

LA MULTIPLICATION DES PAVILLONS FLOTTANT SUR LES MERS

En 1914...

La quasi-totalité du tonnage (93 %) de la flotte marchande mondiale était partagée entre

12 Etats, tous côtiers :

- o 10 Etats européens : 86 % du tonnage, dont 43 % à la Grande-Bretagne ;
- o 2 Etats non européens : Etats-Unis et Japon, 14 % du tonnage.

En 1976...

Le tonnage de la flotte marchande mondiale est partagé entre

61 Etats (98,9 % du tonnage)

- o 23 Etats européens, URSS et pays de l'Est compris, dont 2 Etats enclavés (Suisse et Autriche) : 47 % du tonnage* ;
- o 38 Etats non européens : 53 % du tonnage dont « pavillons complaisants » : 27 %.

* sous pavillon national, non compris le tonnage sous pavillons de complaisance.

Les Etats industrialisés à économie de marché

La part des pavillons des pays de l'OCDE, on l'a noté, est allée en diminuant en même temps que s'opérait une certaine redistribution des pavillons. En 1963, ces pays contrôlaient 75,7 % du tonnage mondial ; ils n'en possèdent plus que 57,7 % en 1975.

Cette constatation doit toutefois être nuancée et la portée de la redistribution tempérée, car un certain nombre de navires appartenant aux pays industrialisés occidentaux naviguent en fait sous pavillon de complaisance. L'OCDE estime ainsi que 3 Etats, la Grèce, l'Italie et les Etats-Unis, possèdent environ les 2/3 des navires sous ces pavillons. Or, en 1963, les flottes additionnées des pays de l'OCDE et des pays « complaisants » représentaient 87,1 % du tonnage mondial ; en 1975, ce total était de 83,8 %.

Comptant dans leurs rangs les puissances maritimes traditionnelles, les pays de l'OCDE n'en sont pas moins aux prises avec trois difficultés sérieuses qui peuvent avoir des conséquences importantes sur la structure séculaire des transports maritimes.

La première difficulté tient à la récession des échanges internationaux en 1974 et 1975, qui a fait ressortir une surcapacité, notamment dans les transports pétroliers.

La deuxième difficulté provient des revendications des pays en voie de développement pour *un nouvel ordre maritime international* et des critiques véhémentes faites, en particulier, à l'encontre du système des *conférences maritimes* fixant le niveau des tarifs et la répartition des trafics.

Enfin, la troisième source de difficultés se situe dans la concurrence accrue des navires immatriculés dans les pays de l'Est.

Dans ce contexte général, la plupart des Etats développés sont intervenus pour *soutenir leurs marines marchandes*.

En France (accroissement du tonnage : + 4,8 % en 1976), un plan de croissance porte sur la période 1976-1980. Son objectif, dans cette période, est d'accroître le tonnage de 7,5 millions de tonneaux de jauge brute (tjb) (130) ; il est déjà réalisé dans le carnet de commande à concurrence de 40 %.

Le tonnage de la *Grande-Bretagne* est en retrait pour 1976 par rapport à 1975 (— 0,9 %). Le régime de l'assurance contre l'inflation a été étendu aux armateurs britanniques qui commandent aux chantiers nationaux.

La *République fédérale d'Allemagne* (+ 9,7 %), s'est attachée à réduire le coût de l'investissement pour les armateurs (primes d'équipement, bonifications d'intérêts).

La restructuration de l'armement public se poursuit en *Italie* (+ 10,1 %).

Les *Pays-Bas* (+ 3,7 %), accordent une prime pour les commandes aux chantiers nationaux.

Les flottes de la *Norvège* (+ 7 %) et de la *Suède* (+ 6,7 %), ont subi des désarmements importants : 1/3 de ces deux flottes était désarmé au début de 1976, le taux mondial étant de 10 %. La Norvège, qui possède la 4^e flotte mondiale, a créé un organisme pour cautionner les financements de navires et de plates-formes de forage et, compte tenu du sur-coût d'exploitation sous pavillon national, a rendu moins strictes les conditions d'immatriculation à l'étranger des navires appartenant aux armateurs norvégiens.

Le gouvernement *grec* a assoupli le régime fiscal en vue de rapatrier sous pavillon national les navires sous pavillon étranger. La flotte grecque (+ 11,6 %) représente, si on lui ajoute les navires appartenant à des nationaux mais opérant sous pavillon étranger (environ 23 millions tjb), la flotte mondiale la plus importante après celle du Liberia.

(130) Tonneaux de jauge brute (tjb), ce terme désigne le volume intérieur du navire, un tonneau étant égal à 2,83 m³.

En Espagne (+ 12,5 %), des crédits spéciaux sont accordés aux armateurs pour les commandes aux chantiers nationaux à concurrence de 1 million de tjb par an.

Le potentiel maritime des pays européens reste toutefois, important (+ de 40 % du tonnage mondial) (131). Il témoigne de la puissance maritime du « Vieux Monde » qui s'appuie, en outre, sur une tradition séculaire et sur des équipements et des infrastructures de premier plan. *Flottes actives*, présentes sur toutes les mers du monde, les flottes européennes sont cependant des *flottes chères*. L'explication de ce qui peut apparaître comme une contradiction tient d'une part aux aides gouvernementales, d'autre part à la haute productivité de ces flottes.

Ces marines, en outre, jouent, en général, un rôle parfois très important, et le plus souvent non négligeable, dans l'économie et la balance des paiements des Etats dont elles arborent le pavillon (voir tableau 54) (132).

La *flotte japonaise*, qui occupe le deuxième rang dans le monde avec près de 40 millions de tjb en 1976 (+ 5,2 %), fait l'objet d'un programme de développement restreint pour 1976-1979 qui prévoit que les six grandes compagnies de navigation ne commanderont que 18 navires pour 750 000 tonneaux de port en lourd (tpl) alors que le programme précédent portait sur 40 navires et 5,7 millions de tpl.

La *flotte des Etats-Unis* est restée stationnaire en tonnage entre 1975 et 1976 (de 13,7 millions tjb à 13,9 millions tjb). Des mesures ont été prises pour favoriser les transporteurs vracquiers. Les transporteurs de vrac représentent 13 % du tonnage national contre 26 % du tonnage mondial.

TABLEAU 54 - PART DES INDUSTRIES DES TRANSPORTS MARITIMES
DANS LE PRODUIT INTERIEUR BRUT

	<i>en %</i>		
	1965	1970	1971
Allemagne (RFA)	—	0,22	0,19
Finlande	0,80	0,99	1,02
France	—	0,23	0,28
Japon	0,51	0,44	0,42
Pays-Bas	1,92	1,27	1,12
Norvège	10,65 (1)	10,29	9,93
Suède	1,24	1,06	1,02

(1) 1967.

Source : OCDE.

(131) Naviguant sous pavillons nationaux, mais sans compter les navires « européens » naviguant sous pavillons de complaisance.

(132) Ceci est particulièrement net pour des pays comme la Norvège, la Grèce ou la Grande-Bretagne. Mais ce rôle économique est également très perceptible dans un pays comme la France.

TABLEAU 55 - RÉPARTITION PAR CLASSE D'ÂGE
DE LA FLOTTE MONDIALE AU MILIEU DE 1976

(Navires de 100 tjb et plus)

Pays	Moins de 5 ans	5-10 ans	10-15 ans	15-20 ans	20-25 ans	25-30 ans	30 ans et plus	Tonnage total
	Pourcentage du tonnage total							Milliers de tjb
Australie	30	35	18	11	3	1	2	1 247,2
Belgique	38	33	19	8	1	1	0	1 499,4
Canada (1)	13	30	26	9	8	5	9	1 009,1
Danemark	52	24	15	6	2	0	1	5 143,0
Finlande	36	26	14	15	6	2	1	2 115,3
France	47	30	12	8	2	1	0	11 278,0
Allemagne (RFA) ...	42	37	11	6	2	1	1	9 264,7
Grèce	23	21	20	20	11	3	2	25 034,6
Italie	36	20	17	13	8	3	3	11 077,5
Japon	43	39	13	4	1	0	0	41 663,2
Pays-Bas	25	32	18	19	4	1	1	5 919,9
Norvège	49	34	10	5	1	1	0	27 943,8
Portugal	32	21	17	14	5	8	3	1 173,7
Espagne	48	30	8	7	3	1	3	6 027,8
Suède	57	26	11	4	1	0	1	7 971,2
Turquie	34	16	15	9	9	3	14	1 079,3
Royaume-Uni	45	32	11	8	2	1	1	32 923,3
Etats-Unis (2)	24	14	11	11	8	2	30	13 334,8
Pays de l'OCDE (3) ..	40	30	13	9	4	1	3	205 705,9
Argentine	12	9	19	14	11	15	20	1 469,8
Bermudes	45	31	15	3	4	1	1	1 562,5
Brésil	48	26	6	13	2	1	4	3 096,3
Bulgarie	25	24	20	11	9	6	5	933,4
Chine (RP)	18	13	34	19	5	2	9	3 588,7
Chypre	1	4	9	33	35	13	5	3 114,3
Allemagne (RDA) ...	8	24	33	23	8	4	0	1 437,1
Inde	44	17	21	11	4	1	2	5 094,0
Indonésie	10	6	15	30	19	10	10	1 046,2

(1) Non compris la flotte des Grands Lacs.

(2) Non compris la flotte des Grands Lacs ; y compris la flotte de réserve.

(3) Non compris l'Autriche, l'Irlande, l'Islande, la Nouvelle-Zélande et la Suisse, pays pour lesquels Lloyd's ne publie pas de chiffres.

TABLEAU 55 (suite)

Pays	Moins de 5 ans	5-10 ans	10-15 ans	15-20 ans	20-25 ans	25-30 ans	30 ans et plus	Tonnage total
	Pourcentage du tonnage total							Milliers de tjb
Israël	15	10	41	33	1	—	0	481,6
Koweït	40	45	8	3	2	1	1	1 106,8
Liberia	46	24	13	11	4	1	1	73 477,3
Pakistan	4	21	23	37	9	1	5	483,4
Panama	33	13	12	18	13	6	5	15 631,2
Philippines	21	6	10	33	12	7	11	1 018,1
Pologne	44	27	17	9	1	1	1	3 263,2
Roumanie	57	22	16	4	0	0	1	994,2
Singapour	58	7	8	13	9	5	0	5 481,7
Somalie	3	11	15	38	22	9	2	1 792,9
Corée du Sud	28	32	13	8	13	2	4	1 796,1
Formose	15	48	9	10	7	1	10	1 484,0
URSS	22	27	29	12	6	1	3	20 667,9
Venezuela	9	10	5	53	14	3	6	543,4
Yougoslavie	18	31	19	23	4	4	1	1 943,7
Reste du Monde	34	18	14	16	9	4	5	11 583,0
Total mondial ..	39	26	14	11	5	2	3	368 796,7
Dont :								
Pétroliers (4)	48	23	13	10	4	1	1	168 056,1
Vracquiers (5)	42	35	15	6	1	0	1	89 000,2
Autres navires	23	23	16	17	10	4	7	111 740,3

Source : Lloyd's Register of Shipping.

