

Distr.  
GENERALE

UNCTAD/SDD/PORT/5  
15 janvier 1996

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS  
ANGLAIS, ESPAGNOL et  
FRANCAIS SEULEMENT

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

**Possibilités de coopération régionale dans le secteur des ports**

*Rapport du secrétariat de la CNUCED*

TABLE DES MATIERES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
Avant-propos . . . . .	i) - iv)
I. Coopération dans le secteur portuaire . . . . .	1 - 23
II. Raisons et avantages de la coopération . . . . .	24 - 55
III. Domaines et exemples de coopération . . . . .	56 - 74
IV. La CNUCED et la promotion de la coopération régionale .	75 - 81
V. Conclusions . . . . .	82 - 83

**Annexes**

- I. Liste d'associations portuaires
- II. Membres et objectifs des associations portuaires

## AVANT-PROPOS

i) Le Groupe intergouvernemental d'experts portuaires s'intéresse depuis longtemps à la question de la coopération entre les ports. Elle a été examinée au titre d'un point distinct de l'ordre du jour de sa réunion de 1986, et en même temps que d'autres questions - telles que l'assistance technique et la formation, et la gestion, l'administration et l'exploitation des ports - lors des réunions de 1990 et 1993.

ii) Le secrétariat de la CNUCED a présenté des rapports 1/ sur la coopération entre les ports aux réunions de 1986 et de 1990. Le premier reposait sur les données d'expérience du secrétariat concernant les travaux d'associations régionales et internationales et les activités d'autres organismes des Nations Unies s'intéressant aux ports. Le second présentait les résultats d'une enquête mondiale réalisée par le secrétariat par l'intermédiaire de son réseau informel de centres de liaison, qui comprend des administrations portuaires et des associations portuaires régionales et internationales. Ainsi qu'il ressort des conclusions et recommandations des réunions de 1986 et 1990, les ports coopèrent largement dans les domaines de la formation, de l'échange de savoir-faire au niveau local, de la normalisation des statistiques et des tarifs, et de la participation aux activités des associations portuaires régionales et internationales. La CNUCED et d'autres organismes des Nations Unies intervenant dans le secteur portuaire encouragent également une telle coopération.

iii) Cependant, d'autres domaines de coopération entre les ports - tels les investissements communs dans le matériel et l'infrastructure - n'ont pas été étudiés, bien qu'ils aient fait l'objet d'échanges de vues lors des réunions des experts portuaires, notamment au regard de la mondialisation du commerce et des réseaux de transport. La réunion de 1993 a formulé, entre autres, le constat suivant : "Une coopération régionale interportuaire a été instaurée dans certains domaines et s'est révélée utile. Le Groupe recommande à la CNUCED d'identifier cette coopération et d'en étudier les modalités, ainsi que les domaines d'activité couverts et la valeur que lui prêtent les participants" 2/.

iv) Plus récemment, la Commission permanente du développement des secteurs de services a examiné un rapport 3/ qui donne un aperçu des arrangements institutionnels existant dans les différentes régions en matière de coopération économique, y compris dans les transports maritimes. Cette initiative a été considérée comme une première étape dans l'examen des possibilités d'accroître la coopération régionale et d'améliorer la circulation de l'information entre les ports, conformément à la décision prise par la Commission permanente à sa première session. Le présent rapport étudie donc les possibilités de coopération régionale dans le secteur portuaire, en tenant compte de l'évolution vers une coopération fondée sur des critères commerciaux.

## I. COOPERATION DANS LE SECTEUR PORTUAIRE

### A. Aperçu général

1. Le terme "coopération" est une expression générique désignant des activités communes exécutées par au moins deux parties qui **s'engagent l'une envers l'autre**. Chacune d'elles y consacre des ressources - qu'il s'agisse de ressources financières, de savoir-faire ou de temps - et en retire des avantages, par exemple en réalisant des économies, en améliorant la qualité des prestations ou en élargissant sa part de marché. **La coopération s'avère entièrement positive** pour toutes les parties concernées.

2. L'exemple de la coopération entre deux exploitants privés de terminaux et le Gouvernement mozambicain au port de Maputo montre comment chaque partie peut en tirer profit. Le Mozambique a été ravagé par la guerre pendant de nombreuses années. Aujourd'hui, alors que le pays entame une phase de reconstruction et de relèvement, les besoins (remise en état de l'infrastructure, équipement portuaire, introduction d'une gestion moderne) se révèlent considérables par rapport aux ressources disponibles. Par le biais de la coopération, les exploitants privés fournissent un savoir-faire, des ressources financières, des capacités de gestion, etc. Les pouvoirs publics veillent à ce qu'ils disposent d'un environnement favorable : sécurité dans le port, cadre juridique approprié, etc. L'avantage qu'en retire le port de Maputo réside dans l'efficacité accrue des opérations portuaires, dont profite l'économie nationale. Quant aux exploitants privés, il ont désormais accès à un nouveau secteur du marché de l'Afrique australe. Il s'agit pour eux d'un investissement à long terme.

3. D'autres termes - tels que partenariat ou alliance (parfois qualifiée de stratégique) - peuvent être employés pour définir plus précisément la coopération. Un **partenariat** implique des liens plus étroits en raison de l'existence d'un contrat et des enjeux commerciaux à prendre en considération. L'**alliance** est une forme de partenariat moins contraignante et repose sur un pacte tacite conclu pour le long terme (dix ans au moins), en vertu duquel les parties s'engagent à coopérer selon des principes convenus. Ce pacte définit les objectifs et la portée de la coopération, mais les activités doivent être déterminées pendant la durée de celle-ci. Une "alliance" est une entente relativement souple, alors qu'un partenariat nécessite l'élaboration d'un contrat qui définisse précisément l'objet de la coopération, sa durée, les droits et obligations connexes, etc. Une alliance est dite **stratégique** lorsque les parties s'efforcent d'obtenir des avantages compétitifs sur le marché par le biais de la coopération : élargissement de leur part de marché, amélioration de la qualité des services, mise en commun des ressources, etc. Les consortiums très connus dans les transports maritimes conteneurisés sont des exemples d'alliances.

4. Les parties qui décident de coopérer sont souvent de la même région. Traditionnellement, une région est définie comme un groupe de pays situés dans la même zone géographique. Cette définition semble moins appropriée dès lors que le commerce se mondialise et se libéralise. Ici ou là, les barrières douanières tombent, les taxes à l'importation diminuent et les réglementations vont en se simplifiant, de façon à autoriser, totalement ou en partie, la libre circulation des marchandises, des capitaux, des personnes physiques, etc. Ainsi, une zone géographique commune peut ne pas être

l'élément le plus pertinent pour définir une région. Une définition plus appropriée pourrait renvoyer aux pays ou aux parties des pays qui ont des **intérêts économiques, voire culturels communs**. Par exemple, la région dite de l'"arc atlantique" comprend des ports - ainsi que leur arrière-pays - situés sur le littoral atlantique du Portugal, de l'Espagne, de la France, de l'Irlande et du Royaume-Uni, mais non l'ensemble du territoire de ces pays. Les intérêts économiques d'un port français tel que Le Havre, sur la Manche, diffèrent de ceux de Marseille, situé sur la Méditerranée, même si tous deux relèvent de la même administration portuaire française et obéissent aux mêmes dispositions réglementaires. La coopération intervient donc le plus souvent entre des parties appartenant à des pays différents, mais non entre ces pays considérés dans leur ensemble. Il s'agit là d'une définition élargie d'un "secteur" dans le domaine portuaire.

5. La mondialisation du commerce va de pair avec l'apparition de **blocs commerciaux régionaux** tels que l'Asie, l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Afrique, et des sous-régions comme l'Asie du Sud-Est, le sous-continent indien, l'Afrique du Nord, le Moyen-Orient, l'Europe centrale et orientale, l'Europe méridionale, etc. 4/. L'intensité des relations commerciales entre les pays d'un même bloc commercial peut également créer une région. Tel est le cas notamment dans l'industrie des transports maritimes, où plusieurs grandes compagnies de navigation ont déjà adopté une structure organisationnelle reposant sur le concept de région. Elles ont ouvert des bureaux régionaux dans chacune des principales régions commerciales et désigné dans chacune d'elles un ou deux ports principaux.

6. Enfin, un des autres moyens de définir une région peut reposer sur le **niveau de développement** selon la classification statistique de l'Organisation des Nations Unies ou d'autres organisations internationales. La CNUCED, par exemple, différencie dans son Etude sur les transports maritimes les pays développés à économie de marché, les pays d'Europe centrale et orientale, les pays socialistes d'Asie et les pays et territoires en développement, ces derniers comprenant 10 sous-régions. Plusieurs critères sont employés à cet égard, tels que le revenu par habitant, l'emplacement géographique, le fonctionnement de l'économie (centralisée, de marché), etc.

## **B. Coopération dans le secteur portuaire**

7. La coopération entre les ports est une expression fourre-tout qui désigne la collaboration entre des parties intervenant dans des activités portuaires, soit à l'intérieur d'un port, d'un pays ou d'une région, soit dans des régions différentes. Par exemple, une association sise à Anvers, regroupant toutes les associations professionnelles de ce port, a récemment lancé un projet visant à mettre en place de nouveaux services de trains-blocs vers des destinations françaises, italiennes et allemandes. A l'intérieur d'un pays, une coopération peut être établie entre les ministères compétents, les entreprises portuaires et un groupe de sociétés dans le cadre d'une **association** portuaire. Deux pays faisant partie d'une même région peuvent également, au niveau de leurs ministères des transports respectifs, coopérer dans le secteur portuaire : tel est le cas de Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Douala et Pointe-Noire, ports de l'Afrique de l'Ouest où les Etats ont signé des accords avec des pays sans littoral concernant les couloirs de transit et l'utilisation des installations portuaires 5/. Le contrôle des navires par l'Etat du port en est un autre exemple : dans ce cas, les gouvernements

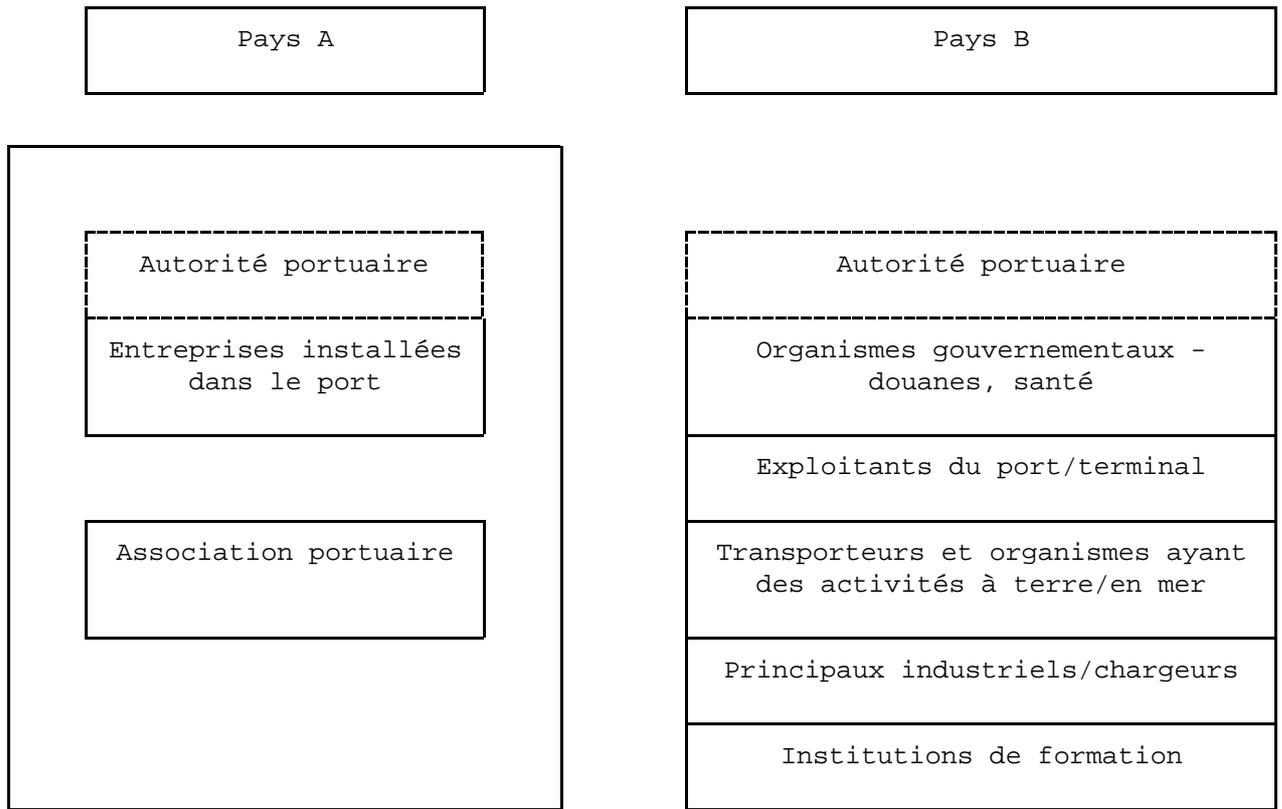
exercent leurs pouvoirs réglementaires sur les navires et les équipages en inspectant un certain pourcentage de navires faisant escale dans leurs ports. Les associations de communautés portuaires peuvent également encourager la coopération à l'échelon régional.

