 | Chine |
| 14 | 171,4 | 2,6 | 163 | 1 475,8 | 5,7 | 603 | 20 444,5 | 4,8 | 948 | 35 240,7 | Etats-Unis |
| 4 | 593,0 | 9,1 | 14 | 246,8 | 1,0 | 183 | 11 654,9 | 2,7 | 238 | 15 507,8 | Hong Kong, Chine |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 4 | 11,1 | 0,0 | 317 | 15 747,5 | 3,7 | 380 | 16 651,7 | République de Corée |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 2 | 33,0 | 0,1 | 120 | 7 397,4 | 1,7 | 291 | 11 574,6 | Singapour |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 4 | 15,7 | 0,1 | 360 | 13 580,5 | 3,2 | 426 | 17 678,9 | Prov. chinoise de Taiwan |
| 29 | 2 601,7 | 40,1 | 33 | 314,9 | 1,2 | 222 | 6 148,4 | 1,4 | 392 | 10 430,4 | Royaume-Uni |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 26 | 139,6 | 0,5 | 259 | 7 915,2 | 1,9 | 391 | 8 507,4 | Fédération de Russie |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 23 | 487,1 | 1,9 | 104 | 1 745,9 | 0,4 | 338 | 7 685,2 | Danemark |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 30 | 688,4 | 2,7 | 79 | 2 591,7 | 0,6 | 121 | 3 674,3 | Italie |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 10 | 86,1 | 0,3 | 32 | 986,6 | 0,2 | 45 | 1 470,4 | Inde |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 5 | 40,8 | 0,2 | 50 | 10 186,1 | 2,4 | 76 | 11 175,1 | Arabie saoudite |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 28 | 241,3 | 0,1 | 73 | 3 783,0 | Malaisie |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 7 | 497,7 | 0,1 | 9 | 505,6 | Rép. islamique d'Iran |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 12 | 42,6 | 0,2 | 128 | 1 552,0 | 0,4 | 171 | 2 210,4 | Turquie |
| 1 | 2,9 | 0,0 | 23 | 441,2 | 1,7 | 235 | 7 080,7 | 1,7 | 267 | 7 788,4 | Suisse |
| 1 | 273,4 | 4,2 | 39 | 154,1 | 0,6 | 139 | 3 052,8 | 0,7 | 196 | 3 524,5 | Pays-Bas |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 31 | 1 018,9 | 3,9 | 72 | 2 699,8 | 0,6 | 122 | 5 197,2 | Belgique |
| 16 | 499,0 | 7,7 | 6 | 304,0 | 1,2 | 53 | 1 802,0 | 0,4 | 104 | 3 330,9 | Canada |
| 5 | 576,1 | 8,9 | 19 | 175,6 | 0,7 | 61 | 2 514,6 | 0,6 | 157 | 4 375,0 | Suède |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 2 | 38,9 | 0,1 | 18 | 348,2 | 0,1 | 37 | 1 073,1 | Philippines |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 9 | 1 324,1 | 0,3 | 11 | 1 609,1 | Brésil |
| 1 | 6,7 | 0,1 | 28 | 325,9 | 1,3 | 70 | 1 362,0 | 0,3 | 103 | 2 358,6 | France |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 3 | 15,3 | 0,1 | 56 | 1 217,9 | 0,3 | 255 | 4 676,0 | Espagne |
| 1 | 1,9 | 0,0 | 1 | 4,0 | 0,0 | 54 | 748,2 | 0,2 | 101 | 1 282,3 | Indonésie |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 5 | 49,6 | 0,2 | 69 | 2 420,3 | 0,6 | 68 | 2 519,3 | Chypre |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | Koweït |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 9 | 57,6 | 0,2 | 66 | 2 045,9 | 0,5 | 95 | 3 032,5 | Monaco |
| 2 | 133,8 | 2,1 | 5 | 39,8 | 0,2 | 24 | 1 012,9 | 0,2 | 42 | 1 455,4 | Australie |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 12 | 67,1 | 0,0 | 33 | 298,4 | Thaïlande |
| 0 | 0,0 | 0,0 | 7 | 103,6 | 0,4 | 45 | 732,7 | 0,2 | 91 | 1 105,1 | Ukraine |
| 84 | 5 446,5 | 83,9 | 1 778 | 22 078,7 | 85,1 | 10 293 | 379 923,8 | 89,3 | 13 920 | 489 305,9 | Total partiel |
| 21 | 1 041,5 | 16,1 | 1 111 | 3 865,3 | 14,9 | 4 342 | 45 533,2 | 10,7 | 1 031 | 11 260,1 | Autres |
| 105 | 6 488,0 | 100,0 | 2 889 | 25 944,0 | 100,0 | 14 635 | 425 457,0 | 100,0 | 14 951 | 500 566,0 | Total |