Plus généralement, la flotte des Etats-Unis présente une caractéristique assez frappante. Après chacune des guerres mondiales, cette flotte est la première du monde ; elle décline par la suite et une bonne part du commerce maritime américain se fait sous pavillon étranger.

Or, la structure de la flotte marchande américaine est marquée par l'existence d'une flotte de réserve — dont le tonnage est de plus de 10 % du tonnage national total — et qui est propriété d'Etat. Cette flotte doit d'une part servir à constituer un apport pour la période de crise et, d'autre part, permettre d'influencer le marché des frets contre d'éventuelles prétentions excessives des transporteurs étrangers. L'utilité de cette formule, n'est peut-être pas avérée. Elle

semble constituer, en fait, une menace permanente non seulement pour les armements étrangers, mais également pour les armements nationaux qui pourraient exploiter les périodes de hausse des frets. En outre, l'activation de cette flotte de réserve est coûteuse et aléatoire (vieillesse des unités). Enfin, son emploi éventuel doit tenir compte du fait qu'une partie importante de la flotte de propriété américaine est placée sous pavillon de complaisance (cf. infra).

Un autre handicap pesant sur la flotte américaine provient du poids des frais d'exploitation. Il explique la *nécessité* de recourir à des pavillons de complaisance aussi bien que les habitudes de protectionnisme et d'aides publiques au pavillon national.

Notons pour terminer, qu'en 1975, 42 % des navires des pays de l'OCDE avaient moins de 5 ans d'âge ; cette proportion était de 39 % pour l'ensemble du tonnage mondial (cf. tableau 55).

Sur les sept Etats possédant les flottes pétrolières les plus importantes, six appartenaient, en 1976, à des pays de l'OCDE. Ces pays marquent une préférence pour l'emploi de leurs nationaux ; en effet, au cours de la période 1972-1974, le nombre de non-nationaux dans le personnel navigant a diminué de 19 % tandis que le nombre de nationaux ne diminuait que de 9,5 %. Le tableau 56 montre au demeurant que la situation quant à l'emploi d'étrangers est assez sensiblement différente d'un pays à l'autre.

TABLEAU 56 - NOMBRE D'ÉTRANGERS DANS LE PERSONNEL NAVIGANT AU COURS DE LA PÉRIODE 1972-1974

Pays	Nombre total de personnes	Nombre d'étrangers	Etrangers % du total	Nombre de personnes par 1 000 tjb
Australie	8 348	3 298	39,5	7,14
Belgique	3 003	806	26,8	2,47
Danemark	17 641	3 216	18,2	3,96
France	18 858	261	1,4	2,13
Japon	120 357	(1)	—	3,11
RFA	31 914	7 045	22,1	4,00
Grèce	51 096	(2)	0	2,35
Royaume-Uni	112 721	24 000	21,3	3,57
Pays-Bas	13 719	6 580	48,0	2,49
Norvège	39 738	7 399	18,6	1,60
Portugal	5 683	—	0	4,57
Espagne	24 458	—	0	4,94
Suède	13 946	4 939	35,4	2,24
Etats-Unis (3)	24 312	—	0	1,90

(1) Chiffres non disponibles.

(2) Chiffres non publiés, mais considérés comme négligeables.

(3) Y compris les étrangers résidant légalement aux Etats-Unis.

Source : OCDE : Les transports maritimes, 1972 à 1975.

Les pays en voie de développement

La part des pays en voie de développement dans le commerce international est beaucoup plus importante que leur part dans la flotte mondiale : leurs exportations représentent environ 40 % des cargaisons sèches transportées dans le monde et 90 % du pétrole, leur tonnage étant, en 1974, de 6 % du tonnage mondial.

La création de flottes nationales est un moyen de remédier à ce déséquilibre qui fait passer entre les mains de transporteurs étrangers une partie des revenus des exportations (133). L'objectif fixé pour la décennie en cours est de transporter sur les navires nationaux 10 % du commerce extérieur.

Les flottes des pays en voie de développement se sont *fortement accrues* de 1975 à 1976 : + 18 % au 30 juin de chacune de ces deux années alors que la moyenne mondiale d'accroissement a été, pour la même période, de 8,9 %. Elles restent toutefois à un niveau de tonnage équivalant à 9,3 % du tonnage mondial.

Le financement de la construction ou de l'achat des navires constitue, en effet, pour ces pays, une difficulté de taille. Aussi bien, un certain nombre d'entre eux s'orientent-ils vers le marché des navires d'occasion, mais l'âge de ces unités diminue évidemment leur compétitivité.

On doit signaler les programmes ambitieux nourris par des *Etats en voie de développement faisant partie de l'OPEP* et plus particulièrement par le Koweït, l'Irak et la Libye. Entre le milieu de 1973 et le milieu de 1975, les flottes des dix principaux Etats producteurs de pétrole (134) sont passées de 1,6 million tjb à 3,16 millions tjb, le Koweït et l'Irak comptant pour plus de 600 000 tonnes dans cet accroissement. Le but des pays de l'OPEP est de réserver à leurs pavillons une part non seulement de leurs exportations de pétrole — plus de la moitié du commerce maritime mondial, en tonnage, porte sur le pétrole — mais également des cargaisons de marchandises diverses nécessaires à leur consommation ou à leur équipement.

Ces projets de développement des flottes marchandes se sont concrétisés par la création de *compagnies plurinationales* : une compagnie pétrolière, l'*Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC)*, puis plus récemment, une autre société, l'*United Arab Shipping Co (UASC)* destinée à l'exploitation de cargos de lignes régulières et groupant six pays : le Koweït, l'Arabie saoudite, l'Irak, le Qatar, Bahrein et les Emirats arabes.

(133) Sur une longue période, l'augmentation des tarifs de fret a été — semble-t-il, jusqu'à présent — plus rapide que celle du prix des matières premières. Cf. *Problèmes économiques* n° 1454, 7 janvier 1976.

(134) Koweït, Iran, Emirats arabes, Irak, Libye, Qatar, Arabie saoudite, Algérie, Nigeria et Venezuela.

Il paraît à peu près sûr que, parmi les pays en voie de développement, les pays producteurs de pétrole élargiront leur place dans les transports maritimes mondiaux. Mais le contexte actuel d'excédent de tonnage, l'absence de personnel qualifié freinent leurs projets d'expansion. Pour obvier ces inconvénients, l'Iran a eu recours à une formule consistant à créer une flotte pétrolière conjointement avec la société *British Petroleum* qui assure la formation du personnel.

En ce qui concerne les autres Etats du Tiers Monde, l'Inde et le Brésil ont continué à accroître leurs flottes qui occupent respectivement le 17^e et le 20^e rang mondial. L'Inde compte porter sa flotte à 100 millions tpl en 1980, tonnage supérieur à celui de la flotte des Pays-Bas en 1976. Le Brésil axe surtout ses efforts sur les transporteurs mixtes et les transporteurs de vrac sec ; au début de 1976, 5,7 millions tpl de navires étaient en commande, soit plus que le tonnage de la flotte brésilienne en 1976 (4,9 millions tpl).

En Afrique, des compagnies nationales ont été créées, la *Camship Lines* au Cameroun à la fin de 1975, la *Sonatram* (Société nationale des transports maritimes) au Gabon en 1976. Anticipant sur l'application quant au partage des cargaisons, du code de conduite des conférences maritimes, certains Etats, comme la Côte-d'Ivoire et le Cameroun ont édicté des mesures prescrivant aux chargeurs nationaux de recourir en priorité au pavillon national, à concurrence de 40 ou 50 % de leur commerce extérieur.

D'autres pays ont, à l'instar des regroupements opérés dans les pays arabes, conclu des *accords de coopération* (Cameroun et Côte-d'Ivoire) ou créé des *compagnies de navigation mixte* : la *Senac* entre le Sénégal et le Koweït, la *Sotulem* entre la Tunisie et la Libye. La conférence des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre projette de créer une flotte multinationale regroupant celles des Etats membres. La constitution d'une flotte est-africaine est également envisagée.

A la fin de 1975, a été créée une flotte, la *Naviera multinacional del Caribe (NAMCAR)* regroupant six Etats des Caraïbes. Des projets portent sur la formation d'une compagnie commune au Paraguay, à l'Uruguay et à la Bolivie.

Outre les *joint ventures* rapprochant les intérêts des pays industrialisés de ceux des pays en développement, des accords de portée plus large, coopération technique et formation du personnel, ont également été passés, notamment entre la RFA et l'Indonésie, la France et l'Egypte, la France et le Brésil. Cette revue rapide montre comment les Etats en voie de développement ont essayé de résoudre les trois problèmes auxquels se heurtent la constitution ou le développement de marines nationales :

- *problème de financement*, qui est non seulement celui des ressources disponibles mais également celui de l'épargne nationale et des circuits financiers, et qui pousse à la formule des armements d'Etats ;
- *problème de protection* de flottes jeunes et fragiles conduisant aux *discriminations de pavillons* ;
- *problème de l'accès à l'assise humaine, technique et économique* que nécessitent

les activités maritimes et qui amène à conclure des accords de coopération ou à rechercher des formules d'association d'intérêts avec des pays développés.

L'URSS, les pays de l'Est et la Chine

○ Le tonnage des flottes de l'URSS et des pays de l'Est était, au 31 juin 1976, en accroissement de plus de 9 % par rapport à l'année précédente. À la même date, la flotte de l'URSS se plaçait en 8^e position mondiale avec 13,4 millions tjb, soit le 1/3 du tonnage de la flotte japonaise et la moitié de la flotte norvégienne. Assez loin derrière venait la flotte polonaise, en 21^e position avec 2,9 millions tjb, puis la flotte de la RDA, en 31^e position avec 1,2 million tjb. La restructuration des flottes des pays de l'Est a été entreprise depuis les années cinquante, époque à laquelle les relations commerciales sont nouées avec des partenaires plus lointains que les pays du bloc oriental ; l'affaire de Cuba a également marqué une date dans cette nouvelle orientation, le ravitaillement de l'île imposant de longs voyages transocéaniques.

La flotte en commande de l'URSS et des pays de l'Est, estimée au 30 juin 1976 à 8,2 millions tjb (135) portait surtout sur les pétroliers (55 %) et les cargos de marchandises générales (24 %, dont 10 % de porte-conteneurs), l'URSS et la Pologne intensifiant la « conteneurisation » de leurs flottes.

L'une des formes de développement par l'URSS des activités touchant aux transports maritimes est la création d'entreprises communes soviéto-européennes ; en 1976 ont été créés un armement belgo-soviétique (*Sobel marine*), qui doit exploiter des navires sous pavillon belge, mais dont les intérêts sont pour les 3/4 soviétiques, deux entreprises de transit, l'une germano-soviétique, l'autre autrichienne et deux sociétés de courtage soviéto-suédoise et italo-soviétique.