8. En outre, une coopération peut s'exercer à l'intérieur d'un port entre l'**autorité portuaire** et les **exploitants du port** (entreprises de manutention, sociétés exploitantes des terminaux, etc.). Ces derniers englobent également des **organes gouvernementaux et quasi gouvernementaux**, tels que les douanes, les services de contrôle sanitaire, les organismes de promotion des exportations, et d'**autres parties commerciales**, comme les fabricants de matériel, les sociétés de conseil ou de construction spécialisées dans les services techniques maritimes, les entreprises manufacturières ou les grandes compagnies de navigation ayant des activités dans l'enceinte portuaire. Les **entreprises de transport** sont un autre groupe de sociétés qui coopèrent dans ce domaine.

9. Une distinction fondamentale peut être faite entre ces parties selon qu'elles relèvent du secteur **public** ou du secteur **privé**. Cependant, la ligne de démarcation entre les deux diffère suivant les pays et peut également évoluer au fil des ans à l'intérieur d'un même pays. A l'heure actuelle, les activités de l'administration portuaire se limitent, dans la plupart des pays, aux questions de réglementation et de politique générale, à l'aménagement du port, à la coordination des opérations, etc. L'autorité portuaire, dont l'organe de tutelle est l'Etat, la région ou la ville, relève généralement du secteur public. Les exploitants du port, tels que les entreprises de manutention et les sociétés de remorquage, ainsi que les agents portuaires (consignataires de navires, commissionnaires en douane, etc.) font aujourd'hui partie du secteur privé dans de nombreux pays, alors qu'autrefois, ils pouvaient être soit du secteur public, soit du privé. Les fabricants de matériel sont le plus souvent des entités privées, même si, dans quelques pays, ils constituent un élément important du secteur industriel public.

10. Dans les rapports précités de la CNUCED, il est surtout question de la coopération existant entre les administrations portuaires de pays différents et, dans une moindre mesure, entre les exploitants portuaires du secteur privé et d'autres entités exerçant des activités dans le port. Toute évaluation de la coopération doit tenir compte tant des objectifs des administrations portuaires que des exploitants privés. Dès lors que la direction de port se transforme en propriétaire et que, de ce fait, la part des activités privées dans l'enceinte portuaire s'accroît, cette coopération tend à revêtir une orientation commerciale. Si l'ambition de l'administration portuaire était jusqu'ici de servir et de favoriser le commerce et, s'agissant d'un organisme public, de contribuer en outre au développement social et économique de la région, celle d'un exploitant portuaire commercial/privé est de dégager des bénéfices de l'activité du port. Cependant, l'on trouve dans quelques pays des exploitants qui, de concert avec l'autorité portuaire, poursuivent également un objectif de développement.

**Figure 1**  
**Formules de coopération possibles**



Source : Secrétariat de la CNUCED.

**C. Types de coopération**

**1. Coopération institutionnelle**

11. On distingue trois grands types de coopération portuaire, selon qu'elle est institutionnelle, professionnelle ou commerciale. La coopération de type institutionnel est celle qui s'instaure lorsqu'un groupe de pays ayant des intérêts communs crée des institutions régionales spécialisées : Union européenne (UE), Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), Organisation de l'unité africaine (OUA), Marché commun du Sud (MERCOSUR), etc. Certaines de ces organisations traitent exclusivement de questions commerciales, tandis que d'autres poursuivent un objectif plus ambitieux, à savoir encourager le développement par diverses activités, qui peuvent englober le secteur portuaire. Certaines institutions régionales s'intéressent tout particulièrement aux questions liées aux transports maritimes, par exemple la Commission centraméricaine du transport maritime (COCATRAM) ou la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CONMINMAR). Dans ce type de coopération, les gouvernements signent également des accords afin d'adopter des orientations et des positions communes sur des questions relatives au trafic maritime. Tel est le cas, par exemple, des mémorandums d'accord sur le "contrôle des navires par l'Etat du port" visant à vérifier si les navires et les équipages satisfont aux normes internationales. Autre

exemple, celui des réseaux régionaux créés pour permettre aux administrations portuaires d'intervenir et de coopérer en cas de pollution par les hydrocarbures et de versement d'indemnités à la suite d'une marée noire.

12. La coopération de type institutionnel peut donner lieu à d'importantes activités dans le secteur portuaire. L'Union européenne, par exemple, est en train d'élaborer une politique relative aux ports maritimes dans le cadre d'un "réseau européen de transport", reposant sur l'idée qu'"il faudrait mettre en place un réseau multimodal unique qui desserve le marché intérieur et unisse les diverses parties de l'Union plus étroitement les unes aux autres et à nos voisins" 6/. L'Union européenne en outre soutient des programmes portuaires axés sur différents objectifs : développement régional, cohésion socio-économique, etc. Des ports irlandais ont ainsi reçu des fonds à ce titre pour moderniser leurs installations. Et surtout, certaines dispositions du droit communautaire peuvent se substituer au droit national des pays membres. L'Union européenne n'a pas encore adopté de dispositions législatives spécifiques concernant l'industrie portuaire, et les seuls principes communs qui s'appliquent en la matière sont ceux du libre jeu de la concurrence et de l'accès au marché 7/, mais les décisions de la Communauté européenne 8/ tendant à maintenir une concurrence entre les entreprises de transport peuvent influencer sur l'exploitation des ports. Par ailleurs, des conventions des Nations Unies telles que la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (1975) ont de profondes répercussions sur les activités de dragage.

13. L'application de conventions internationales au moyen d'accords de contrôle des navires par l'Etat du port est un autre exemple important de coopération institutionnelle régionale. En 1982, 14 pays européens 9/ ont décidé d'établir un système harmonisé en la matière, en signant le Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port. La Pologne et le Canada y ont adhéré en 1992 et 1994, respectivement. En 1992, 10 pays 10/ ont signé un accord latino-américain qui applique les mêmes instruments que le Mémoire d'entente de Paris, sauf la Convention 147 de l'OIT. En outre, un accord Asie-Pacifique a été signé à Tokyo en 1993 par 18 pays et territoires 11/ (début 1995, 12 d'entre eux l'avaient ratifié). Vingt-deux pays et territoires des Caraïbes devaient en principe signer un mémorandum d'accord caraïbe à la fin de 1995, et un mémorandum d'accord régional pour la Méditerranée méridionale et orientale est également à l'étude. Même si les autorités portuaires n'interviennent pas directement dans l'inspection et la surveillance, ces activités peuvent influencer sur le fonctionnement du port.

## **2. Coopération professionnelle**

14. Une coopération peut également s'instaurer entre différentes branches d'activité. Une association entre ports qui regroupe les administrations portuaires, les sociétés exploitantes et les entreprises liées aux ports est un exemple typique d'une telle coopération, de type professionnel. Sans but lucratif, celle-ci vise essentiellement à promouvoir les activités portuaires, et elle est surtout axée sur l'échange d'idées et d'informations. L'exploitation des établissements portuaires fait parfois l'objet d'une coopération, mais l'objectif est simplement de dégager un bénéfice, sans pour autant rationaliser les ressources des parties coopérantes. Les associations portuaires peuvent être rangées en trois catégories :

- i) Les associations internationales, la principale étant l'Association internationale des ports (AIP);
- ii) Les associations régionales (Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et australe (AGPAEC), etc.);
- iii) Les associations de caractère technique s'intéressant à des questions telles que la législation (Association internationale des juristes portuaires (LEGIPORT)), l'ingénierie (Association internationale permanente des congrès de navigation (AIPCN)), les relations entre les villes et les établissements portuaires (Association internationale villes et ports) ou la manutention des marchandises (Association internationale de coordination de la manipulation des chargements (ICHCA)).

15. Les associations portuaires contribuent à créer un environnement stable pour l'activité des ports. Leur composition englobe les autorités portuaires, des particuliers, des sociétés spécialisées dans les services portuaires et des centres de formation. Les administrations portuaires, qui pour la plupart restent sous la tutelle d'organes publics, en sont les principaux membres. La participation de sociétés privées devrait être encouragée, compte tenu de leur contribution croissante aux activités portuaires. En Europe, une association portuaire baptisée FEPORT (Federation of European Private Port Operators) a récemment été créée pour faire connaître les vues des exploitants du secteur privé. Les activités des associations portuaires ont déjà été examinées dans de précédents rapports. On trouvera à l'annexe I une **liste mise à jour des principales associations portuaires** avec leurs noms, leurs adresses et leurs numéros de télécopieur. Plusieurs associations nouvelles ont vu le jour, notamment l'Association internationale villes et ports, l'Organisation des ports maritimes européens, la FEPORT et la BPO (Baltic Ports Organization).

16. Les décisions et initiatives des associations sont prises par consensus. Le consentement des membres est obtenu au préalable, lors de l'adoption des statuts et/ou de l'acte constitutif de l'association, qui décrit les objectifs de celle-ci (l'annexe II indique la composition et les objectifs de certaines associations). La qualité de membre est souvent "officialisée" par le versement d'une cotisation utilisée pour les frais de fonctionnement. Les associations portuaires sont un dispositif utile pour la coopération. Elles sont sans but lucratif, travaillant uniquement dans l'intérêt de leurs membres, et offrent un cadre permettant d'échanger librement des idées et de fixer des orientations.

17. La portée des activités réalisées par le secrétariat d'une association dépend de plusieurs facteurs :

- i) Ressources financières de l'association, qui sont fonction des cotisations des membres. Le secrétariat peut être constitué de salariés occasionnels et d'un secrétaire général bénévole, ou peut prendre la forme d'une organisation structurée comprenant une douzaine de salariés rémunérés par l'association;
- ii) Le statut du chef de l'association (président, secrétaire général);

- iii) Le degré d'intervention des membres, qui participent à l'assemblée générale mais contribuent également aux activités de groupes de travail. La plupart des associations ont créé de tels groupes qui rassemblent des experts, dans leurs champs de compétence respectifs, pour examiner les problèmes - d'ordre parfois régional - qu'elles rencontrent dans leurs activités. Le rôle de ces groupes de travail est d'étudier un problème, de trouver une solution et d'adresser une recommandation à l'assemblée générale des membres.

18. Les associations présentent des caractéristiques communes. La plupart d'entre elles publient un **bulletin, ainsi qu'un annuaire des ports** utilisé tant par les membres que par des tiers. Une **assemblée générale**, accueillie par un des membres, est organisée chaque année. Cependant, les associations n'ont pas toutes le même mode de fonctionnement. Lorsque le secrétariat est suffisamment étoffé, elles réalisent des **enquêtes** sur différentes activités, sur les salaires des cadres, etc., ainsi que des **études** pour le compte des membres. Le thème est choisi en fonction des besoins des membres. Le secrétariat peut assister à des réunions portant sur des questions portuaires, diffuser des renseignements par l'intermédiaire d'un **service de documentation, promouvoir** l'industrie portuaire par différents moyens (participation à des séminaires, des congrès portuaires, etc.). Il peut également organiser des programmes de **formation**, assurer le financement d'activités, etc.

19. Des **informations à jour** sur des questions relatives aux ports ne sont pas faciles à obtenir pour quiconque n'est pas concerné au premier chef ou ne participe pas aux réunions périodiques des organisations internationales chargées de surveiller le fonctionnement des conventions. Les associations régionales et internationales répondent à un besoin en envoyant des représentants à ces réunions et en rendant compte aux membres des faits nouveaux pertinents. Ces associations invitent également des responsables occupant des postes clefs à présenter des informations sur telle ou telle question pour que les membres puissent directement les interroger. Par ailleurs, elles permettent des contacts libres et informels entre les membres, ce qui est un moyen efficace de faciliter les processus de prise de décision. Enfin, force est de reconnaître que l'**information de nature commerciale** revêt également une grande importance. Le rendement effectif des engins, leur coût, les nouvelles maritimes, les possibilités d'assurance, les nouveaux dispositifs de lutte contre la délinquance sont autant de questions qui font l'objet d'échanges de vues informels dans le cadre des réunions des associations.