TABLEAU 20

Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires^a 1993-2003
(nombre de navires, milliers de tpl)

| Année | Navires-citernes | | Vraquiers | | Transporteurs mixtes | | Navires de charge classiques | | Porte-conteneurs | | Transbordeurs | | Total ^b | |
|--------------|------------------|-----------------|-----------|-----------------|----------------------|-----------------|------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|---------------|-----------------|--------------------|-----------------|
| | Nombre | Milliers de tpl | Nombre | Milliers de tpl | Nombre | Milliers de tpl | Nombre | Milliers de tpl | Nombre | Milliers de tpl | Nombre | Milliers de tpl | Nombre | Milliers de tpl |
| 1993 | 267 | 17 327 | 299 | 18 303 | 1 | 83 | 261 | 2 102 | 182 | 5 057 | 122 | 163 | 1 132 | 43 035 |
| 1994 | 256 | 13 833 | 339 | 19 896 | 2 | 220 | 227 | 1 493 | 242 | 6 497 | 118 | 159 | 1 184 | 42 098 |
| 1995 | 243 | 9 143 | 381 | 22 418 | 4 | 440 | 345 | 2 449 | 345 | 8 562 | 144 | 224 | 1 462 | 43 236 |
| 1996 | 274 | 13 875 | 271 | 14 250 | - | - | 257 | 2 107 | 292 | 6 978 | 144 | 155 | 1 238 | 37 365 |
| 1997 | 428 | 32 516 | 282 | 17 983 | 2 | 220 | 299 | 2 701 | 166 | 3 618 | 96 | 149 | 1 273 | 57 187 |
| 1998 | 280 | 21 922 | 166 | 11 835 | 0 | 0 | 333 | 2 488 | 178 | 5 975 | 117 | 231 | 1 074 | 42 451 |
| 1999 | 206 | 16 822 | 346 | 23 934 | - | - | 162 | 1 323 | 170 | 7 183 | 116 | 348 | 1 000 | 49 610 |
| 2000 | 446 | 41 865 | 344 | 20 081 | - | - | 255 | 2 534 | 373 | 15 025 | 136 | 308 | 1 554 | 80 121 |
| 2001 | 550 | 34 260 | 165 | 9 496 | - | - | 142 | 1 222 | 180 | 6 564 | 101 | 80 | 1 138 | 51 622 |
| 2002 | 447 | 23 979 | 275 | 20 799 | - | - | 136 | 1 593 | 135 | 6 223 | 111 | 131 | 1 104 | 52 725 |
| 2003 | | | | | | | | | | | | | | |
| Janvier | 48 | .. | 23 | .. | 0 | .. | 14 | .. | 33 | .. | 14 | .. | 132 | .. |
| Février | 21 | .. | 15 | .. | 0 | .. | 6 | .. | 16 | .. | 14 | .. | 72 | .. |
| Mars | 33 | .. | 30 | .. | 0 | .. | 16 | .. | 19 | .. | 6 | .. | 104 | .. |
| Avril | 32 | .. | 6 | .. | 0 | .. | 2 | .. | 32 | .. | 4 | .. | 76 | .. |
| Mai | 40 | .. | 3 | .. | 0 | .. | 12 | .. | 17 | .. | 9 | .. | 81 | .. |
| Juin | 33 | .. | 2 | .. | 0 | .. | 1 | .. | 19 | .. | 13 | .. | 68 | .. |
| Juillet | 48 | .. | 18 | .. | 0 | .. | 5 | .. | 44 | .. | 8 | .. | 123 | .. |
| Août | 30 | .. | 18 | .. | 0 | .. | 3 | .. | 21 | .. | 12 | .. | 84 | .. |
| Septembre | 46 | .. | 23 | .. | 0 | .. | 6 | .. | 29 | .. | 9 | .. | 113 | .. |
| Octobre | 75 | .. | 22 | .. | 0 | .. | 4 | .. | 27 | .. | 0 | .. | 128 | .. |
| Novembre | 22 | .. | 11 | .. | 0 | .. | 1 | .. | 39 | .. | 3 | .. | 76 | .. |
| Décembre | 28 | .. | 22 | .. | 0 | .. | 21 | .. | 29 | .. | 2 | .. | 102 | .. |
| Total | 456 | .. | 193 | .. | 0 | .. | 91 | .. | 325 | .. | 94 | .. | 1 159 | .. |