Le développement de ces flottes, la concurrence accrue qui en résulte ne vont toutefois pas sans susciter des inquiétudes dans les pays occidentaux, inquiétudes que traduisent, par exemple, les propos de l'un des dirigeants du groupe allemand *Hapag Llyd* : « Les pays de l'Est pratiquent des prix politiques ; l'Occident doit prendre conscience du fait que les flottes communistes sont utilisées comme des instruments politiques et surtout stratégiques au service de l'URSS » (136).

Cette concurrence des pavillons de l'Est se manifeste en particulier sur les croisières et les transports de pondéreux : les prix proposés sont souvent de 15 à 25 % au-dessous des tarifs fixés par les conférences maritimes. L'URSS ne participe d'ailleurs qu'à une douzaine de conférences sur un total d'environ 350.

(135) Non compris les navires à passagers dont le port en lourd n'est pas connu.

(136) Cités dans *Problèmes économiques* n° 1454, 7 janvier 1976 : « Evolution et perspectives des transports maritimes dans le monde », p. 21.

Dans les transports bilatéraux, les pays de l'Est s'attachent à acheter FOB et à vendre CAF (137) et à desservir au moins 50 % du trafic par leurs navires. Plus de 80 % du trafic entre la Grande-Bretagne et l'URSS se fait sous pavillon soviétique et 75 % du trafic entre le Japon et l'URSS. Dans les trafics tiers, la flotte soviétique est présente dans les transports sur l'Atlantique Nord, sur le Pacifique (Japon - Etats-Unis), entre l'Europe et l'Afrique occidentale. Le nombre de conteneurs empruntant le transsibérien a, par ailleurs, plus que triplé entre 1972 et 1974. En 1975, 8 % du trafic qui aurait pu être acheminé sur des navires porte-conteneurs entre l'Europe et l'Extrême-Orient, ont été transportés par cette voie.

Le dynamisme manifesté par les pays de l'Est peut, en fait, s'expliquer autant par des *considérations d'ordre économique* — les frets sont source de devises — que d'*ordre politique*, et spécialement le désir d'exercer une influence sur les pays du Tiers Monde : le commerce suit le pavillon. A cet égard, les pays de l'Est ont pu tirer parti de l'âge relativement élevé d'un certain nombre de leurs navires utilisés pour des liaisons avec des pays du Tiers Monde dépourvus d'installations portuaires modernes.

Les capacités réelles des flottes des pays communistes, et en particulier de celle de l'URSS, demeurent cependant assez restreintes. C'est ainsi que, depuis 1973, la part de l'URSS et des pays de l'Est dans le tonnage mondial reste stationnaire : 7,7 % en 1973, 7,6 % en 1974, 7,5 % en 1975 (cf. tableau 53). Le tonnage en commande de l'URSS au 31 juin 1975 représentait 2,67 % du total mondial des commandes, soit à peu près le tonnage commandé par la France à la même époque (2,64 %), trois fois moins que le tonnage commandé par la Norvège (9,27 %) ou le Japon (9 %) et deux fois moins que le tonnage commandé par la Grande-Bretagne (6,5 %).

On a pu, en outre, se demander si certains surplus de capacité en transports maritimes par rapport aux besoins nationaux ne venaient pas de lacunes dans la prévision et la planification (138). La structure de la flotte marchande de l'URSS ne paraît pas, en effet, adaptée à son commerce extérieur ; elle ne comporte pas assez de transporteurs de marchandises en vrac (*bulk carrier*), que les Soviétiques sont obligés d'affréter, et un excédent très net — environ six fois supérieur aux besoins — de transporteurs de marchandises générales (*general cargo*). Ceci explique d'ailleurs la concurrence exercée par l'URSS sur les lignes régies par les conférences maritimes qui concernent surtout les produits manufacturés et les marchandises générales.

Quoi qu'il en soit, le *socialisme* longtemps *continentaliste* s'ouvre maintenant vers la mer mais, fait à noter, le *développement des flottes marchandes* reste en deçà de celui des flottes de guerre.

(137) Termes d'expédition des marchandises : FOB : franco à bord, l'acheteur est responsable de la cargaison achetée et de son acheminement dès lors qu'elle a été chargée, à bord, au port d'embarquement. CAF : coût, assurance, fret ; le vendeur est responsable de la cargaison jusqu'au débarquement au port de destination, ses services étant payés par l'acheteur.

(138) Cf. « Russia's merchant fleet », *The Economist*, n° 6981, 18-24 juin 1977, p. 84 et s.

○ Le rythme d'accroissement de la flotte chinoise, qui occupait le 18^e rang mondial en 1976 avec 3,46 millions tjb, a été très élevé entre 1975 et 1976 : + 30 %.

Ce développement assez spectaculaire s'accompagne de la conclusion d'accords avec un nombre croissant de pays. La Chine atténue ainsi les handicaps qu'elle rencontre dans l'exploitation des navires sous son propre pavillon et a rapatrié, du même coup, des navires lui appartenant et naviguant sous pavillon de complaisance (139). Ces rapatriements, qui s'ajoutent aux achats de navires d'occasion et au nombre grandissant de navires neufs provenant des chantiers nationaux ou étrangers, expliquent le « bond en avant » du tonnage chinois.

LE DÉVELOPPEMENT MARITIME DE LA CHINE

En 1961, la République populaire de Chine se classait au 26^e rang des 75 puissances maritimes. A cette date le tonnage de ses navires ne représentait au total que 76 000 tonnes de port en lourd (tpl).

En 1975, il atteignait déjà près de 4 millions de tonnes de port en lourd, soit une augmentation de 426 %, et en 1976, 5 millions tpl. En 1985 il pourrait, sous certaines conditions, jauger 17 millions tpl (à titre de comparaison, le tonnage total de la flotte marchande dans le monde s'élevait à 603 millions tpl en 1976).

La politique suivie par la Chine dans le domaine de la marine marchande procède du même principe que dans les autres branches de l'économie : avant toute chose, compter sur ses propres forces. En vertu de ce principe, la Chine achète et construit elle-même un nombre toujours plus important de navires, de modèle toujours plus moderne. Parallèlement, elle ne cesse d'améliorer l'infrastructure de ses ports.

La Chine, concurrent potentiel des principales puissances maritimes — représentées essentiellement jusqu'ici par le Libéria, le Japon, la Grande-Bretagne, la Norvège et la Grèce — telle est la thèse provocante qui est au centre de l'étude publiée par l'expert de la marine américaine Irwin Milliard Heine, sous le titre « La marine marchande de la Chine » dans le dernier numéro de la revue spécialisée américaine « USA China Business Review ».

Cf. également : H. Dohmen, « China Handelsflotte », « China aktuell », mai 1976 et : « Tendenzen des seegüterumschlags in der VR China », « China aktuell », juin 1976.

Extrait de Problèmes économiques n° 1486, 1^{er} septembre 1976, p. 13.

(139) La Chine aurait également transféré récemment du pavillon de la Somalie à celui de Panama environ 80 de ses navires. Ce transfert s'expliquerait par les mauvaises relations qui existent entre la Chine et la Somalie, jugée trop pro-soviétique par Pékin. Le maintien sous pavillon de complaisance serait motivé par les avantages commerciaux et la possibilité de conserver un certain anonymat. Les bateaux, bien que de propriété chinoise, sont gérés par des bureaux domiciliés à Hong-Kong. Cf. *Eurasie Echanges*, n° 191, 25 février 1977.

Les pavillons de complaisance

Les pavillons classés comme pavillons de complaisance (140) représentaient 5 % du tonnage mondial en 1950, 12,5 % en 1960, 18 % en 1970 et 27 % en 1976. *La croissance du tonnage de complaisance* a été de 11,2 % de 1975 à 1976, soit un pourcentage supérieur à la moyenne mondiale (8,9 %).

Le pavillon libérien, premier pavillon mondial, détient à lui seul le 1/5^e de la flotte mondiale et plus de 70 % de la flotte de complaisance. Le tiers de la flotte mondiale des pétroliers et des transporteurs de vrac mixte, le 1/4 des transporteurs de gaz et de vrac sec naviguent sous pavillon de complaisance. Plus du 1/4 de la flotte en commande au 30 juin 1976 est destiné à ces mêmes pavillons. Longtemps constituées essentiellement par des navires de propriété américaine ou grecque, les flottes sous pavillon de complaisance sont maintenant plus éclectiques. Environ 40 % de la flotte de l'Allemagne fédérale est passée sous pavillon de complaisance sous lequel naviguent, en outre, des bâtiments italiens, hollandais, soviétiques, chinois et japonais notamment. On estime (141) que pour chaque tonne de navire sous pavillon américain, deux tonnes de navire de propriété américaine naviguent sous pavillon de complaisance, que, pour les propriétaires grecs, la proportion serait de 1 pour 1 tandis que les propriétaires

(140) Lors de son enquête sur les transports maritimes, la commission britannique présidée par Lord Rochdale (*Committee of inquiry into shipping-report*, Chairman Lord Rochdale, Londres, mai 1970) a dégagé six caractéristiques communes à tous les pays qui offrent des pavillons de complaisance :

- le pays d'immatriculation autorise des citoyens non ressortissants de ce pays à être propriétaires et/ou à contrôler ses navires marchands ;
- l'immatriculation est facile à obtenir ; elle se fait habituellement à l'étranger au bureau d'un consul. Le transfert de l'immatriculation au choix du propriétaire n'est soumis à aucune restriction ;
- le revenu tiré de l'exploitation n'est soumis localement à aucun impôt ou à des impôts faibles ;
- le pays d'immatriculation est une petite puissance qui n'a pas besoin pour lui-même et n'aura jamais besoin, dans aucune circonstance prévisible, de tous les navires immatriculés. Mais les recettes procurées par les droits très faibles perçus sur un tonnage important peuvent avoir une incidence importante sur son revenu national et sa balance des paiements ;
- l'armement des navires par des équipages étrangers est librement autorisé ;
- le pays d'immatriculation n'a ni le pouvoir d'imposer des réglementations gouvernementales ou internationales, ni les services administratifs nécessaires à cet effet ; en outre, ce pays n'a ni le désir ni le pouvoir de contrôler les compagnies elles-mêmes.

Ces caractéristiques ont été retenues dans le chapitre spécial consacré aux pavillons de complaisance du rapport de 1971 du Comité des transports maritimes de l'OCDE (Voir aussi *Les transports maritimes 1975*, OCDE, 1976, p. 20).

Selon ces critères, sont généralement considérés comme offrant des pavillons de complaisance les Etats suivants : Libéria, Panama, Singapour, Chypre, Somalie, Liban et Oman. Les Bahamas et les Seychelles ont pris des mesures en 1976 pour devenir des Etats de libre immatriculation. La Somalie a, en revanche, décidé que, à compter de l'automne de 1976, elle n'offrirait plus de pavillon de complaisance et que les navires appartenant à des armateurs étrangers devaient être rayés de ses registres.