20. Les associations constituent souvent des **relais appréciables entre institutions et professionnels**. Les relations entre les associations et les institutions ont un caractère plus ou moins officiel. Certaines associations servent de secrétariat à des institutions intergouvernementales pour les questions relatives aux ports : par exemple, la REPICA (Association d'entreprises portuaires de l'isthme centraméricain) pour la COCATRAM, l'AGPAOC pour la CONMINMAR, etc. D'autres associations, telle l'Organisation des ports maritimes européens, ont établi des relations étroites avec l'Union européenne et participent aux rencontres et aux réunions de groupes de travail organisées par celle-ci. La CNUCED et d'autres organismes des Nations Unies accordent le statut d'observateur ou d'organe consultatif à des associations

portuaires, ce qui leur permet de participer aux réunions sur les ports. La sensibilisation du public aux questions d'environnement a depuis de nombreuses années des incidences sur le secteur portuaire, notamment en ce qui concerne une activité aussi importante que le dragage : à cet égard, les associations contribuent aux objectifs des autorités portuaires en la matière en faisant pression auprès des pouvoirs publics et des organisations internationales dans le domaine de la législation de l'environnement.

21. Les associations ont également fourni **d'utiles concours aux autorités portuaires face à des problèmes relativement complexes**, comme la reconversion des zones désaffectées des enceintes portuaires, qui ne sont plus utilisées en raison de l'introduction de nouvelles techniques et reviennent en principe à la ville ou à l'Etat. En pareil cas, la direction du port a affaire aux autorités municipales, régionales ou nationales. Les questions en jeu sont d'une grande importance pour l'électorat : en l'occurrence, des maladresses peuvent avoir des répercussions considérables sur l'avenir du port. De ce fait, les autorités portuaires participent désormais aux activités d'une nouvelle association - l'Association internationale villes et ports - au sein de laquelle ils peuvent comparer diverses mesures et échanger des vues dans la perspective plus large de l'aménagement d'un port, d'une ville et d'un territoire régional. L'objectif est de trouver des solutions pour la réhabilitation des zones concernées.

### 3. Coopération commerciale

22. Ce troisième type de coopération est motivé par la recherche du profit et de l'avantage commercial. La loi du marché, autrement dit le gain ou la perte d'argent, en est le principal stimulant. La partie commerciale n'en attend pas nécessairement un rendement ou un bénéfice immédiat, mais peut chercher des marchés potentiels pour développer à l'avenir ses activités. La coopération fondée sur des critères commerciaux est officialisée par des contrats relevant du droit des entreprises. L'octroi de concessions aux exploitants de terminaux à conteneurs ouverts à tous les usagers fait souvent l'objet d'une mise en concurrence. Pour les terminaux à conteneurs réservés, les concessions peuvent être accordées dans le cadre de transactions bilatérales, en particulier entre l'autorité portuaire ou l'exploitant du terminal et les compagnies maritimes. Des offres sont parfois adressées directement aux pouvoirs publics en vue de la création d'un nouveau port : tel a été le cas récemment d'une société sise à Singapour qui a proposé de construire deux terminaux à conteneurs, près de Yangoon 12/. De nombreux ports en eau profonde ont du reste été construits de cette façon au début du siècle.

23. Les **conditions des contrats** sont d'une grande importance : elles doivent être équitables tant à l'égard des parties que des usagers, notamment dans le cas de terminaux à conteneurs ouverts à tous. Les clauses les plus courantes des contrats régissant l'exploitation des terminaux à conteneurs ont été examinées dans deux rapports de la CNUCED 13/. L'innovation est indispensable, comme le montre l'exemple de coopération signalé en Nouvelle-Zélande en matière de dragage, qui a nécessité la conclusion d'un accord entre trois ports pour faire appel à une entreprise commune et signer ensuite des contrats individuels avec celle-ci dans chaque port.

## II. RAISONS ET AVANTAGES DE LA COOPERATION

### A. Les raisons de coopérer dans un monde en pleine évolution

#### I. La mondialisation du commerce et des transports

24. Les **ports sont des maillons essentiels de la chaîne internationale des transports**. Ils constituent des points de jonction stratégiques pour le transfert des marchandises d'un mode de transport à un autre, ainsi qu'une plate-forme logistique (on parle maintenant de "téléports") pour l'échange de renseignements. La coopération entre les exploitants est donc indispensable à l'intérieur des réseaux de transport et d'information. Chaque élément de l'ensemble est tributaire de tous les autres, et la solidité de la chaîne dépend de la tenue de son moindre maillon.

25. La **mondialisation des réseaux de transport** a d'importantes conséquences pour certains ports. Par exemple, dans le port d'Algésiras 14/, situé à l'extrême sud de la péninsule ibérique, le volume du trafic a dépassé un million d'EVP en 1994, contre environ 400 000 par an jusqu'en 1989. A Marsaxlokk, le port à conteneurs de Malte 15/, il est passé de 43 700 EVP au total en 1989 à quelque 40 000 EVP par mois à la fin de 1994. Ces deux exemples illustrent l'incidence du transbordement sur les ports qui sont devenus d'importants noeuds des réseaux de transport mondiaux.

26. La **coopération entre les compagnies maritimes et les autorités ou exploitants portuaires** présente des avantages pour tous les intéressés. Comme les services de ligne ne sont pas permanents et varient en fonction du volume du trafic, des coûts, de la qualité de la desserte et de la réglementation nationale des transports, entre autres choses, les autorités portuaires ont intérêt à coopérer avec les compagnies maritimes pour examiner et résoudre les problèmes, de façon à mieux répondre à leurs besoins et à s'assurer ainsi leur fidélité. Pour les armateurs, les frais de transit des navires dans les ports représentent une part élevée du coût du transport. Certains acheminent des marchandises en grandes quantités au moyen de leurs réseaux et ont donc besoin de terminaux spécialisés. Qui plus est, les ports sont les lieux où les compagnies maritimes sont représentées et où elles vendent leurs services aux chargeurs. Telles sont les raisons commerciales et pratiques qui les incitent à investir directement dans les ports et à y créer leurs propres agences et leurs propres terminaux. D'où la nécessité d'une coopération avec les autorités portuaires nationales pour obtenir le droit d'exploiter des terminaux et de louer des terrains. Des compagnies maritimes étrangères créent parfois des coentreprises avec des exploitants portuaires locaux.

27. Les **réseaux d'information** offrent des possibilités de coopération. L'efficacité des transports exige non seulement une infrastructure solide, mais encore une information régulière et fiable. Les données rassemblées à une extrémité du parcours maritime sont utilisées tout au long de la chaîne des transports, et en particulier dans le port de déchargement. Ainsi, les autorités portuaires échangent des renseignements sur les marchandises dangereuses et des données essentielles (heures de départ des navires, description des cargaisons, etc.). Un agent maritime peut transmettre par télécopie ou EDI une description des marchandises, le plan de chargement du navire et d'autres informations requises pour accélérer les opérations.

Il est donc indispensable que les autorités portuaires établissent des systèmes de communication efficaces et des liaisons avec d'autres ports.

28. La **concentration des transports maritimes** exige une coopération entre les ports. Les 20 principales entreprises de transport conteneurisé sont en train de conclure des alliances et des accords de partenariat mondiaux qui vont modifier la physionomie des transports maritimes. Le trafic se concentre sur un nombre restreint de ports, appelés "ports principaux" ou "ports d'éclatement". Ce regroupement des activités exige des investissements souvent énormes, ainsi que des améliorations techniques pour répondre aux besoins des exploitants. Les autorités portuaires et les exploitants doivent s'adapter s'ils ne veulent pas perdre des débouchés. Pour satisfaire aux exigences des transporteurs, les exploitants portuaires peuvent fusionner ou coopérer. La coopération avec les chargeurs, les transporteurs et des exploitants étrangers de terminaux attirés par les perspectives de rentabilité est une façon de faire face à la concentration des activités et d'éviter une concurrence destructrice.

## 2. Concentration des activités de manutention

29. La conteneurisation et la mécanisation de la manutention ont entraîné la **fusion d'entreprises d'acconage**. C'est ainsi que les nombreuses petites entreprises aux ressources limitées se sont regroupées pour former de grosses sociétés capables d'investir dans des équipements coûteux. Cette tendance, qui s'est amorcée il y a une vingtaine d'années dans de nombreux pays, se poursuit aux Etats-Unis 16/ avec la constitution d'entreprises plus grandes encore, et s'étend au monde entier. Cette expansion internationale tient à ce que l'exploitation de terminaux à conteneurs exige partout des connaissances spécialisées, que des investissements considérables sont nécessaires et que certaines entreprises d'acconage ont des liens avec des transporteurs (par exemple, l'International Port Management Division (IPMD) avec P&O) ou des conglomérats 17/ (la société Hutchison International Port Holdings (HIPH), propriétaire de Felixstowe qui exploite également plusieurs terminaux dans le cadre de coentreprises en Chine, est liée à Hutchison Whampoa Ltd).

## 3. Redéfinition du rôle du secteur public

30. La **privatisation, sous ses nombreuses formes**, a ouvert la voie à la coopération entre le secteur public et le secteur privé 18/. Auparavant, les ports étaient financés par l'Etat, quel que soit leur degré de rentabilité. Aujourd'hui, la coopération est une stratégie commerciale suivie par les exploitants portuaires, comme par n'importe quelle industrie, **pour obtenir des ressources du marché**. Le besoin d'argent pour construire et équiper des terminaux spécialisés est un puissant mobile de coopération. Les accords conclus avec les autorités portuaires publiques prévoient normalement que l'exploitant privé du terminal à conteneurs investira dans l'amélioration et le développement des installations et dans les équipements à terre. De son côté, la direction du port financera le dragage, la construction de jetées, les travaux de remblayage et d'endiguement, etc. Le fait que les accords portent sur de longues périodes semble confirmer que cette coopération est motivée principalement par l'importance des capitaux requis.

31. Le secteur privé a d'abord joué un rôle à l'échelon national. Au début de la conteneurisation en Amérique du Sud, à la fin des années 70 et au début des années 80, des dépôts privés de conteneurs ont été créés dans certains ports, notamment à Santos (Brésil) et à Callao (Pérou). Aujourd'hui, des sociétés étrangères privées exploitent des terminaux à conteneurs dans les ports de Shanghai (Chine), Kelang (Malaisie), Buenos Aires (Argentine) et Maputo (Mozambique). Plusieurs compagnies maritimes étrangères semblent disposées à investir en Inde, le Gouvernement indien ayant entrepris de réviser la législation portuaire pour attirer des capitaux privés.

32. Les entreprises sont de plus en plus nombreuses à s'intéresser à **l'investissement dans des ports étrangers**. L'augmentation du trafic conteneurisé dans plusieurs pays a conduit d'importants exploitants de terminaux à conteneurs à s'implanter dans d'autres ports de leur région ou ailleurs. La privatisation a entraîné la formation de coentreprises regroupant des exploitants locaux et étrangers. Une société australienne (IPMD) figure parmi les partenaires du premier terminal à conteneurs de Kelang. La même compagnie ainsi qu'une entreprise philippine (International Container Terminal Services - ICTSI) sont désormais présentes à Buenos Aires 19/, où elles ont constitué chacune des coentreprises avec des sociétés locales. Une entreprise sud-africaine privée (Rennies) est aujourd'hui le principal partenaire du terminal à conteneurs de Maputo 20/. De nouveaux terminaux ont également été construits, comme ceux de Manzanillo (Panama) et de Manzanillo (Mexique) où une des principales entreprises d'acconage des Etats-Unis (Stevedoring Services of America) s'est associée avec des sociétés locales 21/.

#### 4. Autres facteurs de coopération

33. La **conjoncture économique internationale** est incertaine et les échanges mondiaux peuvent se ralentir. Au cours des dix dernières années, le commerce international a fléchi en volume à deux ou trois reprises. Les plans d'investissement peuvent être compromis par des variations inattendues du cycle économique, mais la coopération constitue une stratégie propre à réduire les risques. **Les techniques de transport** évoluent constamment et exigent d'importantes ressources financières ainsi que de vastes connaissances. La coopération entre une autorité portuaire - qui finance le développement de l'infrastructure - et un exploitant de terminal - qui fournit le matériel de manutention et crée un système de gestion de l'information - permet aux deux parties de se partager la charge de l'investissement. Elles sont l'une et l'autre expertes dans leur domaine d'activité et peuvent mettre rapidement en oeuvre les investissements nécessaires sans que cela entrave leur développement.