Sources : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2004), *Shipping Statistics and Market Review*, janvier/février, tableau II-1.1.1.1. Pour 2003, les chiffres se fondent sur les données publiées par l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2004), *Shipping Statistics and Market Review*, janvier/février 2004, page 70, sur la base de données mensuelles fournies par les publications Baird (Australie).

^a Navires de 300 tjb ou plus.

^b Le total ne prend pas en compte les commandes de construction neuves portant sur d'autres types de navires.

TABLEAU 21

Tonnage en commande dans le monde au 1^{er} janvier 2004
(milliers de tpl)

| <i>Groupes de pays d'immatriculation</i> | <i>Total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques</i> | <i>Porte- conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|---|--------------|-------------------|------------------|---|------------------------------|-----------------------|
| Total mondial | 160 379 | 61 076 | 46 560 | 3 020 | 30 584 | 19 139 |
| Pays développés à économie de marché | 47 017 | 20 079 | 7 920 | 1 059 | 9 350 | 8 609 |
| Principaux pays de libre immatriculation | 87 172 | 29 597 | 30 862 | 1 169 | 17 952 | 7 592 |
| Pays d'Europe centrale et orientale | 410 | 58 | 0 | 154 | 0 | 198 |
| Pays socialistes d'Asie | 6 087 | 2 529 | 2 030 | 66 | 951 | 511 |
| Ensemble des pays en développement | 19 692 | 8 813 | 5 748 | 572 | 2 330 | 2 229 |
| <i>Dont :</i> | | | | | | |
| Afrique | 403 | 1 | 0 | 10 | 0 | 392 |
| Amérique | 819 | 87 | 82 | 256 | 157 | 237 |
| Asie | 18 375 | 8 725 | 5 666 | 306 | 2 173 | 1 504 |
| Europe | 95 | 0 | 0 | 0 | 0 | 95 |
| Océanie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

TABLEAU 22

Prix représentatifs de navires neufs, différentes années^a
(millions de dollars)

| <i>Type et taille des navires</i> | <i>1980</i> | <i>1985</i> | <i>1990</i> | <i>1995</i> | <i>2000</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>Variation en % 2002/2003</i> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|
| Vraquier de 30 à 50 000 tpl | 17 | 11 | 24 | 25 | 20 | 15 | 22 | 46,7 |
| Navire-citerne de 32 à 45 000 tpl | 19 | 18 | 29 | 34 | 29 | 26 | 30 | 15,4 |
| Vraquier de 70 à 74 000 tpl | 24 | 14 | 32 | 29 | 23 | 20 | 25 | 25,0 |
| Navire-citerne de 80 à 105 000 tpl | 28 | 22 | 42 | 43 | 41 | 35 | 41 | 17,1 |
| Vraquier de 120 000 tpl | 32 | 27 | 45 | 40 | 40 | 31 | 47 | 51,6 |
| Navire-citerne de 250 à 280 000 tpl | 75 | 47 | 90 | 85 | 76 | 67 | 75 | 11,9 |
| Méthanier (GNL) de 125 000 à 138 000 m³ | 200 | 200 | 225 | 245 | 165 | 164 | 155 | -5,5 |
| Méthanier (GPL) de 75 000 m³ | 77 | 44 | 78 | 68 | 60 | 60 | 59 | -1,7 |
| Navire de charge classique de 15 000 tpl | 14 | 12 | 24 | 21 | 19 | 16 | 16 | 0,0 |
| Porte-conteneurs intégral de 2 500 EVP | - | 26 | 52 | 50 | 35 | 28 | 38 | 35,7 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de Lloyd's Shipping Economist, diverses livraisons.