(141) *The Economist*, 12-18 mars 1977, p. 81.

Cf. également : « Pavillons de complaisance », *Journal de la Marine marchande*, mars 1976.

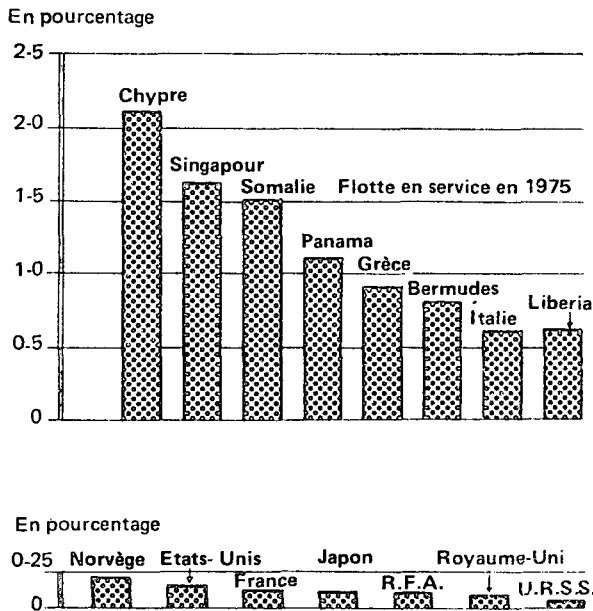
britanniques ou ouest-allemands ont sans doute la moitié de leur tonnage enregistrée ailleurs que sous leur propre pavillon. Plus du 1/4 de la flotte mondiale, 99,8 millions tjb sur 354,5 millions tjb, paraît ainsi « dénationalisé » ou « multinationalisé ».

Ce phénomène frappe par son ampleur et sa portée, compte tenu, de surcroît, de la conjoncture de surcapacité de tonnage.

○ Comment s'explique-t-il ?

Les pavillons de complaisance, parfois considérés comme pavillons de « nécessité » — la nécessité étant celle de comprimer la croissance des coûts de transport ou d'exploitation — permettent d'échapper aux charges pesant sur les navires de pavillons américain ou européens. Les coûts d'exploitation des navires de complaisance sont, en effet, dans l'ensemble, moins élevés, au détriment, parfois de la sécurité comme le montre la figure 15.

FIGURE 15 - MOYENNE, EN POURCENTAGE, DES PERTES ANNUELLES 1971-1975 (EN TJB)



Source : Liverpool underwriter's association.

Pour Chypre, la Somalie, le Liban, dont les navires sont assez âgés, les taux de perte sont jusqu'à quatre fois supérieurs à la moyenne mondiale (0,37 %). De ce point de vue, il faut, cependant, différencier les flottes de complaisance, celles des pavillons des Etats précités, et celles des pavillons libérien et panaméen qui rassemblent 90 % du tonnage de la flotte de complaisance et qui sont constituées en bonne partie de tankers modernes, d'un prix élevé. Les conditions de rémunération des équipages des navires sous ces derniers pavillons sont, en outre, parfois supérieures et souvent comparables à celles d'autres pavillons (indien, turc, soviétique).

Autant, sinon plus que dans les avantages sociaux ou fiscaux, l'attrait actuel des pavillons de complaisance se trouve dans les libertés qu'ils donnent pour accéder aux marchés financiers les moins coûteux, ceux du dollar ou de l'euro-dollar, pour placer les commandes aux chantiers offrant les conditions les plus avantageuses, pour réagir aux fluctuations de la conjoncture, en particulier pour vendre et pour acheter (142).

Les *considérations politiques* sont également très présentes. Elles le sont d'abord dans la définition même du pavillon de complaisance, axée sur la notion de nationalité, puisque le pavillon de complaisance est caractérisé par l'absence de lien entre la nationalité du propriétaire du navire, celle du pavillon utilisé, et le commerce extérieur du pays du pavillon. Compte tenu de cette caractéristique, l'objectif déclaré de beaucoup d'Etats et des organisations syndicales (143) est de maintenir ou de rapatrier sous pavillon national le plus grand nombre de navires.

Mais, en sens inverse, les Etats ne peuvent rester indifférents à la possibilité que donnent les pavillons de complaisance de participer de façon discrète — par prête-pavillon — à la vie maritime. Cette discrétion, très souhaitée dans certaines circonstances, du reste, parfois absolument nécessaire lorsque, par exemple, des belligérants cherchent dans la neutralité des Etats des pavillons de complaisance un moyen de continuer à naviguer librement. Les Etats occidentaux, dont les flottes de complaisance viennent souvent « doubler » les flottes nationales voient, en outre, dans une telle formule, un procédé pour garantir la compétitivité de leurs armements et, moyennant la perte de certaines recettes fiscales, d'en tirer des avantages économiques et stratégiques. De ce point de vue, il n'est pas sans intérêt de noter que le gouvernement libérien a confirmé, en 1975, à la Commission de la marine marchande de la Chambre des représentants qu'en cas de guerre ou de crise, les Etats-Unis auraient la disposition totale du tonnage enregistré sous pavillon libérien (144). Force est de constater que si les pavillons de complaisance prospèrent, c'est en partie grâce à la tolérance ou à la complaisance

(142) Cf. POIRIER D'ANGE D'ORSAY : « Dumping sur la mer », *Le Figaro*, 5-6 février 1977.

(143) Il existe toutefois certains accommodements en ce domaine. Si les syndicats des pays développés sont hostiles à l'emploi des équipages à bas salaires, l'Union des marins britanniques tolère cependant que les compagnies britanniques recourent aux marins du Tiers Monde moyennant le versement à cette Union de 15 Livres par an pour chaque marin ainsi recruté. Cf. *The Economist*, 12-18 mars 1977, p. 82.

(144) Cf. *Economía*, n° 17, novembre 1975 et *Problèmes économiques*, n° 1454, 7 janvier 1976.

de nombreux Etats ; ouvertement critiqués, voire condamnés, les pavillons de complaisance n'en restent pas moins parfaitement intégrés dans la vie économique et politique internationale.

○ *Qu'en est-il pour l'avenir ?*

Les pavillons de complaisance résisteront sans doute, ne serait-ce que parce que la notion même de complaisance est relative (à la lecture de la figure 15, le pavillon grec, par exemple, apparaît plus complaisant que le pavillon français). Mais, peut-être la complaisance ira-t-elle en s'effritant. La liberté recherchée sous ces pavillons est parfois battue en brèche par des réactions nationalistes : les émeutes de Panama en 1964 étaient dirigées contre les ingérences étrangères sous toutes leurs formes et, en 1966, lors de l'affaire rhodésienne, le Liberia avait interdit aux navires sous son pavillon les transports vers la Rhodésie ; le Liberia, comme d'autres pays, a également constaté que les frais d'enregistrement peuvent être augmentés sans décourager la demande de son pavillon. L'instabilité politique des jeunes Etats, le protectionnisme maritime, les mesures contre les pavillons tiers menacent également les pavillons de complaisance qui sont, en outre, touchés par les mesures de désarmement entraînées par les excédents de l'offre de tonnage (145).

A certains égards, le débat sur le pavillon de complaisance apparaît comme un débat à *fronts renversés* : ce sont des pays en voie de développement qui, en l'espèce, exportent des *services* maritimes, l'usage de leur pavillon, et c'est au sein des Etats développés que se trouvent bon nombre des contempteurs de cette forme de liberté des mers qui fonde le recours aux pavillons de complaisance. Les intérêts nationaux en jeu ne contribuent sans doute pas à clarifier ce débat.

L'espace maritime : maîtrise et dépendance

La maîtrise de l'espace maritime par les pays de civilisation blanche s'affirme à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle. Elle est liée à la révolution industrielle (146) : les besoins d'échanges s'accroissent tandis que s'atténue la disproportion entre l'immensité de l'étendue maritime et les moyens techniques (mécanisation, sources d'énergie nouvelles) permettant de la dominer.

Mais l'espace maritime continue à engendrer des *dépendances* :

- la recherche même de la maîtrise de cet espace implique une dépendance à l'égard de celui-ci ;
- maîtrise et dépendance sont liées à des facteurs évolutifs : orientation des échanges internationaux, ordre économique international, état des techniques, etc., qui peuvent modifier les situations acquises.

(146) Cf. A. VIGARIÉ : *La circulation maritime*, Ed. Genin, 1968, p. 86.

(145) Le tiers du tonnage désarmé au 1^{er} janvier 1976 appartenait aux flottes de complaisance, qui représentaient le quart de la flotte mondiale.

La situation actuelle est caractérisée par un accroissement considérable des échanges par voie de mer et, partant, des transports maritimes et notamment des transports de pétrole.

On trouvera dans le tableau 57 des données chiffrées sur cet accroissement qui expriment la maîtrise grandissante sur cet espace mais qui marquent également une augmentation de la dépendance créée par cet espace.

Les facteurs de dépendance

○ Le tableau 57 vise à donner une mesure de cette dépendance (147).

Le ratio de dépendance maritime rapproche le commerce extérieur maritime d'un Etat de la population de celui-ci et rapporte par habitant la quantité de marchandises embarquées ou débarquées dans les ports de cet Etat.

Selon ce ratio, certains pays sont très dépendants de l'utilisation des navires : les Etats producteurs de pétrole — le ratio du Koweït est 80 fois supérieur à la moyenne mondiale — l'Australie, la Norvège, la Suède, le Danemark, le Canada, la Finlande, le Japon, la Belgique, les Pays-Bas. Pour ces deux derniers Etats, le transit international accroît la dépendance, mais celle-ci ne porte donc pas sur les seuls échanges nationaux, alors qu'il atténue la dépendance, exprimée par ce ratio, de la France et de l'Allemagne de l'Ouest. A noter que la France a sensiblement le même ratio que le Royaume-Uni et que les pays de l'Est ont un ratio inférieur à la moyenne mondiale, ce qui marque, à la date considérée (1974), leur orientation encore assez *continentaliste*, malgré le développement de leurs flottes de commerce.

Le ratio d'équipement maritime donne une mesure de ce développement en indiquant le nombre de tjb par habitant.

Bien entendu le rythme de développement doit suivre celui de l'augmentation des transports par voie de mer pour atténuer la dépendance maritime. Le ratio d'équipement de la Norvège, par exemple, bien que supérieur de 41 %, en 1974, à celui de 1966, côtoie un ratio de dépendance maritime marquant un écart de + 44 % par rapport à celui de 1966. On observe que, pendant la même période, eu égard au taux d'équipement, le ratio de dépendance des pays de l'Est s'atténue, ceux des Etats-Unis, des Pays-Bas, de la Belgique, du Brésil, de l'Allemagne de l'Ouest et de la Suède s'accroissent. Certes, la dépendance peut accompagner le développement ou le décollage de l'économie, puisqu'ils sont fonction de l'importance des échanges. Certaines corrections doivent, en outre, être introduites pour tenir compte de l'importance de la flotte américaine sous pavillon de complaisance ou de l'importance du transit international passant par les ports belges ou néer-

(147) Pour les notions de ratios de dépendance maritime, de ratio d'équipement maritime et le graphique d'orientation vers la mer, voir VIGARIÉ, op. cit., p. 115 et s.