34. Il y a des **obstacles à l'entrée sur de nouveaux marchés**. Les économies nationales sont plus ou moins fermées aux investissements étrangers dans le secteur tertiaire, en raison de restrictions juridiques à l'établissement d'entreprises étrangères, bien que la situation soit appelée à changer avec l'application de l'AGCS (Accord général sur le commerce des services). Il peut également y avoir des obstacles d'ordre culturel. Parfois, les frais de premier établissement sont élevés. Pour surmonter ces difficultés, il peut être nécessaire à certains exploitants de créer des coentreprises avec des sociétés locales ou de confier à celles-ci l'exécution de certaines activités. En pareil cas, les investissements sont fondés sur la confiance entre les partenaires.

35. **La coopération est particulièrement utile dans le secteur tertiaire.**

Premièrement, certains services, comme les services portuaires ne peuvent pas être exportés. Une compagnie maritime a besoin de s'établir dans le port du pays où elle souhaite offrir ses services. Il lui faut pour cela transférer des capitaux pour créer une société, ou bien coopérer avec des partenaires locaux qui fourniront en son nom les services considérés. Deuxièmement, le transport international fait appel à une succession d'exploitants pour chaque tronçon de la chaîne. Un entrepreneur de transport multimodal est responsable des différentes opérations, mais les services sont assurés en sous-traitance par des entreprises locales. La coopération entre l'entrepreneur et les sous-traitants est donc nécessaire pour garantir la qualité des services.

36. **Le développement durable**, pour empêcher la dégradation de l'environnement, doit être un objectif prioritaire de la communauté internationale. Cette question ne saurait être traitée à l'échelon national, car la pollution n'a pas de frontières 22/. La pollution des mers est un grave problème auquel il faut s'attaquer à l'échelle internationale, tout en prenant des initiatives et des mesures concrètes au niveau régional.

**B. Coopération et concurrence**

37. La coopération, stimulée par l'évolution de la situation, n'est pas synonyme de restriction de la concurrence. On craint souvent qu'elle affaiblisse celle-ci ou débouche sur l'établissement de monopoles. **La coopération étant mue par les forces du marché**, les parties peuvent avoir intérêt à collaborer sous de nouvelles formes. Ainsi, la coopération dans le domaine des ports, pour répondre aux besoins du commerce, s'oriente dans des directions que l'on ne prévoyait pas il y a quelques années. On pensait alors que les autorités portuaires d'une région pourraient s'associer pour financer des installations dans un seul port, lequel deviendrait le point de jonction des réseaux de transport desservant la région et, partant, attirerait les transporteurs. On estimait que cela éviterait des investissements inutiles et excessifs dans chaque port. Aujourd'hui, les autorités portuaires coopèrent avec les entreprises de transport (comme dans le cas des terminaux à conteneurs spécialisés), les exploitants portuaires (terminaux à conteneurs et terminaux vraquiers ouverts à tous les usagers) et les filiales de sociétés transnationales (terminaux vraquiers spécialisés). Par exemple, la compagnie maritime Evergreen a conclu récemment un accord avec le Gouvernement du Panama pour investir dans la construction d'un terminal à conteneurs.

38. La nécessité de faire des économies d'échelle dans le secteur portuaire est une des raisons qui expliquent la coopération et la concentration caractérisant aujourd'hui l'acconage. Dans certains ports et dans certaines régions, le volume du trafic est souvent trop faible pour justifier la présence de plusieurs entreprises d'acconage. La concurrence entraînerait un gaspillage de ressources, dont les usagers des ports feraient en fin de compte les frais, alors que la coopération entre les exploitants de terminaux permet de fournir des services efficaces et rentables. Il faut donc trouver un juste milieu entre la coopération et la concurrence, de façon à sauvegarder les intérêts à la fois des exploitants et des usagers.

39. La coopération peut en fait aider à renforcer la concurrence. Quand les ports coopèrent, par exemple en publiant des statistiques harmonisées ou en adoptant une structure tarifaire commune, cela n'implique pas qu'ils suivent

la même politique commerciale envers les chargeurs et les compagnies maritimes, ni qu'ils pratiquent les mêmes tarifs. Les autorités portuaires et les exploitants commerciaux peuvent fort bien coopérer dans certains domaines, et se faire concurrence dans d'autres.

40. Pour illustrer ce que l'on entend par coopération, on peut faire un parallèle entre le rôle d'une association portuaire à l'égard de ses membres et le rôle d'une autorité portuaire à l'égard des exploitants et des usagers des ports. Dans un port, divers exploitants ayant des objectifs différents coopèrent sous l'égide d'une autorité portuaire. De même, les ports de divers pays d'une même région peuvent avoir des intérêts commerciaux différents, mais ont avantage à coopérer dans certains domaines au sein de leur association.

### **C. Avantages découlant de la coopération**

41. La coopération devrait être considérée par l'administration portuaire comme un outil permettant d'accroître la compétitivité du port grâce à une meilleure orientation commerciale ou à une réduction des coûts. Tels sont en effet ses objectifs essentiels 23/.

#### **1. Coopération pour améliorer les opérations portuaires**

42. La coopération portuaire vise notamment à assurer **le bon déroulement des opérations tout au long de la chaîne des transports**. Les ports ne sont qu'un maillon de cette chaîne, et les autorités et exploitants portuaires doivent collaborer avec les transporteurs, les agents maritimes et les armateurs, ainsi qu'avec des services administratifs comme les douanes, les services vétérinaires, etc. - et ce non seulement à l'échelon national, mais encore à l'échelle régionale et internationale. Le port doit renforcer sa position dans la chaîne et assurer la régularité et la fluidité du trafic. Quand un port établit un système informatisé pour gérer les opérations - manutention des marchandises, régulation du trafic maritime - il a besoin du concours des usagers. Cette coopération quotidienne doit être étayée par un véritable partenariat entre l'autorité portuaire, les exploitants et les usagers.

#### **2. Coopération et gestion des ressources**

43. Un des avantages de la coopération est qu'elle permet de **partager les coûts, de mettre en commun les ressources et de réduire l'incertitude**. Elle permet aussi de limiter les risques que présentent les gros investissements dans l'infrastructure, dans de nouveaux terminaux, etc. Quand un port coopère avec des compagnies maritimes, il peut les fidéliser davantage. Des contrats peuvent être conclus entre les usagers et les autorités ou exploitants portuaires, mais il peut aussi y avoir des accords de coopération implicites comportant la réduction des tarifs portuaires ou l'octroi de rabais de fidélité.

44. Le partenariat est la meilleure méthode pour s'assurer un financement et réduire l'incertitude liée aux investissements. Par exemple, la Global Alliance, qui regroupe les compagnies maritimes Nedlloyd/APL/MOL/OOCL, s'est entendue avec l'exploitant de terminaux ECT (Europe Combined Terminal) à Rotterdam pour obtenir l'usage exclusif d'un terminal moyennant un contrat

de services. Elle sera également la première cliente du nouveau terminal qui sera construit à Rotterdam dans le cadre du projet Delta 2000.

45. La création d'un centre régional de formation est une autre façon de mettre en commun des ressources et de partager des coûts <sup>24/</sup>. Le plus souvent, les gens qui ont besoin d'une formation portuaire spécialisée sont peu nombreux, mais la gestion d'un centre dispensant un enseignement de qualité comporte des frais fixes élevés. La régionalisation de la formation par le biais de la coopération offre une solution de rechange efficace et rentable à la formation à l'échelon national.

46. Une coopération est nécessaire pour **à obtenir des ressources** - financières, humaines, etc., - qui font parfois gravement défaut dans certains pays, en particulier dans les PMA. Des relations strictement commerciales ne sont souvent pas possibles. Les organismes internationaux et régionaux sont les principaux vecteurs de l'assistance aux ports des pays en développement. La participation directe d'entreprises privées semble augmenter parallèlement à la nécessité d'établir des réseaux de transport mondiaux.

47. La **division du travail** suscite également une coopération entre des entreprises qui ont des intérêts communs mais ne possèdent pas les ressources financières ni les compétences voulues pour diversifier leurs activités. Par exemple, une autorité portuaire bailleresse n'a pas les moyens d'exploiter des terminaux et coopérera donc avec des exploitants privés. La multiplication des autorités portuaires bailleresse a favorisé ce type de coopération, qui présente un caractère interrégional.

### 3. Coopération et gestion de l'information

48. La coopération est la méthode la plus simple pour **obtenir des renseignements de première main à moindres frais**. C'est par le biais de relations officielles et officieuses que les directeurs de ports peuvent repérer les débouchés commerciaux, suivre l'évolution des techniques, juger de l'efficacité de nouvelles méthodes de gestion portuaire et obtenir des renseignements sur le comportement des usagers dans une perspective commerciale (évaluation de la qualité et des prix, etc.). Souvent, ces échanges peuvent déboucher sur de nouvelles activités. Presque toutes les activités sont fondées sur de tels réseaux de communication. La **diffusion de l'information** constitue un des aspects courants de la coopération.

49. L'action des **groupes de pression** illustre également le recours croissant à l'influence économique face aux pouvoirs publics et aussi aux exploitants. Les autorités portuaires peuvent coopérer afin de défendre des idées ou des mesures revêtant une importance stratégique pour le développement des ports. Ainsi, l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO) s'emploie à promouvoir des ports "écologiques" et les transports maritimes à courte distance. Elle a proposé de publier une liste des services de navigation à courte distance pour informer les chargeurs des possibilités d'utiliser ce mode de transport plutôt que la route. L'Association américaine des autorités portuaires (AAPA) s'est opposée récemment à une demande qui avait été présentée à la Commission maritime fédérale des Etats-Unis, tendant à ce que soit adoptée une règle empêchant les ports d'inclure dans leur tarif toute disposition rendant l'agent maritime responsable des dettes de son mandant, le propriétaire du navire. De telles dispositions sont chose courante dans

les ports des Etats-Unis. Enfin, des associations portuaires, en particulier l'IAPH, collaborent avec des organisations internationales à l'élaboration ou à la révision de conventions.

#### **4. Coopération et autoréglementation**

50. Les professions portuaires devraient résoudre elles-mêmes leurs problèmes, au lieu de compter sur l'Etat pour faire régner la discipline. La coopération entre les ports encourage l'autoréglementation pour éviter une intervention parfois excessive des pouvoirs publics. L'autoréglementation par le biais de la coopération est également la meilleure façon d'assurer la bonne application de la loi. Il y a souvent plusieurs façons d'interpréter une même loi, et pour empêcher les erreurs dans ce domaine, le législateur et les tribunaux doivent établir une jurisprudence, voire adopter des textes complémentaires. L'Etat doit quelquefois adapter la législation nationale. Il y a toujours une période d'ajustement, pendant laquelle les coûts peuvent être élevés pour la collectivité ainsi que pour les exploitants et les usagers. La coopération et l'autoréglementation permettent d'échapper à une bureaucratie trop lourde.

#### **5. Coopération et intérêts régionaux communs**

51. La coopération contribue également à **réduire la concurrence destructive**. A cet égard, il faut se montrer très prudent (voir le paragraphe 37 sur la concurrence et la coopération). De nos jours, on s'accorde à penser que la concurrence et la libéralisation sont la meilleure façon de réguler l'économie de marché. Pourtant, la concurrence conduit parfois à un gaspillage de ressources et peut être préjudiciable à l'économie. Une analyse coûts-avantages doit être faite pour savoir s'il vaut mieux rivaliser ou coopérer. Les investissements excessifs effectués par des exploitants portuaires dans l'espoir de conquérir ou conserver la première place sur le marché du transbordement constituent un exemple de gaspillage.

52. La concurrence peut également nuire à la société quand elle ne tient pas compte des impératifs du **développement durable**. De nombreux ports ont établi des projets de dragage en raison de l'augmentation de la taille des navires, mais certains ont été tentés de draguer sans procéder auparavant à un bilan écologique sérieux, ce qui peut compromettre gravement l'environnement. Les ports concurrents d'une même région doivent donc s'entendre sur certains principes communs 25/. Il faut parfois officialiser cette démarche en adoptant un code de conduite ou des lois et règlements en la matière.

#### **D. La coopération nationale et intraportuaire, préalable de la coopération régionale 26/**

53. La coopération intraportuaire est le préalable de la coopération régionale entre autorités et exploitants portuaires. Aucun port ne peut se développer à long terme si ses exploitants ne poursuivent pas un but commun. En l'absence de coopération entre les exploitants et l'administration d'un port, la coopération au niveau régional peut aller à l'encontre des objectifs visés. Aucun étranger ne voudra investir dans un port s'il est mal géré, faute de coordination. Les autorités portuaires, les exploitants privés et les organismes publics doivent coopérer pour attirer les investisseurs. L'incapacité de coopérer à l'échelon local peut révéler une incapacité de

coopérer à l'échelle régionale. Si un port n'est pas en position de force, les relations entre les compagnies/exploitants nationaux et leurs homologues étrangers risquent d'être déséquilibrées.