^a À partir de 1995, les prix correspondent aux plus grosses unités.

principaux pays de libre immatriculation ont représenté 15,1 % et 59,0 % des commandes, soit globalement 74,1 %. Le volume des porte-conteneurs commandés a doublé en 2003 pour atteindre 32,9 millions de tpl à la fin de l'année, soit 18,3 % du total mondial en commande. En ce qui concerne les porte-conteneurs commandés, les pays développés à économie de marché ont représenté 28,4 % des commandes et les principaux pays de libre immatriculation plus de 54,5 %. Au début de 2004, les commandes de porte-conteneurs des pays en développement ont augmenté de 22,3 % pour atteindre 2,3 millions de tpl, soit 7,1 % du total des porte-conteneurs commandés. Les pays en développement d'Asie représentaient 2,1 millions de tpl, soit 93,3 % du total des commandes des pays en développement.

3. Prix des navires neufs et des navires d'occasion

Le tableau 22 indique les prix des navires neufs pour les principales catégories de navires. En 2003, les prix de l'ensemble des principaux types de navires neufs, à l'exception des vraquiers de type Panamax et des transporteurs de GNL, ont augmenté de façon significative par rapport à ceux de l'année précédente. Les augmentations de prix ont été plus prononcées pour les vraquiers, ce qui reflète la forte demande de transport de vrac secs. Les prix des vraquiers Cape-size ont été particulièrement élevés, avec une augmentation de 51,6 % par rapport à 2003, tandis que les prix des

petits Panamax ont augmenté de 46,7 et 25 % respectivement. Les principaux pays constructeurs ont continué d'envisager des mesures visant à aligner la capacité de la construction navale sur les prévisions de demande. Les augmentations des prix des pétroliers neufs de toutes tailles ont toutes été des augmentations à deux chiffres en 2003, ce qui contraste fortement avec les réductions des prix de 2002. Les prix des porte-conteneurs cellulaires de 2 500 EVP se sont également bien comportés, avec une augmentation de 35,7 %, tandis que les prix des navires de charge classiques sont demeurés stables. Des réductions de prix modestes de 5,5 et 1,7 % ont été observées pour les transporteurs de GNL et de GPL. D'une façon générale, la tendance haussière des prix de la construction navale au cours de l'année a reflété l'augmentation des commandes.

Comme le tableau 23 l'indique, les prix moyens des pétroliers et des vraquiers d'occasion ont nettement augmenté. Les vraquiers ont augmenté de 40 %, surtout les navires Panamax. Le nombre de transactions a également augmenté, de 325 en 2002 à 359 en 2003, les navires Panamax et Cape-size étant les plus populaires, tandis que les petits navires ont fait l'objet de 116 transactions. Dans le secteur des pétroliers, des augmentations à deux chiffres ont été enregistrées pendant l'année, le tonnage Aframax connaissant des augmentations de 26,7 %. Un nombre record de transactions a été enregistré en 2003, lorsque 348 unités ont changé de mains (138 unités l'année précédente), dont 229 bâtiments de plus de 50 000 tpl.

TABLEAU 23

Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1998-2003 (au 31 décembre, en millions de dollars)

| Navires | 1998 | 1999 | 2000 | 2002 | 2003 | Variation en % 2002/2003 |
|--|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Navire-citerne de 40 000 tpl | 20 | 20 | 27 | 26 | 24 | 28 |
| Navire-citerne de 80 à 95 000 tpl ^a | 25 | 26 | 39 | 33 | 30 | 38 |
| Navire-citerne de 130 à 150 000 tpl | 37 | 36 | 50 | 43 | 42 | 48 |
| Navire-citerne de 250 à 280 000 tpl | 50 | 50 | 71 | 60 | 53 | 75 |
| Navire-citerne de 250 à 280 000 tpl | 13 | 16 | 15 | 12 | 15 | 21 |
| Vraquier de 45 000 tpl | 15 | 17 | 16 | 14 | 17 | 28 |
| Vraquier de 70 000 tpl | 24 | 28 | 25 | 22 | 26 | 41 |
| Vraquier de 150 000 tpl | 20 | 20 | 27 | 26 | 24 | 28 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, Review 2003.

^a Prix correspondant aux plus grosses unités.