TABLEAU 57 - RATIOS DE DÉPENDANCE ET D'ÉQUIPEMENT MARITIMES

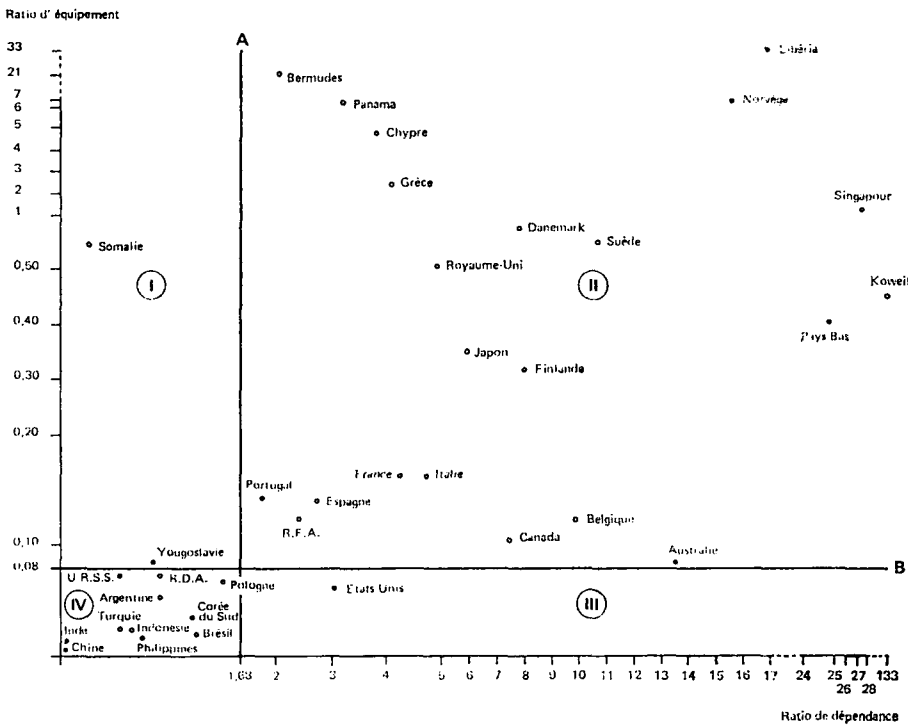
Etats et pavillons	(1) Population (en milliers)		(2) Transports maritimes internationaux (en milliers de tonnes métriques)			
	1966	1974 (estimation milieu 1974)	1966		1974	
			Embar- quement	Débar- quement	Embar- quement	Débar- quement
1 Libéria	1 082	1 669	16 692	373	25 212	3 177
2 Japon	98 865	109 671	25 398	225 714	67 133	597 190
3 Royaume-Uni	55 039	55 968	35 439	160 326	56 157	221 043
						(1973)
4 Norvège	3 723	3 985	26 032	14 299	40 425	22 644
5 Grèce	8 550	8 962	3 433	10 356	12 179	25 284
6 URSS	223 200	252 064	90 307	12 442	118 206	22 046
7 Panama	1 287	1 618	1 756	3 193	1 198	4 088
			47 241	35 594	92 798	57 483
8 Etats-Unis	196 842	211 909	170 137	257 214	245 518	424 878
9 France	49 440	52 507	21 825	118 523	30 499	190 692
10 Italie	51 859	55 361	29 618	131 625	35 920	225 515
11 Allemagne de l'Ouest	59 676	62 041	18 555	81 410	35 507	115 119
12 Suède	7 808	8 161	23 056	37 857	41 284	55 233
13 Espagne	31 871	35 225	9 435	33 690	18 031	76 569
14 Pays-Bas	12 455	13 541	32 913	125 031	85 120	250 916
15 Singapour		2 219	10 526	16 809	23 104	38 319
16 Danemark	4 758 (1965)	5 045	5 186	24 394	7 852	31 701
17 Inde	483 000 (1965)	586 266	20 960	26 103	31 908	28 914
18 Chine	700 000 (1965)	824 961			10 100	15 000
19 Pologne	31 698	33 691	15 714	10 749	33 788	18 060
20 Chypre		639	1 441	991	1 013	1 404
21 Brésil	84 679	104 243	20 103	19 392	78 467	55 109
22 Canada	19 919	22 479	76 192	48 099	106 098	60 693
23 Finlande	4 639	4 668	10 630	14 911	11 440	25 306
24 Yougoslavie	19 756	21 153	3 970	8 540	3 992	14 866
25 Corée du Sud		33 459	1 663	6 772	8 258	33 829
26 Somalie		3 090	237	209	475	437
27 Bermudes		55		294		112
28 Belgique	9 464 (1965)	9 772	19 979	44 950	33 085	63 880
29 Argentine	22 691	25 050	15 317	10 261	14 133	9 841
						(1973)
30 Allemagne de l'Est	18 128	16 925	2 413	6 453	2 954	13 349
31 Australie	11 545	13 339			152 522	28 149
32 Portugal	7 918	8 735	2 911	5 831	3 470	13 032
33 Koweït		929	129 915	1 764	122 142	1 571
34 Turquie		38 270	2 756	6 042	4 305	17 634
35 Indonésie		127 586	18 292	1 420	72 646	8 714
36 Philippines		41 457	11 781	8 960	12 964	14 532
Monde	3 280 000	3 890 000	1 800 000	1 800 000	3 288 000	3 266 000

(3) Tonnage de la flotte marchande (en milliers de tonneaux de jauge brute)		(4) Ratio de dépendance maritime		(5) Ratio d'équipement maritime		(6) Evolution du ratio d'équipement maritime de : 1966 à 1974	(7) Evolution du ratio de dépendance maritime de : 1966 à 1974
		$\frac{(2)}{(1)}$		$\frac{(3)}{(1)}$			
1966	1974	1966	1974	1966	1974	$(5) \frac{1974}{1966}$	$(4) \frac{1974}{1966}$
						$(4) \frac{1974}{1966}$	$(5) \frac{1974}{1966}$
20 603	55 322	15,77	17	19,04	33,14	1,62	0,61
14 723	38 708	2,54	6,05	0,148	0,352	0,99	1,01
21 542	31 566	3,55	4,95	0,391	0,564	1,03	0,97
16 421	24 853	10,94	15,82	4,410	6,236	0,98	1,02
7 163	21 759	1,61	4,18	0,837	2,427	1,11	0,90
9 492	18 176	0,46	0,55	0,042	0,072	1,43	0,69
4 543	11 003	3,84	3,26	3,529	6,800	2,28	0,43
		64,36	92,88			1,33	0,75
20 797	14 429	2,17	3,16	0,105	0,068	0,44	2,27
5 260	8 835	2,83	4,21	0,106	0,168	1,06	0,94
5 851	9 322	3,10	4,72	0,112	0,168	0,98	1,02
5 767	7 980	1,67	2,42	0,096	0,128	0,92	1,08
4 400	6 227	7,80	11,82	0,563	0,763	0,89	1,12
2 242	4 949	1,35	2,68	0,070	0,140	1,01	0,99
4 980	5 501	12,68	24,81	0,399	0,406	0,51	1,96
134 (1968)	2 878		27,68		1,296		
2 839	4 460	6,21	7,84	0,596	0,884	1,17	0,85
1 795	3 485	0,09	0,10	0,003	0,005	1,49	0,67
669	1 871		0,03	0,0009	0,002		
1 109	2 292	0,83	1,53	0,034	0,068	1,08	0,92
182	3 395		3,78		5,312		
1 279	2 429	0,46	1,28	0,015	0,023	0,55	1,81
2 125	2 460	6,23	7,41	0,106	0,109	0,82	1,21
1 028	1 508	5,39	7,87	0,221	0,323	1	1
1 079	1 778	0,63	0,89	0,054	0,084	1,09	0,91
173	1 226		1,25		0,036		
59 (1968)	1 916		0,29		0,620		
222	1 153		2,03		20,963		
876	1 215	6,83	9,92	0,092	0,124	0,92	1,08
1 279	1 408	1,12	0,95	0,056	0,056	1,19	0,84
642	1 224	0,48	0,96	0,035	0,072	1,02	0,98
744	1 168		13,54	0,064	0,087		
749	1 243	1,10	1,88	0,094	0,142	0,88	1,13
101	424		133,16		0,456		
649	972		0,57		0,025		
582	762		0,63		0,025		
604	766		0,66		0,018		
171 130	311 323	1,09	1,68	0,0521	0,080	0,99	1,01

landais. Il est évident, par ailleurs, que la dépendance maritime n'a pas la même signification si elle est liée à l'exportation prédominante d'une matière première (pays pétroliers par exemple) ou si elle est liée à un commerce international diversifié et équilibré dans ses importations et ses exportations (pays industrialisés).

Le graphique d'orientation des Etats vers la mer (fig. 16) est établi à partir des ratios de dépendance et d'équipement maritimes. La droite A correspond à la moyenne mondiale de dépendance — 1,68 tonne métrique par habitant — la droite B à la moyenne mondiale d'équipement — 0,08 tjb par habitant. Ces deux droites délimitent 4 secteurs et 4 groupes d'Etats du point de vue de leur orientation vers la mer.

FIGURE 16 - GRAPHIQUE D'ORIENTATION DES ETATS VERS LA MER



La plupart des Etats considérés se regroupent dans les secteurs II et IV.

Les Etats du secteur II ont un équipement et une dépendance supérieurs à la moyenne mondiale. Ce sont des Etats *maritimes*. Les Etats proches de l'axe horizontal B ont une dépendance maritime accentuée et un équipement ne suffisant pas à leurs besoins. Ces Etats (Canada, France, Italie, RFA...) sont clients des marchés d'affrètement et le poste des frets dans leurs balances des paiements

est le plus souvent négatif. En revanche, les Etats qui se détachent nettement de l'axe horizontal peuvent offrir des capacités de transport, les frets leur assurant une entrée de devises ; parmi ces Etats, à côté de ceux offrant des pavillons de complaisance on trouve, notamment, la Norvège et la Grèce.

L'équipement et la dépendance maritime des Etats du secteur IV sont inférieurs à la moyenne mondiale. Ce sont des Etats *continentaux*, peu orientés vers la mer. On note toutefois que le développement des flottes marchandes des pays de l'Est les conduisait, en 1974, à être très proches de la moyenne mondiale d'équipement, tout en restant en-deçà de la moyenne de dépendance.