54. Des liens peuvent être établis à l'échelon national, avec des entrepreneurs de transport terrestre. La direction du port d'Oakland (Etats-Unis) prévoit de construire un nouveau terminal intermodal ouvert à tous les usagers, avec le concours de deux compagnies ferroviaires privées. Ce terminal permettra aux entreprises de transport acheminant une quantité limitée de conteneurs d'utiliser des trains-blocs pour atteindre plusieurs destinations en Amérique du Nord. La coopération entre les ports et les chemins de fer est chose courante en Afrique australe dans le secteur public, les autorités des ports du Mozambique et d'Afrique du Sud étant des filiales de grandes compagnies ferroviaires nationales. En Europe, la construction d'un nouveau terminal à conteneurs à Anvers a été entreprise en commun par un exploitant privé et par la société nationale des chemins de fer. Ce type de collaboration confère un avantage compétitif aux ports nationaux et élargit les possibilités de coopération avec des transporteurs ou armateurs étrangers.

55. Le caractère spécialisé du matériel utilisé dans les terminaux à conteneurs est une autre raison de coopérer. On sait que l'organisation du terminal Eurodelta à Rotterdam a nécessité le concours des planificateurs, des exploitants et des fabricants. Pareille collaboration locale confère un avantage au port qui souhaite coopérer à l'échelle régionale et internationale. Le port de Rotterdam a déjà été choisi par une alliance d'exploitants de navires porte-conteneurs. La fourniture de certaines catégories de services exige une coordination étroite entre plusieurs agents d'un port (douanes, transitaires, exploitants de terminaux, autorité portuaire, etc.), sous la direction de l'un d'eux (par exemple, l'autorité portuaire).

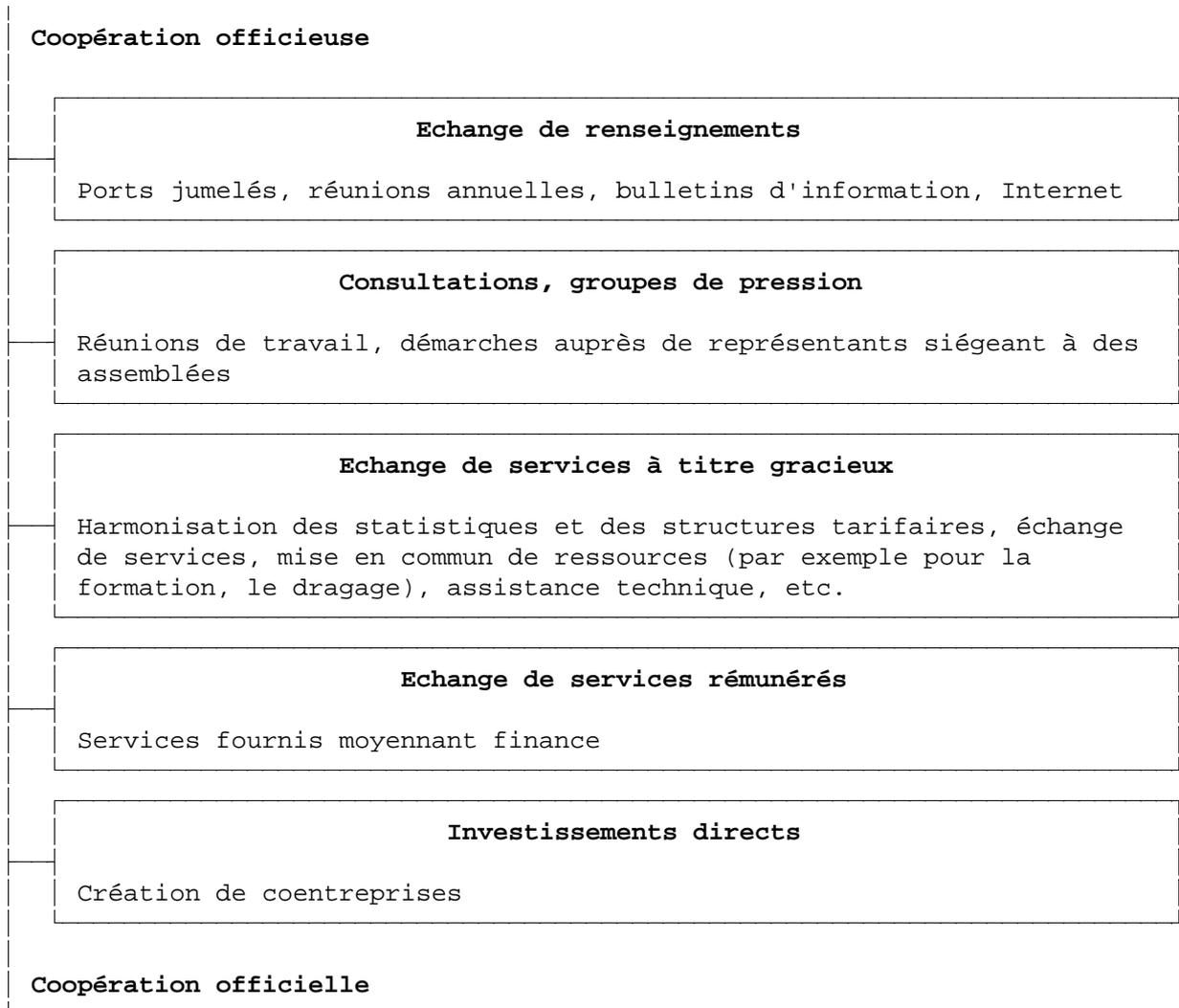
### III. DOMAINES ET EXEMPLES DE COOPERATION

#### A. Les formes de coopération

56. La coopération peut être **officieuse ou officielle**. Par coopération "officieuse", on entend le libre échange d'idées, dans une atmosphère souvent amicale, à l'occasion de rencontres qui associent parfois réunions de travail et moments de loisir. La coopération "officielle" engage les partenaires sur le plan financier, commercial et juridique. Ils sont étroitement liés par des droits et obligations réciproques. D'importantes sommes (investissements) sont également en jeu.

Figure 2

Les principales formes de coopération



Source : Secrétariat de la CNUCED.

57. Les formes de coopération dépendent de plusieurs facteurs : les objectifs des partenaires, leur degré d'autonomie et la mesure dans laquelle ils souhaitent s'engager. Pour le directeur d'un port qui va être privatisé, le **but de la coopération** peut être simplement d'échanger des données d'expérience avec des responsables de ports qui ont fait l'objet de réformes analogues; pour d'autres exploitants portuaires, il peut s'agir de négocier des contrats pour se lancer dans de nouvelles activités. Les objectifs de la coopération doivent être mûrement pensés. Les coûts varient selon les options, ce dont il faut tenir compte quand on envisage de coopérer.

58. La nature de la coopération entre les partenaires dépend de leur **degré d'autonomie** dans ce domaine. Certains ports publics n'ont pas le choix : ils ne peuvent coopérer qu'au sein d'une association. Quand l'administration publique qui dirige le port est puissante, toute initiative en matière de coopération commerciale doit être approuvée par le ministère compétent - ce qui prend du temps et ne facilite pas les choses. D'autre part, un exploitant portuaire privé peut avoir du mal à coopérer avec une association dont les membres sont principalement des autorités portuaires publiques. Le mode de coopération et le genre d'activités exécutées dépendent donc du type de gestion. Il convient de déléguer des pouvoirs aux autorités et exploitants portuaires pour qu'ils puissent profiter pleinement des possibilités offertes par les diverses formes de coopération.

59. Le **degré d'engagement** est également important. Il est indispensable d'officialiser la coopération pour pouvoir obtenir l'appui d'organisations internationales ou régionales, d'investisseurs privés, de pays donateurs, etc. En ce qui concerne le soutien des organisations internationales, il faut établir un projet officiel en plusieurs étapes : études préliminaires, étude de faisabilité, préparation de programmes, du budget, de contrats, etc. La Section des ports de la CNUCED a acquis une bonne expérience dans ce domaine et constitue un relais précieux pour formuler et transmettre des demandes aux organismes de financement ainsi qu'aux pays donateurs. L'engagement d'une société privée dépend également de la solidité du contrat et des garanties prévues pour protéger ses intérêts. Un port ne devrait pas conclure d'accord de coopération s'il n'est pas à même d'assumer les obligations qui en découlent. La plupart des contrats comportent des clauses permettant à un partenaire de se retirer et prévoyant aussi des sanctions.

## **B. Exemples de coopération dans le domaine des ports**

### **1. Echange de données**

60. Les autorités portuaires ont tout intérêt à faire partie d'associations pour obtenir des renseignements sur certaines questions, comparer les solutions mises en oeuvre ailleurs ou simplement faire la connaissance des responsables d'autres ports. L'échange de données peut se faire dans le cadre de **réunions informelles**. L'organisation de réunions annuelles ou de conférences, lors desquelles les membres présentent des communications sur des sujets intéressant la communauté portuaire, est chose courante, de même que le jumelage de ports de pays en développement et de pays développés. Les liens d'amitié sont souvent le point de départ d'une coopération ayant un caractère plus technique et plus officiel.

61. Une "**réunion de travail sur la coopération**" peut être organisée pour permettre aux intéressés - experts, entreprises et administrations publiques, entre autres - d'échanger des idées, de s'informer des projets en cours, de repérer d'éventuels partenaires et d'engager avec eux des négociations, de s'assurer des possibilités, de se renseigner sur les démarches à suivre et sur l'assistance disponible, etc. On citera à cet égard l'exemple de la réunion de travail "Directoria", organisée par l'Union européenne pour favoriser la coopération régionale, notamment en matière d'information.

62. En général, les **expositions** dans le domaine des transports maritimes et des ports offrent aussi des possibilités de coopération. Pour diffuser des

renseignements, les associations publient habituellement des bulletins d'information ou des répertoires de leurs membres. C'est le cas de presque toutes les associations portuaires. Les **nouvelles techniques d'information** ouvrent aussi des perspectives pour l'échange de données. Un des outils les plus prometteurs dans ce domaine est l'interréseau connu sous le nom d'"Internet". Certains ports ont déjà ouvert des sites sur Internet (voir la liste ci-après). Un projet appelé "INFOPORT" (INternet FOR PORTs) a été entrepris récemment par l'Agence de coopération pour l'Europe maritime (ACEM), en vue d'harmoniser la présentation des données portuaires sur Internet.

#### **Informations portuaires disponibles sur Internet**

AAPA : <http://www.seaportsinfo.com/>

Anvers : <http://www.portofantwerp.be/>

Delaware : <http://www.libertynet.org/~ppc/drpa.htm>

Fremantle : <http://www.vianet.net.au/~writan/homeport/text.html>

Halifax : <http://fox.NSTN.ca:80/~Irafter/>

Los Angeles : <http://www.psrinc.com/portla/portla.htm>

Mobile : <http://alaweb.asc.edu/stdocks.html>

Portland : <http://www.teleport.com/~rogerb/kpdx/pop1.html>

Ports finlandais : <http://www.otm.fi/nowerail/welcome.html>

Saint John : <http://www.mi.net/port/port.html>

Santander : <http://cchp3.unican.es/Puerto/HomeExp.html>

Singapour : <http://suniste.nus.sg:80/PSA/intromain.html>

Tacoma : <http://www.portoftacoma.com/>

Venise : <http://www.portve.interbusiness.it/portve/portve.html>

CNUCED : <http://gatekeeper.unicc.org/unctad/ship/ship-hdl.htm>

Source : Renseignements aimablement communiqués par le port de Santander.

63. Les ports peuvent également organiser l'**échange de personnel**. Dans le cadre de l'accord de coopération conclu entre la France et Djibouti, le port de Saint-Nazaire (France) a "prêté" des techniciens au port international de Djibouti.