On trouve un Etat dans chacun des secteurs I et III : la Somalie, dans le secteur I, possède un tonnage par habitant supérieur à la moyenne mais un commerce par habitant inférieur à l'ensemble du monde ; les Etats-Unis, dans le secteur III, marquent la disproportion entre leur commerce maritime et le niveau relativement bas du tonnage de la flotte sous pavillon américain.

⊙ D'autres facteurs de dépendance sont liés à des situations géographiques ou à des éléments d'ordre technique concernant la navigation maritime.

○ L'importance et l'orientation des courants de marchandises transportées sur la mer définissent *des routes et des espaces de navigation*.

L'importance de ces espaces varie dans le temps. Si, par le commerce maritime et par le tonnage des flottes des Etats riverains, l'*Atlantique-Nord* se présente comme le premier domaine de navigation, ces mêmes Etats sont, en revanche, très dépendants de la route du pétrole qui passe par l'*océan Indien* (cf. tableau 51). 665 pétroliers de port en lourd égal ou supérieur à 100 000 t (148) assurent une sorte de *norja* entre le golfe Persique et les ports européens ; 424 battent pavillons européens, 188 naviguent sous pavillons de complaisance, 6 sous pavillon des Etats-Unis (149). 50 % de l'approvisionnement en pétrole de l'Europe occidentale, 90 % de celui du Japon, 60 % de celui de l'Australie et 80 % de celui des Etats africains transite par l'océan Indien.

Or le détroit d'Ormuz, qui commande l'accès du golfe, est très vulnérable étant donné sa faible profondeur et sa faible largeur. On ne peut pas exclure, en outre, l'éventualité de la part des Etats riverains — qui font l'objet (Etats d'Afrique de l'Est et Madagascar surtout) d'une lutte d'influences entre la Chine et l'URSS — d'une interdiction de passage des super-pétroliers dans leurs zones économiques (200 milles) (150) motivée, en dehors même de toute intention ouvertement hostile, par la prévention de risques de pollution, de collisions ou d'échouages.

(148) Réouvert le 5 juin 1975, le canal de Suez offre actuellement un tirant d'eau de 11,58 mètres, ce qui ne permet que le transit de pétroliers de 60 000 tpl à pleine charge et de 150 000 tpl sur lest. Certains projets consistent à élargir le canal de façon à permettre en 1979 le passage de pétroliers de 150 000 tpl à pleine charge et en 1982 des pétroliers de 250 000 tpl à pleine charge.

(149) Cf. C.A. LABROUSSE : « La route du pétrole peut-elle être coupée ? ». *RDN*, octobre 1976, p. 28 et sq.

(150) La partie la plus resserrée du canal de Mozambique traversé par les pétroliers ne dépasse pas 200 milles.

PANAMA

Long de 80 km, le canal a un tirant d'eau de 13,10 mètres, ce qui impose une limite de tonnage de 65 000 à 70 000 tpl, légèrement supérieure à celle du canal de Suez. Mais à la différence de ce dernier, l'éclusement est nécessaire (en 3 points du parcours) et la traversée en tranchée profonde du passage de la Culebra impose des précautions spéciales : pas d'arrêt, pas de croisement, vitesse réduite, qui restreignent le débit du canal.

Le trafic tend à décroître :

(en milliers de tonnes)

	EF 1969	EF 1971	EF 1974	EF 1976
Atlantique/Pacifique	65 790	75 537	92 793	67 051
Pacifique/Atlantique	37 228	44 994	57 450	52 037
Total	103 018	120 531	150 243	119 088

EF = Exercice financier ; commence le 1^{er} juillet de l'année précédente et finit le 30 juin de l'année en cours.

On note, en particulier, une diminution du trafic des produits pétroliers dans le sens Atlantique-Pacifique (— 42 %) et du trafic de pétrole brut dans le sens Pacifique-Atlantique (— 45 %).

Dans la zone du canal s'étendant de part et d'autre du canal sur une quinzaine de kilomètres les Etats-Unis peuvent, en vertu d'un traité conclu avec Panama le 18 novembre 1903, révisé en 1936 et en 1955, exercer des droits de quasi-souveraineté ; ils versent une annuité à Panama (1). Les deux parties s'engagent à coopérer autant que possible pour assurer le bénéfice de l'internationalisation du canal à tous les Etats. La totalité des actions de la Compagnie du canal appartient au secrétariat à la Défense américain et les Etats-Unis entretiennent près de 10 000 hommes répartis entre 13 bases militaires.

L'existence du canal assure 20 000 emplois à des Panaméens et 30 % du produit intérieur brut du pays mais suscite de vives réactions « nationalistes ».

Le nouvel accord de principe de 1977 entre le président des Etats-Unis et celui de Panama doit marquer une remise aux Panaméens de la zone du canal mais reste suspendu à une approbation du Congrès des Etats-Unis.

La valeur stratégique du canal tend, du reste, à diminuer : il est particulièrement vulnérable du fait des écluses et des conditions topographiques

(1) Cette annuité a été de 2 millions de dollars jusqu'en 1971, date à laquelle Panama l'a refusée. Les Etats-Unis ont proposé, depuis, de la porter à 25 millions de \$.

(guérilla) et n'est plus accessible aux unités les plus importantes de la flotte américaine, c'est-à-dire aux porte-avions. A certaines périodes (expérimentations dans le Pacifique), la flotte de guerre française utilise davantage le canal que la flotte de guerre américaine répartie en flotte du Pacifique et en flotte de l'Atlantique.

Outre les « loyers » du canal, d'autres services internationaux, à caractère maritime notamment, dominés par les Etats-Unis et des firmes multinationales, assurent à Panama une part appréciable de ses recettes. Le solde de la balance des services et transferts, toujours positif, a été de 3,5 milliards de francs en 1974 : « zone libre » de Colon où stockage et réexpédition assurent 15 000 emplois, centre financier rassemblant, en 1976, 74 banques internationales et 11 milliards de dollars de dépôts.

On a ainsi pu dire (2) que le vieux canal à écluses cédait la place à Panama à un canal financier et commercial fonctionnant dans un système plus vaste et plus complexe.

(2) R. PRINGLE : « Banking in the land of Balboa », *The Banker*, octobre 1975. Voir également : Notes et Etudes documentaires, *Problèmes d'Amérique latine* n° 4043-4044.

SUEZ

Le canal est long de 162 km ; sa largeur au niveau de l'eau est de 160 à 200 mètres, la largeur utilisable est de 110 mètres (3 km dans le grand lac Amer).

L'Égypte a nationalisé en 1956 la compagnie concessionnaire et assure la gestion du canal depuis cette date.

Réouvert le 5 juin 1975, le canal offre actuellement un tirant d'eau de 11,58 mètres, ce qui ne permet que le transit de navires de 60 000 tonnes de port en lourd (tpl) à pleine charge et de 150 000 tpl sur lest.

Les projets d'agrandissement visent à permettre en 1979 le passage de pétroliers de 150 000 tpl à pleine charge, qui doivent représenter jusqu'en 1980, 50 % du tonnage pétrolier mondial et, en 1982, de pétroliers de 250 000 tpl à pleine charge. Ces travaux sont estimés à environ 600 millions de livres égyptiennes (1), la moitié de cette somme devant être payée en devises. Le canal, élargi, ne devra pas être un concurrent du pipe-line SUMED (Suez-Méditerranée) qui est destiné à acheminer le complément de cargaison des pétroliers qui ne pourront emprunter le canal à pleine charge. Une commission a été chargée de coordonner les emplois du canal et du pipe-line.

Lors de sa dernière année d'activité complète en 1966, le canal avait absorbé 13 % du trafic maritime mondial et 38 % du trafic de pétrole brut embarqué dans les ports du golfe Persique.

En 1976 le trafic du canal a été de 72 millions de tonnes dans le sens sud-nord, contre 194,2 millions de tonnes en 1966, et de 45,6 millions de tonnes dans le sens nord-sud contre 47,7 millions de tonnes en 1966. Le trafic total — 117,6 millions de tonnes dont 33,8 millions de tonnes de pétrole — représente respectivement 3,80 % du trafic maritime mondial et 3,41 % du trafic pétrolier en provenance du Moyen-Orient en 1975.

La réouverture du canal paraît avoir surtout profité à l'URSS et à l'Europe dont les exportations à l'est d'Aden, très concurrencées depuis 1966 par les Américains et les Japonais, se trouvent facilitées. Au-delà de sa signification économique, la réouverture du canal a une portée politique : elle raccourcit les liaisons de l'URSS avec les bases dont elle dispose en océan Indien et lui permet d'y amener ses forces de la mer Noire, de préférence à celles du Pacifique, qui se trouvent ainsi à 3 000 km de leurs bases au lieu de 12 000 à 15 000.

(1) La livre égyptienne vaut environ 7 francs (cours août 1977).

Des projets plus ambitieux tendent à transformer la zone du canal en « Ruhr du Proche-Orient ». De nouvelles villes : « Faycal City », « Sabah City », « Zayed City » portent le nom des souverains arabes qui ont financé leur construction. L'Iran aurait l'intention d'investir près de 8 milliards de francs dans la zone franche industrielle de Port-Saïd, tandis que les capitaux américains et arabes s'orientent vers le financement d'industries pétrolières, pétrochimiques et minérales à Suez.

Pour assurer la protection militaire du canal, les Egyptiens ont construit une centaine de fortins sur la rive est du canal ; le dispositif de sécurité comprend également la mise en places de ponts mobiles et le creusement de cinq tunnels assez larges pour permettre le passage de chars T 62.

L'Afrique du Sud, pour sa part, développe son avantage de situation par le contrôle de la route du Cap, au large duquel 1 million de tonnes de pétrole passent chaque jour (151).

Quant au détroit de Malacca, fréquenté quotidiennement par 36 navires dont 26 pétroliers, son interdiction aux super-pétroliers augmenterait de 40 % le coût de transport d'une tonne de pétrole du golfe Persique au Japon. Or, si la chute des taux de fret et l'augmentation considérable du prix du pétrole brut ont réduit, en pourcentage, les coûts de transport, ces coûts n'en représentent pas moins des sommes importantes.

Tout porte à croire qu'une telle dépendance géographique sera durable et que la part du golfe Persique dans les importations des pays industrialisés restera élevée (152). La mise en service d'oléoducs à grande capacité ne ferait évidemment pas disparaître cette dépendance qui deviendrait moins maritime et plus terrestre.

Les considérations relatives à la sécurité des approvisionnements des pays européens se trouvent encore accentuées par le fait que la route maritime du pétrole, dans l'océan Indien puis dans l'Atlantique-Sud, passe par des mers profondes et chaudes. Or l'environnement maritime pour lequel ont été conçus les armements et définies les tactiques de certaines flottes de combat de pays européens est surtout un environnement de mers peu profondes et généralement froides. Il existe ainsi une certaine distorsion entre pays européens quant à l'emploi des sous-marins ou des systèmes d'armes et quant aux méthodes de lutte sous-marine, distorsions dues à des considérations politiques et à des particularismes nationaux (153).

o Le volume du trafic tiers passant près des côtes des Etats riverains, on l'a noté, en particulier du trafic pétrolier dans l'océan Indien, accroît *les risques de pollution*, surtout dans les détroits. Ces risques sont, ou peuvent être, à l'origine de mesures restrictives à la liberté de navigation.