## **2. Coopération opérationnelle**

64. La coopération opérationnelle entre les autorités ou exploitants portuaires englobe un large éventail d'activités et n'a pas de limites. Plusieurs exemples en ont déjà été donnés dans des rapports antérieurs de

la CNUCED. Les ports coopèrent à l'**échange de données informatisé (EDI)**. L'EDI a pour but d'accélérer et de simplifier l'information portuaire, ce qui contribue à réduire le temps de transit des marchandises et des navires dans les ports. Les exemples abondent dans ce domaine. Ainsi, les ports européens riverains de l'Atlantique ont mis à l'essai un système d'échange d'informations. Le port de Marseille, en France, a vendu ou présenté son système informatisé de traitement des données à de nombreux ports de la Méditerranée. Les ports de Singapour et de Hambourg utilisent également l'EDI pour échanger des renseignements sur les marchandises dangereuses et les plans de baies. Toutefois, l'application de certaines normes comme l'EDIFACT/ONU ne règle pas la principale question - à savoir comment concevoir un système ad hoc, pour tel ou tel port. Il faut pour cela faire appel à la coopération des usagers et des exploitants à l'échelle régionale, de façon à élargir la zone desservie par le port. En Malaisie, le port de Kelang est en train de mettre au point un système d'information avec le concours des usagers.

65. La **création d'un "distriparc"** - zone commerciale équipée d'entrepôts, souvent située à proximité du port et utilisée pour le réemballage, le stockage et la distribution des marchandises - est un bon exemple de coopération régionale. La société Sembawang Maritime Ltd., établie à Singapour, a décidé d'en créer un avec la société chinoise SCW&DC, à Shenyang. Les deux partenaires prévoient de constituer une coentreprise dont SM Ltd. détiendra 49 % du capital et SCW&DC 51 %. L'amélioration des **liaisons multimodales** constitue un autre aspect de la coopération opérationnelle. A Rotterdam, par exemple, les industries chimiques et les chemins de fer néerlandais se sont associés pour construire deux centres de transport ferroviaire dans le port 27/. Les autorités et les exploitants portuaires peuvent également collaborer avec des compagnies maritimes ou des transporteurs terrestres pour améliorer les liaisons intermodales.

**La coopération entre les ports de Gand (Belgique)  
et Terneuzen (Pays-Bas)**

Les autorités portuaires de Gand et de Terneuzen se partagent un même canal et desservent une même région. Leur coopération a pour but de renforcer leur compétitivité au niveau international et, notamment, de réduire les frais de transit des navires dans l'un et l'autre port.

En février 1992, les deux ports ont conclu un accord de coopération pour améliorer l'infrastructure du canal. Cet accord comporte plusieurs projets : construction d'une nouvelle porte-écluse à Terneuzen, aménagement du canal, développement des liaisons terrestres et construction d'un terminal multimodal.

Trois autres villes se sont associées à cet effort en 1993, dans le cadre d'un projet de "coordination pour le canal Gand-Terneuzen".

En 1995, les autorités portuaires de Gand et de Terneuzen ont signé une "déclaration d'intention" concernant la coopération. Les deux ports prendront ensemble des mesures concrètes pour "supprimer les obstacles à la concurrence". Ces mesures sont entre autres les suivantes :

- Amélioration des voies maritimes et des liaisons intermodales;
- Coopération en matière de sécurité, moyennant l'échange de renseignements et une assistance mutuelle;
- Réduction des frais d'escale grâce à une meilleure gestion, et à l'amélioration des services de pilotage et d'arrimage;
- Coopération dans le domaine de l'environnement, notamment pour améliorer la qualité de l'eau;
- Adoption d'une attitude commune à l'égard des organisations internationales et des associations portuaires.

Les dirigeants des ports de Gand et de Terneuzen se réuniront deux fois par mois pour étudier la situation. Des groupes de travail seront créés et feront des propositions concrètes.

66. Le **dragage** est un autre domaine de coopération entre les ports. Récemment, on a signalé un cas intéressant de collaboration entre des autorités portuaires indépendantes de Nouvelle-Zélande et une entreprise internationale de dragage 28/. Les autorités portuaires se sont concertées pour établir le cahier des charges, lancer l'appel d'offres et choisir l'entreprise. Pareille coopération reste cependant circonscrite aux ports d'un même pays et elle est souvent du ressort d'une autorité portuaire nationale qui répartit entre eux les travaux de dragage. La coopération en matière de dragage a déjà été examinée dans un rapport antérieur de la CNUCED 29/.

67. La coopération opérationnelle peut découler de conventions internationales. Par exemple, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), qui vise à limiter la pollution des mers, prévoit la mise en place d'installations spécialisées pour évacuer les eaux de lestage sales et les slops des pétroliers, ainsi que les déchets des navires entrant dans les ports. Ces installations sont coûteuses, notamment les **équipements pour la collecte des déchets des navires**, et des ports voisins pourraient faire des économies d'échelle en conjuguant leurs efforts dans ce domaine.

68. Le cas des **terminaux vraciers** a été examiné il y a quelques années dans un rapport de la CNUCED dont les conclusions sont toujours valables 30/. La plupart des terminaux spécialisés sont des éléments d'une chaîne de transport dans le secteur industriel et énergétique. Les investissements nécessaires dans les ports font généralement partie d'investissements beaucoup plus importants qui englobent d'autres installations (mines, usines thermiques, raffineries, etc.) et exigent la participation de sociétés transnationales et de gouvernements. La gestion et l'exploitation de terminaux vraciers spécialisés situés dans la zone d'activité d'une autorité portuaire sont assurées par des entreprises qui sont souvent des filiales de la société utilisant leurs services. Les terminaux vraciers ouverts à tous les usagers sont fréquemment gérés par des exploitants indépendants. Tous travaillent sous contrat avec l'autorité portuaire et coopèrent avec elle.

### 3. Coopération fonctionnelle

69. Ce type de coopération n'a pas d'incidences directes sur les activités ni sur la comptabilité portuaire, mais elle contribue incontestablement à accroître l'efficacité des opérations et de la gestion. Des études ont été faites sur l'**harmonisation des statistiques portuaires**. Cette harmonisation n'influe pas directement sur les activités du port, mais elle est utile à son service d'analyse économique pour évaluer le rendement et l'efficacité des opérations, comparer les résultats avec ceux d'autres ports, conseiller et justifier l'adoption de mesures propres à accroître la productivité des travailleurs, prospecter des nouveaux marchés, etc. De nombreuses associations portuaires ont créé des groupes de travail sur l'harmonisation des statistiques. C'est le cas, notamment, de l'Association internationale des ports, de l'Organisation des ports maritimes européens, de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe et de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

70. L'**harmonisation des structures tarifaires** est un autre exemple de coopération qui n'a pas d'incidences immédiates. Elle permet cependant aux usagers d'y voir plus clair dans les tarifs portuaires et de comparer les coûts. L'harmonisation conduit parfois à une simplification ou à une rationalisation des tarifs. Elle devrait être considérée comme un moyen de faciliter le commerce. De nombreux négociants en puissance sont découragés par l'opacité de la tarification portuaire. La coopération des ports dans ce domaine est bénéfique au commerce régional - qui joue un rôle de premier plan dans le développement.

71. On peut aussi citer le cas du **marketing portuaire**. Les autorités et les exploitants des ports peuvent collaborer pour "promouvoir" leur région. Par exemple, en Afrique orientale et australe, six pays (l'Afrique du Sud,

le Kenya, la République-Unie de Tanzanie, les Seychelles, le Soudan et le Zimbabwe) ont constitué au sein de l'AGPAEA, un sous-comité chargé d'étudier les possibilités dans le secteur des croisières et de concevoir une politique pour promouvoir l'image de la région au niveau international 31/.

72. Enfin, on peut collaborer dans le domaine de la **formation**. Il est difficile d'évaluer les effets de la formation sur l'activité portuaire, mais elle est indispensable aux ports s'ils veulent disposer d'une main-d'oeuvre efficace et fortement motivée. La coopération en matière de formation est particulièrement fructueuse. Le programme TRAINMAR de la CNUCED est bien connu dans de nombreux ports du monde entier. Entrepris au début des années 70, il a largement fait ses preuves. Y participent des autorités portuaires, des exploitants, des usagers et, depuis peu, des universités, à l'échelle à la fois nationale et internationale.

#### **4. Elaboration et application de normes, lois et règlements**

73. Quand des lois sont adoptées au niveau international, leur application exige une action aux niveaux national et régional, avec en particulier le contrôle par l'Etat du port et l'établissement de réseaux pour assurer la préparation, l'intervention, la coopération et l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures. Par exemple, pour ce qui est du contrôle par l'Etat du port, chaque autorité maritime doit veiller à ce que les navires marchands étrangers entrant dans les ports du pays respectent les conventions et prescriptions internationales en vigueur. Elle inspecte chaque année un certain pourcentage des navires étrangers : 25 % en vertu du Mémoire de Paris, 15 % en application de l'accord latino-américain et 25 % selon l'accord Asie-Pacifique (pourcentage qui passera à 50 % d'ici à l'an 2000).

74. La coordination entre les autorités maritimes des Etats membres permet d'élargir le champ d'action et d'éviter des inspections inutiles. La commission de contrôle de l'Etat du port peut établir une base de données informatisée donnant les résultats de chaque inspection, à laquelle tous les membres ont accès directement. Il incombe à l'Etat du pavillon, par le truchement de son autorité maritime, de veiller à ce que ses navires et leur équipage satisfassent aux normes internationales. Le contrôle par un autre Etat, celui du port où se trouve le navire, est cependant utile pour éliminer les navires inférieurs aux normes. Ce contrôle est effectué dans l'intérêt de la sécurité et de la prévention de la pollution. L'Etat du port peut arraisonner un navire avant son entrée dans le port et lui en refuser l'accès s'il constate que les normes ne sont pas respectées. Il peut également arraisonner un navire dans le port et l'y immobiliser tant qu'il ne se sera pas mis en conformité avec les normes internationales.

#### **IV. LA CNUCED ET LA PROMOTION DE LA COOPERATION REGIONALE**

75. Depuis de nombreuses années, le secrétariat de la CNUCED s'emploie activement à promouvoir la coopération régionale entre les ports. Premièrement, il a facilité la **création d'associations portuaires** : l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (AGPAEA), l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) et, dernièrement, l'Association internationale des juristes portuaires (LEGIPORT). Le Conseil du commerce et du développement peut accorder le statut consultatif aux associations après avoir examiné leurs

activités et leurs structures. Ces associations sont invitées à participer à des réunions sur les ports et à communiquer leurs vues.

76. Deuxièmement, la CNUCED a acquis une bonne **expérience** de l'exécution de programmes régionaux de développement. Elle a mis sur pied des projets régionaux pour l'harmonisation des statistiques portuaires et des structures tarifaires en Afrique orientale et en Afrique centrale, et pour l'harmonisation des statistiques en Afrique orientale et en Afrique australe. La CNUCED est à même d'établir des projets conformément aux prescriptions des organisations internationales et des pays donateurs. Le **soutien** d'une organisation internationale est souvent utile pour assurer la viabilité d'un projet, car elle peut fournir un concours précieux (conception du projet, contacts avec les donateurs, recrutement d'experts, etc).

77. Troisièmement, la CNUCED ayant toujours constitué un **forum**, elle est un excellent intermédiaire pour l'organisation de réunions entre diverses entités qui ont des intérêts communs mais qui ont du mal à établir le dialogue faute d'esprit d'initiative, de ressources, etc. La coopération ne peut porter ses fruits que si elle est appuyée à un niveau politique élevé. Une réunion technique sur le transport en transit des marchandises exportées d'Asie centrale vers les marchés mondiaux a été organisée récemment par la CNUCED avec l'appui du PNUD et de l'Agence turque de coopération internationale. Cette réunion a permis aux cinq républiques d'Asie centrale de parler de leurs problèmes d'enclavement et d'étudier des solutions avec des pays de transit voisins.

78. Quatrièmement, les activités d'assistance technique et de formation de la CNUCED ont **une nette orientation régionale et favorisent la coopération**. Le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) facilite l'échange de données sur le mouvement des marchandises, ce qui permet aux entrepreneurs de transport d'utiliser plus efficacement l'infrastructure et leur équipement. Le programme TRAINMAR contribue notablement à renforcer la coopération entre les centres de formation de la même région, et également entre ceux des pays développés et des pays en développement. Avec le généreux concours du Gouvernement belge, un séminaire de trois semaines sur la gestion des terminaux à conteneurs est organisé en coopération avec L'Antwerp Port Engineering and Consulting (APEC) depuis une quinzaine d'années, et un séminaire sur le nouveau rôle commercial des ports et le marketing portuaire est donné en collaboration avec le port de Gand en Belgique depuis 1993. Ces séminaires favorisent également l'établissement de liens entre les directeurs de port des pays en développement.

79. Récemment, la CNUCED a étendu ses activités de coopération technique aux pays déchirés par la guerre. A cet égard, il convient de mentionner son rôle dans le relèvement de ports somaliens. Les activités ont débuté en 1993, quand l'Opération des Nations Unies en Somalie (ONUSOM) est entrée dans sa deuxième phase. La **coopération régionale** avec des pays riverains de l'océan Indien a été encouragée et des accords non contractuels ont été passés avec les autorités de certains ports d'Inde, notamment Bombay et Madras, qui ont accepté de fournir une assistance en cas de besoin, si les conditions étaient satisfaisantes. En outre, les autorités portuaires de pays voisins, comme celle du port international de Djibouti, ont contribué à l'exécution de ce projet en accueillant un séminaire organisé à l'intention des responsables d'un port somalien.

80. Pour contribuer au relèvement des ports somaliens, la CNUCED a établi un programme national auquel coopèrent **des organisations internationales et régionales** et dont le coût est évalué à 20,5 millions de dollars E.-U. Le PNUD a décidé de financer les activités concernant le renforcement des institutions (environ 3,5 millions de dollars) et a nommé la CNUCED agent d'exécution. Un autre élément du programme, la remise en état de l'infrastructure, sera réalisé en partie par l'Union européenne. Les deux organismes exécutent donc des activités distinctes, mais dans le cadre d'un programme global qui assure la coordination des efforts.

81. Le programme pour la Somalie a vivement intéressé d'autres ports de pays déchirés par la guerre, qui ont demandé à la CNUCED d'exécuter des activités analogues en leur faveur. Ce programme se poursuit, mais il n'a pas encore été possible d'en entreprendre d'autres, faute de fonds. Les pays donateurs et les organismes de développement offrant une assistance technique dans le domaine des ports dans le cadre de l'aide humanitaire et de l'aide au développement pourraient mettre à profit l'expérience et les compétences de la CNUCED. Par souci d'efficacité, les donateurs qui fournissent une assistance technique bilatérale à ces pays auraient aussi intérêt à utiliser les outils mis au point par la CNUCED dans le secteur portuaire.

## V. CONCLUSIONS

82. Les ports peuvent coopérer sous diverses formes et dans divers domaines. Les autorités, les exploitants et les entreprises portuaires peuvent retirer de nombreux avantages de la coopération. Les intéressés doivent faire preuve d'initiative à cet égard pour profiter des nouvelles perspectives qui s'ouvrent dans le domaine du commerce et des transports. La CNUCED contribue à stimuler l'initiative par ses rapports et monographies spécialisées, ses séminaires et ses projets d'assistance technique. Les autorités portuaires coopèrent souvent avec les exploitants et les transporteurs pour le trafic de ligne, et avec les usagers des ports pour le trafic de vrac. Cette coopération n'est pas limitée à une région, mais s'étend au monde entier. Elles collaborent aussi entre elles dans le cadre d'associations de plus en plus nombreuses et actives. Les donateurs peuvent encourager la coopération régionale entre les ports des pays en développement en finançant des projets portant, par exemple, sur l'harmonisation des statistiques, la protection de l'environnement et la création de centres régionaux de formation à l'échelle régionale.

83. Enfin, certains pays, pour diverses raisons, ont besoin d'une assistance pour surmonter leurs difficultés dans le secteur portuaire. Le système des Nations Unies, par l'intermédiaire d'organismes d'aide ou de développement spécialisés, est souvent présent dans ces pays. Les donateurs pourraient prendre en considération les programmes et projets élaborés par la CNUCED et mettre à profit les compétences du secrétariat pour pouvoir mener une action plus efficace.

Notes

1/ *Coopération entre les ports*, TD/B/C.4/AC.7/4, décembre 1985, et *Coopération entre les ports des pays en développement*, TD/B/C.4/AC.7/8, avril 1990.

2/ *Rapport du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires*, TD/B/CN.4/28, novembre 1993, Annexe I, par. 6.

3/ *Coopération entre pays en développement dans le domaine des transports maritimes, des ports et du transport multimodal*, UNCTAD/SDD/SHIP/1, janvier 1994.

4/ L'extension des grands espaces économiques et leurs effets sur les pays en développement sont examinés dans le rapport de la CNUCED intitulé *Incidences du dynamisme des grands espaces économiques - les grands espaces économiques et les processus d'intégration régionale : Principaux faits nouveaux et conséquences*, TD/B/SEM.1/2, septembre 1995.

5/ *Systèmes de transport en transit en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale : problèmes, actions entreprises et difficultés rencontrées*, rapport établi par Kodjo Evlo, UNCTAD/LDC/94, février 1995.

6/ "The Kinnock Interview - Part II", *Port Development International*, septembre 1995, p. 49.

7/ *Expérience des pays membres de la Communauté économique européenne en matière de coopération dans le domaine des transports maritimes*, UNCTAD/SHIP/624, avril 1989.

8/ "Ports and the EC competition law", *Ports and Harbours*, février 1995, p. 253 à 259.

9/ Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède.

10/ Argentine, Brésil, Chili, Colombie, Equateur, Mexique, Panama, Pérou, Uruguay, Venezuela.

11/ Australie, Canada, Chine, Fédération de Russie, Fidji, Hongkong, Iles Salomon, Indonésie, Japon, Malaisie, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, République de Corée, Singapour, Thaïlande, Vanuatu, Viet Nam.

12/ *Seatrade Week Newsfront*, 8-14 septembre 1995, p. 15.

13/ *Droits et obligations des exploitants et des usagers de terminaux à conteneurs*, UNCTAD/ST/SHIP/6, 1986, et *Le facteur de risque commercial dans la gestion des terminaux à conteneurs*, UNCTAD/ST/SHIP/12, 1987.

14/ Voir le *Rapport annuel* de la Direction du port d'Algésiras pour 1993.

15/ *Annual Review 1994*, Malta Freeport Corporation Ltd.

16/ "The state of the stevedoring industry: consolidation and rationalization", *World Wide Shipping*, juillet/août 1995, p. 47 à 50.

17/ "Hutchison Whampoa Ltd. A company profile", *The Docks and Harbour Authority*, vol. 76, No 860, mai/juin 1995, p. 17 à 20.

18/ Pour une étude plus approfondie de la question, voir *Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports*, (UNCTAD/SDD/PORT/3), mai 1995.

19/ *Port Development International*, septembre 1994, p. 24 et 25.

20/ *Portlink*, hiver 1995, p. 2 et 3.

21/ *Seatrade Week Newsfront*, 21-27 juillet 1995, p. 12.

22/ Voir l'étude de la CNUCED intitulée *Le développement durable dans le secteur portuaire* (UNCTAD/SDD/PORT/1), 1993.

23/ *La planification stratégique pour les autorités portuaires* (UNCTAD/SHIP/646), 1993.

24/ La CNUCED, dans le cadre de son projet Trainmar, a créé des centres régionaux de formation à Abidjan, Alexandrie, Casablanca, à la Guadeloupe, à Johore, Madras, Managua, Manille, Maputo, Mombasa et Montevideo.

25/ L'ESPO a établi pour les ports un code de conduite indiquant la façon d'aborder les questions écologiques.

26/ *Les principes de la gestion et l'organisation modernes des ports* (TD/B/C.4/AC.7/13), 1992.

27/ "Surviving globalization by new partnerships", Dr. R.M. Smit, directeur du port de Rotterdam et vice-maire de la ville de Rotterdam, *Ports and Harbors*, juillet-août 1995, p. 11 et 12.

28/ Privatization of ports in New Zealand, *Terra et Aqua*, No 60, septembre 1995, p. 11 à 17.

29/ Voir *La coopération entre les ports* (TD/B/C.4/AC.7/4), 1985, par. 22 à 25 et annexe II.

30/ *Aménagement des terminaux vraciers* (TD/B/C.4/292), 1985.

31/ Lloyd's List, *Africa woos cruise industry*, lundi 9 octobre 1995, p. 3.

Annexe I

LISTE D'ASSOCIATIONS PORTUAIRES

- ASEAN Port Association (APA)  
c/o Philippine Ports Authority  
Marsman Building, South Harbor  
Port Area, Manille  
PHILIPPINES  
Télécopie : ++(632) 495 604
- Association américaine des autorités  
portuaires (AAPA)  
1010 Duke Street  
Alexandria, Virginie 22314  
ETATS-UNIS D'AMERIQUE  
Télécopie : ++(1 703) 684 6321
- Association de gestion des ports de  
l'Afrique de l'Est et de l'Afrique  
australe (AGPAEA)  
PO Box 99209  
Mombasa  
KENYA  
Télécopie : ++(254 11) 315 398  
315 867
- Association de gestion des ports de  
l'Afrique de l'Ouest et du Centre  
(AGPAOC)  
12 Park Lane  
PO Box 1113  
Apapa, Lagos  
NIGERIA  
Télécopie : ++(234 1) 587 1278
- Association internationale des juristes  
portuaires (LEGIPORT)  
Terre-plein Guillain  
BP 6.534  
59386 Dunkerque Cedex 1  
FRANCE  
Télécopie : ++(33 28) 297 474
- Association internationale permanente  
des congrès de navigation (AIPCN)  
Résidence Palace  
Quartier Jordaens  
155 rue de la Loi  
1040 Bruxelles  
BELGIQUE  
Télécopie : ++(32 2) 208 5215
- Association internationale des ports  
(AIP)  
Kotohira Kaikan Building  
2-8, Toranomom 1-chome, Minato-ku  
Tokyo 105  
JAPON  
Télécopie : ++(81 3) 3580 0364

Association internationale Villes  
et Ports (AIVP)  
45, rue Lord Kitchener  
76600 Le Havre  
FRANCE

Télécopie : ++(33 35) 422 194

Association of Sea Commercial Ports  
(ASCP)  
4, rue Gapsalskaya  
Saint-Pétersbourg  
RUSSIE

Télécopie : ++(7 812) 251 3308

Baltic Ports Organization (BPO)  
Nordre Toldbod 7  
PO Box 2083  
DK-1013 Copenhagen  
DANEMARK

Télécopie : ++(45) 3347 9947

COCATRAM  
Commission centraméricaine du  
transport maritime  
Costado Oeste Plaza España  
Apartado Postal 2423  
Managua  
NICARAGUA

Télécopie : ++(505 2) 222 759

Coopération maritime  
dans l'océan Indien  
Suite 4-212 BMICH  
Colombo 7  
SRI LANKA

Télécopie : ++(941) 699 691

Federation of Arab Seaports  
c/o Arab Federation of Shipping  
(AFOS)  
Karada Sharkiyah  
PO Box 1161  
Baghdad  
IRAQ

Télex : 2695 AFOS/K

Federation of European Private Port  
Operators (FEPORT)  
Avenue Michel-Ange 68  
1040 Bruxelles  
BELGIQUE

Télécopie : ++(32 2) 732 3149

Gulf Port Management Association  
Conseil de coopération du Golfe  
PO Box 7153  
Riyadh 11462  
ARABIE SAOUDITE

Télécopie : ++(966 1) 405 3335

Iberoamerican Association of Ports  
and Coasts

c/o Puertos del Estado  
Avenida del Partenón 10  
Campo de las Naciones  
E-28042 Madrid  
ESPAGNE

Télécopie : ++(34 1) 524 5502

Organisation des ports maritimes  
européens (ESPO)

Avenue Michel-Ange 68  
B-1040 Bruxelles  
BELGIQUE

Télécopie : ++(32 2) 736 6325

Port Management Association of the  
Eastern Caribbean (PMAEC)

PO Box 1717  
Roseau  
DOMINIQUE

Télécopie : ++(1 809) 449 8404

South Pacific Ports Association (SPPA)

c/o Ports Authority of Fiji  
GPO Box 780  
Suva  
FIDJI

Télécopie : ++(679) 300 064

Union d'administration portuaire du  
Nord de l'Afrique (UAPNA)