Ces risques ne semblent toutefois pas, dans la réalité, être à la mesure des craintes qu'ils suscitent parfois (154). Globalement, d'abord « la pollution ne constitue pas, pour l'instant... de véritables problèmes pour 99 % de la surface

(151) 46 navires par jour dont 18 pétroliers passaient au large du Cap en juin 1975. Après la réouverture du canal de Suez, les chiffres sont de 27 navires dont 16 pétroliers.

(152) *Les transports maritimes*, OCDE, 1976 : « Le transport de pétrole par voie de mer et son nouveau contexte », p. 101 et s.

On doit noter d'ailleurs que la protection éventuelle de l'acheminement de ce flux pétrolier dépasse, par certains aspects, le cadre d'une seule nation. La plupart des pétroliers partant du golfe Persique ignorent, en effet, leur destination exacte qu'ils ne connaissent qu'en cours de route. Et la destination vers tel ou tel port européen par exemple ne préjuge pas la destination nationale finale de la cargaison.

(153) Cf. A. LEOST : « Fragile pomme d'Adam », *Revue maritime*, novembre-décembre 1976, p. 1366.

(154) Pour la pollution, voir notamment L. LUCCHINI : *Journal du droit international*, 1970, p. 795 et s. et 1974, p. 755 et s.

des mers... ». Certes, cette vue globale est insuffisante car « le 1 % de certaines bandes littorales exige qu'on ne le laisse pas se dégrader... » (155).

La pollution d'origine maritime ne constitue qu'une source de la pollution des mers et non la plus importante comme l'établit le tableau 58.

TABLEAU 58 - POLLUTION DES MERS PAR LES HYDROCARBURES
ORIGINES ET QUANTITÉS

(en millions de tonnes)

Navires : 2,130	
dont :	
o pétroliers LOT (« load on top »)	0,310
o autres navires	0,770
o mises en cales sèches	0,250
o lavage cales et moteurs de navires non pétroliers	0,500
o accidents survenus à des pétroliers	0,200
o accidents survenus à des navires non pétroliers	0,100
Sources autres que les navires : 4	
dont :	
o production « off shore »	0,008
o raffineries côtières	0,200
o rejets industriels	0,300
o rejets urbains	0,600
o apports des fleuves	1,600
o fuites naturelles des gisements sous-marins	0,600
o retombées atmosphériques	0,600

Source : Séminaire organisé par le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE), Paris, 29 mars-1^{er} avril 1977.

Eu égard à l'importance de la pollution tellurienne, ce sont les rivages des pays développés qui sont ainsi les plus pollués.

o *Les frontières politiques* morcellent l'espace et créent un décalage entre la géographie politique et la géographie physique et économique. Les ports *naturels* d'une région ou d'un pays ne sont pas toujours situés sur le territoire national. La fonction de *transit international* des ports constitue une autre cause de dépendance géographique.

- Ce phénomène est particulièrement net dans *l'Europe du Nord-Ouest*.

Les régions rhénanes, le bassin de la Moselle et du Main, de la Meuse, de l'Escaut fixent des centres de production et de consommation dont les échanges passent pour une bonne part par les ports belges et néerlandais qui sont également,

(155) Cf. Y. LA PRAIRIE : *Le nouvel homme et la mer*, Ed. Menges, 1977.

de ce fait, des ports français ou allemands et, dans une certaine mesure, suisses ou autrichiens.

- Les pays de l'*Europe de l'Est* dont beaucoup sont ou restent encore continentaux, et dont certains sont, du reste, enclavés, doivent cependant compter sur les échanges maritimes étant donné la nature de leur production ou leurs engagements à l'égard des pays du Tiers Monde. Les ports de la Pologne ont ainsi mené la lutte contre Hambourg qui drainait une portion importante du trafic de ces pays (trafic tchèque en particulier).

- Les problèmes de transit se posent avec une certaine acuité en *Afrique* : 13 Etats africains sont enclavés sur un total mondial de 29 Etats enclavés.

D'une manière générale, la situation des Etats enclavés reste plutôt précaire et les travaux de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer ne paraissent pas traduire une amélioration de leur position.

o Le transit prend aujourd'hui une forme nouvelle. La *conteneurisation*, qui s'est implantée sur les lignes des pays industrialisés et qui gagne, mais plus lentement, les pays en voie de développement, *banalise* le transport maritime et facilite l'établissement de systèmes de transport intégrés dans lesquels le transport maritime n'est qu'une étape dans une chaîne de transport porte à porte. La géographie des transports et la part respective des transports maritimes, fluviaux et terrestres, sur un trajet donné, peuvent s'en trouver modifiées. D'ores et déjà, le pont terrestre transsibérien, le *transsiberian landbridge*, capte une partie du trafic maritime à destination ou en provenance des ports du Pacifique. Les autorités soviétiques entendent d'ailleurs renforcer ce pont terrestre, notamment par le doublement de l'actuelle voie ferrée à partir de 1982. Un autre système de transconteneur fonctionne entre la mer Baltique et l'Iran par le Caucase, et on peut signaler l'existence du pont terrestre israélien Ashdod-Eliath qui a acheminé 80 000 t environ en 1975.

o Les *transformations techniques* engendrent également de nouvelles contraintes, de nouvelles dépendances et de nouvelles distorsions dans l'utilisation de l'espace maritime.

On sait que l'*augmentation des tonnages unitaires* et la *spécialisation* des bâtiments sont les caractéristiques des flottes marchandes modernes. Or seuls certaines routes et certains ports sont accessibles aux gros pétroliers et aux gros minéraliers (cf. figure 17). Les sites portuaires favorables sont, par exemple, plus nombreux dans l'Atlantique et dans la Méditerranée que dans la mer du Nord. L'aménagement de ces sites nécessite de lourds investissements et amène une concentration d'activités qui mêle les transports et l'industrie. Les données de l'aménagement des littoraux s'en trouvent modifiées ; elles englobent notamment les décisions des grands armements de gros navires qui « font » les routes du fer et du pétrole et celles des grandes compagnies pétrolières qui disposent des capacités de financement nécessaires au remodelage des infrastructures portuaires.

On peut également signaler que le *développement de la propulsion nucléaire* se heurte aux restrictions d'accès opposées, par un certain nombre de pays, aux escales de navires nucléaires.

Dans un autre domaine, celui des *procédures*, souvent lourdes et complexes, *des échanges extérieurs*, un projet de simplification de ces procédures grâce à l'informatique a été préparé par le ministère américain du commerce ; il s'agit du *projet CARDIS (Cargo Data Interchange System)* qui vise à comprimer les coûts des produits exportés, donc à accroître leur compétitivité grâce à cette simplification. La réalisation de ce projet peut provoquer des discriminations entre les courants commerciaux et donc avoir des répercussions sur les transports maritimes, selon que ces courants feraient ou non l'objet de ce système. Le Royaume-Uni et le Japon ont déclaré vouloir adhérer au CARDIS dont l'accès a été proposé à la RFA et à la France.

L'interrelation des facteurs : flottes marchandes et potentiel maritime, technique, économique et humain

Les transports maritimes ne peuvent être examinés seulement en eux-mêmes. Les *centres pulsateurs* des échanges se trouvent sur la terre ferme et les courants de circulation sont motivés par des besoins terrestres, surtout industriels (156). Plus généralement : « l'histoire montre qu'il n'est pas de civilisation activement tournée vers la mer s'il n'y a pas corrélativement un large développement économique et technique et une puissance assez forte pour imposer la liberté des mouvements maritimes, le tout lié par des relations d'inter-influences » (157).

Les flottes marchandes s'insèrent dans le potentiel maritime des Etats qui s'appuie, en particulier, sur les *services* maritimes, sur les *ports* et sur la *construction navale*. Ce potentiel s'inscrit, à son tour, dans tout un contexte humain, technique, économique et politique.

LES « SERVICES » MARITIMES

Les transports maritimes ont développé des réseaux de pratiques et de services et se sont également développés grâce à ceux-ci : *accès aux marchés des frets, consignations, assurances, crédit, courtages, expertises, etc.*

(156) « Le secteur maritime devient le complément naturel du secteur industriel dès lors que celui-ci est soumis à l'enjeu des échanges mondiaux ». B. ESAMBERT : *Le troisième conflit mondial*, Plon, 1977, p. 79.

(157) Cf. VIGARIÉ, op. cit., p. 42.

TABLEAU 59 - COMPARAISON DE L'ÉVOLUTION PASSÉE DES INDICES DE BASE DE L'ÉCONOMIE MONDIALE ET DES PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'ÉCONOMIE MARITIME

(Base 1963 = 100)

	1960	1965	1969	1970	1971	1972	1973	1974
A. Indices de base de l'économie mondiale								
1) Production (1)								
a) Energie	90	111	136	146	152	158	168	170
b) Produits de base	93	106	120	124	127	127	132	135
c) Produits manufacturés	83	116	153	158	165	177	192	200
2) Produit intérieur brut (1)								
a) Global	87	113	141	147	154	162	172	172
b) Par tête	93	109	126	129	132	136	142	142
c) Part des transports	86	114	146	154	161	170	183	187
3) Produit intérieur brut des pays de l'OCDE (2)	87	112	136	141	146	154	164	164
4) Volume du commerce international (exportations) (1)	84	118	167	183	194	213	245	257
B. Indicateurs de l'économie maritime								
1) Volume des transports internationaux maritimes (1)	80	121	168	189	196	208	231	243
2) Jauge brute (au 1 ^{er} juillet) de la flotte marchande mondiale (3)	89	110	145	156	169	184	199	213
3) Livraisons de tonnage neuf (en tjb) dans le monde (3)	93	130	208	231	270	296	337	371

Sources : (1) *Statistiques de l'ONU.*
 (2) *Statistiques de l'OCDE.*
 (3) *Lloyd's Register of Shipping.*

Ce tableau montre la *cohérence des évolutions* de certains indicateurs : production et produit intérieur brut, volume du commerce international et volume des transports maritimes.

En revanche, on relève que *l'évolution des indicateurs 2° et 3° de l'économie maritime* (jauge brute de la flotte marchande, livraisons de tonnage neuf) est *relativement indépendante de l'évolution des autres indicateurs*. On peut avancer notamment deux explications :

- le *décalage dans le temps* des réactions aux évolutions économiques (délais de construction des navires et délais de constitution des flottes) ;
- le souci d'un nombre grandissant d'Etats de se doter des « attributs » maritimes et de posséder une flotte marchande, souci souvent inspiré par des considérations politiques plus que par l'examen des tendances « lourdes » de l'économie mondiale. Ce « *polycentrisme* » maritime, caractérisé par une multiplication des centres de décision, peut, d'ailleurs, déjouer les prévisions faites sur la base des seuls indices économiques.