Secteur 21 Villa M10. Hay Ryad  
B.P. 6513  
Rabat  
MAROC

Télécopie : ++(212 2) 258 158

## Annexe II

### MEMBRES ET OBJECTIFS DES ASSOCIATIONS PORTUAIRES

Association	Pays et territoires représentés par des autorités ou administrations portuaires, des sociétés, des particuliers, etc.	Observations	Objectifs énoncés dans les statuts ou les publications officielles de l'association
AAPA	Argentine, Aruba, Bahamas, Barbade, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Costa Rica, Curaçao, Equateur, Etats-Unis, Guatemala, Honduras, Iles Caïmanes, Jamaïque, Mexique, Panama, Paraguay, Pérou, Sainte-Lucie, Trinité-et-Tobago, Uruguay, Venezuela	134 organisme portuaires publics	L'Association s'est fixée cinq grands objectifs : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promouvoir le développement des ports et des opérations portuaires dans le respect de l'environnement;</li> <li>- Favoriser le rassemblement, l'échange et l'évaluation de renseignements sur tous les aspects du développement et des opérations portuaires;</li> <li>- Inciter les autorités portuaires publiques à pratiquer une gestion professionnelle;</li> <li>- Sensibiliser l'opinion publique et la mobiliser en faveur des ports;</li> <li>- Représenter et promouvoir les intérêts communs des ports au niveau local, régional, national et international.</li> </ul>
APA	Brunéi Darussalam, Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Viet Nam	7 membres permanents seulement	Les objectifs de l'Association sont les suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre aux autorités et organismes portuaires des pays de l'ANASE de coopérer au développement, à l'exploitation et à la gestion des ports;</li> <li>- Défendre les intérêts des autorités portuaires des pays membres.</li> </ul> <p>Plus particulièrement, l'Association s'emploie à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promouvoir et faciliter la mise au point et l'application de méthodes efficaces dans les domaines suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>i) Manutention;</li> <li>ii) Formalités et documentation portuaires;</li> <li>iii) Administration du personnel portuaire, y compris celui d'organismes privés;</li> <li>iv) Statistiques portuaires;</li> <li>v) information portuaire;</li> </ul> </li> <li>- Promouvoir l'échange de données sur les transports maritimes et le trafic dans les zones relevant des autorités portuaires;</li> <li>- Améliorer les compétences et les connaissances du personnel portuaire grâce à des échanges pour des stages de formation en cours d'emploi, et à l'organisation de séminaires/ateliers sur la planification, les opérations et la gestion portuaires;</li> <li>- Promouvoir la coordination des opérations et de la gestion portuaires à l'échelle de l'ANASE;</li> <li>- Etablir des relations étroites avec d'autres organismes de l'ANASE, en particulier les associations de chargeurs, d'armateurs et d'entreprises de transport intérieur.</li> </ul>
ASCP	Pays de la Communauté d'Etats indépendants (ex-Union soviétique)	Plus de 50 ports, administrations portuaires, organismes de formation et compagnies maritimes	

Association	Pays et territoires représentés par des autorités ou administrations portuaires, des sociétés, des particuliers, etc.	Observations	Objectifs énoncés dans les statuts ou les publications officielles de l'association
BPO	Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Pologne, Russie, Suède	42 autorités ou organisations portuaires	<p>La BPO, organisation créée par des ports commerciaux de la Baltique, poursuit les buts suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement rapide et rationnel des transports maritimes dans la région balte, afin de <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stimuler le développement économique des Etats de la région et</li> <li>- Créer un centre de transit efficace pour le transfert des marchandises et des passagers d'un port de la région à un autre.</li> </ul> </li> <li>- Coordination des mesures de coopération décidées par les membres en ce qui concerne le développement des ports, les investissements, la spécialisation, etc.;</li> <li>- Echange de données, transfert de techniques, fourniture de services de gestion portuaire, modernisation des ports, etc.;</li> <li>- Formation de personnel;</li> <li>- Etablissement d'un réseau de contacts internationaux à l'intention des ports membres;</li> <li>- Promotion de la région balte en tant que centre stratégique et logistique;</li> <li>- Négociation et prise de décisions concernant l'affiliation de la BPO à d'autres organisations internationales.</li> </ul>
COCATRAM	Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama	11 membres, autorités ou organisations portuaires	<p>Organisation gouvernementale régionale chargée d'encourager le développement des transports maritimes et des ports d'Amérique centrale, de fournir une assistance technique aux autorités portuaires et de servir de secrétariat à la "réunion des autorités portuaires d'Amérique centrale" (REPICA).</p>
ESPO	Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Malte, Pays-Bas, Portugal, Norvège, Royaume-Uni, Suède	51 membres, dont 29 autorités portuaires, administrations portuaires et associations nationales	<p>Les objectifs de l'Organisation sont de défendre la politique et le point de vue des ports européens auprès des autorités de la Communauté européenne et d'autres organismes internationaux compétents, d'étudier tous les problèmes qui se posent au secteur portuaire dans le contexte des traités portant création de l'Union européenne, d'informer ses membres et de les amener, si possible, à adopter des positions communes.</p> <p>D'une façon générale, l'ESPO défend les intérêts des ports en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien des relations suivies avec les autorités de la Communauté;</li> <li>- Rassemblant des données intéressant les ports;</li> <li>- Organisant des réunions pour favoriser la coopération entre ses membres et connaître leur point de vue;</li> <li>- Communiquant des opinions aux autorités de la Communauté et à d'autres organismes compétents, par écrit ou oralement;</li> <li>- Demandant la tenue de réunions avec les autorités communautaires pour obtenir des renseignements, ainsi que pour traiter de sujets spécialisés et d'autres questions.</li> </ul>

Association	Pays et territoires représentés par des autorités ou administrations portuaires, des sociétés, des particuliers, etc.	Observations	Objectifs énoncés dans les statuts ou les publications officielles de l'association
FEPORT	Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni	Les membres sont des associations nationales qui représentent près de 80 % des exploitants privés d'Europe	Les objectifs de l'Association sont les suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informer et conseiller ses membres quant aux questions intéressant les ports européens;</li> <li>- Formuler des opinions communes concernant la politique européenne;</li> <li>- Communiquer ces opinions aux responsables européens;</li> <li>- Servir de point de contact aux responsables européens qui souhaitent consulter des exploitants portuaires privés;</li> <li>- Encourager les contacts entre ses membres et d'autres groupes intéressés.</li> </ul>
AIVP	Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Bénin, Brésil, Cameroun, Canada, Côte d'Ivoire, France (métropolitaine et territoires d'outre-mer), Espagne, Etats-Unis, Italie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Sénégal	139 membres - autorités portuaires, villes, sociétés, instituts de recherche et de formation, organismes de développement régional	L'Association a pour but d'encourager les échanges entre les villes et les ports et de promouvoir le développement des villes portuaires.

Association	Pays et territoires représentés par des autorités ou administrations portuaires, des sociétés, des particuliers, etc.	Observations	Objectifs énoncés dans les statuts ou les publications officielles de l'association
AIP	Algérie, Allemagne, Antilles néerlandaises, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Bahamas, Bangladesh, Belgique, Bénin, Cameroun, Canada, Cap-Vert, Chine, Chypre, Côte d'Ivoire, Croatie, Danemark, Djibouti, Emirats arabes unis, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Fidji, Finlande, France, Gabon, Gambie, Ghana, Grèce, Guinée, Haïti, Honduras, Hong Kong, Iles Salomon, Iles Caïmanes, Inde, Indonésie, Iran, Irlande, Islande, Israël, Italie, Jamaïque, Japon, Kenya, Koweït, Libéria, Malaisie, Maldives, Malte, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Myanmar, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Pakistan, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Porto Rico, Portugal, Qatar, République de Corée, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Sénégal, Singapour, Soudan, Sri Lanka, Suède, Tahiti, Tanzanie, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Turquie, Ukraine, Uruguay, Viet Nam, Yémen, Zaïre	L'Association compte au total 336 membres, dont : - 238 membres permanents au 28 septembre 1995 [plus 3 nouveaux membres depuis le 1er janvier 1996] et - 98 membres associés (particuliers, centres de formation, sociétés, etc.)  Les chiffres varient en fonction des adhésions et des départs	L'Association a pour objectif premier de promouvoir les bonnes relations et la coopération entre tous les ports du monde, en : - Encourageant tous les ports à faire preuve d'une plus grande efficacité, grâce à l'échange d'informations sur de nouvelles techniques d'aménagement, d'organisation, d'administration et de gestion portuaires; - Incitant ses membres à adopter des positions, politiques ou plans communs; - Défendant les droits et intérêts légitimes de ses membres au sein d'organisations intergouvernementales et autres, pour améliorer la situation des ports dans le monde entier; - Favorisant la coopération entre les armateurs, les compagnies maritimes et autres parties intéressées pour faciliter le développement des transports maritimes et du secteur maritime en général.

Association	Pays et territoires représentés par des autorités ou administrations portuaires, des sociétés, des particuliers, etc.	Observations	Objectifs énoncés dans les statuts ou les publications officielles de l'association
LEGIPORT	Abou Dhabi, Algérie, Argentine, Belgique, Bénin, Cameroun, Chine, Côte d'Ivoire, Danemark, Espagne, Ethiopie, France, Gabon, Gambie, Guatemala, Guinée, Hong Kong, Israël, Kenya, Liban, Libéria, Madagascar, Maroc, Mauritanie, Mexique, Mozambique, Nigéria, Norvège, Pakistan, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, Qatar, Sénégal, Singapour, Slovaquie, Soudan, Tanzanie, Togo, Tunisie, Uruguay	Environ 70 participants à la session inaugurale	L'Association internationale des juristes portuaires s'emploie à : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Encourager la coopération entre ses membres;</li> <li>- Promouvoir et harmoniser la législation portuaire à l'échelle internationale;</li> <li>- Contribuer à améliorer les conditions juridiques de l'exploitation et du développement des ports commerciaux.</li> </ul>
AIPCN	Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Bangladesh, Belgique, Brésil, Cameroun, Canada, Chili, Chine, Chypre, Croatie, Danemark, Egypte, Espagne, Estonie, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Grèce, Hong Kong, Inde, Iran, Islande, Israël, Italie, Japon, Liban, Luxembourg, Malaisie, Maroc, Mexique, Namibie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pacifique Sud, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Paraguay, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Sénégal, Suède, Suisse, Taiwan (province chinoise de), Thaïlande, Turquie, Venezuela	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 570 sociétés</li> <li>- 391 membres permanents</li> <li>- 1 505 particuliers</li> <li>- 108 étudiants</li> </ul>	L'AIPCN vise à promouvoir la navigation intérieure et la navigation au long cours en encourageant la conception, la construction, l'amélioration, l'entretien et l'exploitation de voies navigables et de ports ainsi que l'aménagement des zones côtières dans les pays industrialisés et les pays moins avancés.  Elle s'emploie également à développer la pêche ainsi que la navigation de plaisance.

Association	Pays et territoires représentés par des autorités ou administrations portuaires, des sociétés, des particuliers, etc.	Observations	Objectifs énoncés dans les statuts ou les publications officielles de l'association
AGPAEC	Afrique du Sud, Djibouti, Ethiopie, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Seychelles, Somalie, Soudan, Tanzanie, Zambie, Zimbabwe	Au total, 31 membres dont : - 14 membres à part entière - 17 membres associés	L'AGPAEC est une association non politique à but non lucratif, qui s'emploie principalement à : - Améliorer, coordonner et normaliser les opérations, l'équipement et les services portuaires en Afrique, pour les rendre plus efficaces et accroître la compétitivité des transports maritimes par rapport à d'autres modes de transport; - Améliorer les relations avec d'autres organisations de transport, à l'échelle sous-régionale et mondiale; - Permettre à ses membres d'échanger des données d'expérience et des idées sur des problèmes communs et la meilleure façon de les résoudre, ainsi que sur des questions les intéressant tous.
AGPAOC	Angola, Bénin, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mauritanie, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone, Togo, Zaïre	Au total, 29 membres, dont : - 19 membres permanents - 10 membres associés	L'Association vise à : - Offrir un cadre propice aux réunions et à l'échange d'idées entre ses membres; - Améliorer les conditions d'utilisation et de gestion et accroître l'efficacité des ports de la CONMINMAR (Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes); - Avec la participation d'autres autorités portuaires, des gouvernements et d'institutions analogues, promouvoir la coordination, l'harmonisation et le développement des activités maritimes des pays membres; - Entretenir, conformément aux dispositions de ses statuts, des relations avec d'autres autorités ou associations portuaires, des organisations internationales, des gouvernements ou autres institutions, pour l'étude de questions intéressant tous les membres de l'Association.
SPPA	Australie, Fidji, Iles Cook, Iles Norfolk, Iles Salomon, Kiribati, Nouvelle-Calédonie, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Samoa américaines, Suva, Tahiti, Tonga, Tuvalu, Vanuatu	Au total, 33 membres, dont : - 13 membres permanents - 15 membres associés - 15 particuliers	Les objectifs de l'Association sont déterminés périodiquement par la Conférence et comprennent : - La promotion de la coopération régionale, des bonnes relations et de la compréhension entre les ports et leurs usagers grâce à la collaboration, à l'échange de connaissances et à la diffusion de renseignements utiles aux administrations portuaires; - La promotion de mesures propres à accroître l'efficacité et à faciliter le développement harmonieux des ports de la région du Pacifique Sud.
UAPNA	Algérie, Egypte, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc, Mauritanie, Soudan, Tunisie	12 membres permanents seulement	