Ces pratiques et ces services sont d'essence libérale ou capitaliste ; ils reposent sur des traditions et des hommes, sur une expérience et un savoir-faire. La place de Londres, siège, entre autres organismes maritimes, de la *Baltic Mercantile and Shipping Exchange*, la plus ancienne et l'une des plus importantes des bourses d'affrètements, de l'*International Chamber of Shipping*, porte-parole mondial des armateurs, des *Lloyds*, principale compagnie d'assurances maritimes (qui publie le *Lloyds Register of Shipping*, ouvrage de première référence pour ce qui concerne le classement et les caractéristiques de toutes les flottes marchandes) (158), continue ainsi à assurer au Royaume-Uni une place de premier plan dans le domaine des prestations maritimes, alors même que ce pays a perdu son rang, qui était le premier dans le monde, pour la construction navale ou le tonnage de sa flotte marchande et que le dollar a supplanté la livre comme monnaie d'expression des frets et des tarifs.

La percée des flottes des pays de l'Est et des pays en voie de développement pose donc le problème, au-delà du souci d'indépendance nationale dont elle témoigne, de manœuvres politiques et économiques contre les Etats maritimes occidentaux qui ont créé, développé et conservé la maîtrise de l'« industrie » des services maritimes (159).

Pour ce qui concerne le *marché des frets*, les partenaires ne sont d'ailleurs plus seulement les chargeurs et les armateurs, ces derniers cherchant à dominer le marché, au moins pour les lignes régulières, par le système des conférences maritimes : les Etats interviennent par des décisions protectionnistes et des discriminations diverses et le système même des conférences maritimes est remis en cause par les pays en voie de développement.

Les assurances maritimes peuvent également provoquer des déséquilibres dans les échanges extérieurs. L'incorporation du maximum de services dans les ventes à l'étranger se réalise par les ventes CAF (coût, assurance, fret). Pour cette raison, les pays de l'Est imposent à leurs partenaires étrangers les achats CAF et les ventes FOB (franco au port d'embarquement). Les contraintes d'assurances sont également le fait des pays en développement (160). En France, où 65 % des ventes sont encore faites à des conditions FOB, contre, par exemple, 25 % en Allemagne, un groupe de travail pour le développement des exportations CAF et des importations FOB a été créé à la fin de l'année 1976 sous l'égide du ministre du Commerce extérieur.

L'accroissement du commerce extérieur ne bénéficie, en effet, pas toujours aux marchés nationaux des frets et de l'assurance. Or les services maritimes ont des répercussions non seulement sur les balances des paiements et partant sur l'équilibre du commerce extérieur (161), mais également sur le niveau des coûts.

(158) Des organismes de classement existent également dans d'autres pays européens : *Bureau Veritas* en France, *Norske Veritas* en Norvège.

(159) Cf. VIGARIÉ, op. cit., p. 128-129.

(160) Notamment, pour s'en tenir aux mesures récentes, la Turquie, le Nigeria et la Côte d'Ivoire.

(161) Cf. notamment : *L'importance des exportations invisibles pour l'équilibre de notre balance des paiements*, Conseil économique et social, rapport, 18 mai 1975.

L'exportateur a tout intérêt à faire son affaire du transport et de l'assurance pour contrôler le coût de ces services et rendre son prix aussi compétitif que possible. Le prix du transport outre-mer s'établit, en effet, à environ 10 % du prix des produits (8 % pour les produits chers, 12 à 15 % pour les autres marchandises) ; la diminution du coût permet ainsi d'améliorer la marge du vendeur — 2 à 3 % du prix des produits en général — et la compétitivité sur les marchés internationaux.

C'est dire l'importance des services maritimes dans la perspective de la *mondialisation* du commerce.

A ces services maritimes commerciaux s'ajoutent les services assurés par les organismes publics d'un certain nombre d'Etats maritimes et qui contribuent puissamment à la sécurité des transports maritimes de toutes les nations : établissement et diffusion de cartes marines, d'instructions nautiques, d'avis météorologiques de livres de feux etc. (162). En outre, les « diligences » des experts de ces Etats maritimes sont très appréciées par des Etats neufs soucieux de se doter d'un code, d'une administration et d'une politique maritimes.

LES PORTS

Les activités portuaires internationales de onze pays industrialisés sont résumées dans le tableau 60.

Le pourcentage du trafic total assuré par les ports mentionnés sur ce tableau indique le degré de concentration des activités portuaires. Il est particulièrement élevé pour la Belgique et les Pays-Bas et il est important pour l'Afrique du Sud, la France et le Royaume-Uni. Il permet de dégager une notion de port dominant, non seulement dans un pays mais aussi dans une aire économique dépassant les frontières d'un seul pays (cf. Anvers et Rotterdam).

Le trafic portuaire des Etats-Unis et du Japon est important, à la mesure de leur commerce international. Il représente toutefois moins de 30 % de celui des Etats de la CEE.

Dans la plupart des Etats considérés, l'activité portuaire est surtout axée sur le débarquement.

Cette structure du trafic s'oppose à celle des pays en voie de développement où le tonnage embarqué l'emporte sensiblement sur le tonnage débarqué, les tonnages les plus élevés passant par les ports pétroliers : Ras Tanura (Arabie saoudite), Maracaibo (Venezuela), Dumai (Indonésie), Es Sidrah (Libye).

(162) Selon l'annuaire de l'Organisation hydrographique internationale (édition 1973), quatre Etats seulement entretiennent et publient un « portefeuille mondial » de cartes, soit qu'il s'agisse d'un véritable portefeuille mondial répondant aux besoins des navigateurs de tous les pays (Royaume-Uni, Etats-Unis), soit qu'il s'agisse d'un portefeuille répondant aux seuls besoins des navigateurs du pays considéré, leur permettant de naviguer dans tous les parages où ils en ont l'habitude (France, République fédérale d'Allemagne).

TABLEAU 60 - PORTS PRINCIPAUX DE QUELQUES PAYS (1974)

Pays et port principal	en milliers de tonnes métriques			
	embarquées	%	débarquées	%
France (1)	59 064	100	246 628	100
Marseille et annexes	15 892	27	93 264	38
RFA (2)	35 507	100	115 119	100
Hambourg	13 745	39	35 599	31
Royaume-Uni (3)	56 157	100	221 043	100
Londres (et ports de la Medway)	11 701	21	47 550	22
Italie	35 920	100	225 515	100
Gênes	2 710	8	46 036	20
Belgique	40 441	100	63 880	100
Anvers	33 435	83	42 565	67
Pays-Bas (1) (2)	85 120	100	250 916	100
Rotterdam	69 319	81	210 208	84
Espagne	18 031	100	76 569	100
Bilbao	2 049	11	9 760	13
Suède (4)	41 284	100	55 233	100
Göteborg	4 512	11	12 959	23
Etats-Unis	245 518	100	424 878	100
New York	7 138	3	55 583	13
Japon (5)	67 133	100	597 190	100
Yokohama	18 510	28	44 152	7
Afrique du Sud (6)	19 408	100	10 002	100
Durban	8 198	42	5 384	54

(1) Y compris le trafic de cabotage.

(2) Y compris les transbordements.

(3) Chiffres de 1973.

(4) Non compris les minerais de fer suédois embarqués à Narvik en Norvège.

(5) En milliers de tonneaux d'affrètement.

(6) Non compris le pétrole.

Source : ONU, Bulletin mensuel de statistiques, février 1976.

Les ports des pays de l'Est et du Tiers Monde

Les Etats tard venus à la mer souffrent d'une certaine *congestion de leurs ports*.

Les importations de céréales en provenance des Etats-Unis ont provoqué, en 1976, un engorgement des ports soviétiques, tandis que les délais de déchargement dans certains ports des pays en développement, notamment au Moyen-Orient, contribuent à détériorer les termes de l'échange du fait des sur-coûts qu'ils entraînent (163). La mise au point d'infrastructures et de superstructures portuaires et de conditions d'exploitation adaptées aux caractéristiques modernes de la navigation constitue, en effet, *un facteur de « freinage » de l'économie* et impose un énorme effort d'équipement et de formation de personnel.

Les disparités d'équipement entre les ports, liées souvent à des problèmes de financement et à la structure des flottes marchandes nationales (taille, spécialisation, âge des navires), apparaissent également comme une donnée dont doivent tenir compte les pays développés, en particulier pour ce qui concerne le recours à la *conteneurisation*.

Les goulets d'étranglement que provoque l'insuffisance des ports conduisent ainsi à créer ou à renforcer les installations portuaires : l'*Australie* et le *Brésil*, en particulier, déploient un effort important qui s'applique également aux transports intérieurs.

La fermeture assez longue du canal de Suez, l'expansion des exportations de minerais, l'importance du trafic des pétroliers font naître une rivalité entre les *Etats d'Afrique méridionale* (164), tandis que « les *Emirats arabes unis* victimes de leur prospérité » augmentent leurs capacités pétrolières (165).

Il convient également de signaler que la CNUCED s'est particulièrement intéressée, à travers les problèmes généraux de la commercialisation et de la distribution des produits de base, aux questions relatives aux transports maritimes et aux ports. La *commission des transports maritimes de la CNUCED* a décidé, en 1976, de créer un groupe d'experts pour examiner le problème de l'encombrement des ports et un rapport récent (166) traite des causes et incidences de l'augmentation des coûts portuaires sur le commerce des pays en développement.

De ce point de vue, différents facteurs interviennent :

- le *cadre administratif et institutionnel* dans lequel fonctionnent les ports et qui influe, entre autres, sur leur système tarifaire. Dans les pays en voie de développement, l'autorité portuaire est, le plus souvent, un organisme public qui, en

(163) Selon un rapport de la CNUCED (TD/B/C.4/167 du 18 mars 1977), « le coût quotidien d'immobilisation des navires au port a augmenté en moyenne de 90 à 100 % pour les navires classiques et les vracquiers jaugeant jusqu'à 65 000 tpl et d'environ 200 % pour les navires porte-conteneurs et les navires de type LASH ».

(164) « La guerre des grands ports en Afrique méridionale », *African development*, novembre 1972.

(165) *Le moniteur du commerce international*, 22 novembre 1976, et *Problèmes économiques* n° 1507.

(166) Rapport TD/B/C.4/167 du 18 mars 1977.

règle générale, possède le monopole des principaux services. Dans les pays développés, les responsabilités de l'autorité publique sont moins étendues et sont plus décentralisées et le secteur privé assure certains des principaux services tels que la manutention à bord et à quai ;

- l'insuffisance des installations et des conditions d'exploitation ;
- dans les pays industrialisés les phénomènes inflationnistes et les revendications salariales et sociales ;
- la concurrence accrue entre les ports, notamment européens, qui aboutit à une capacité excédentaire ou à l'obsolescence des installations mais qui permet parfois une réduction des coûts.

La compétition portuaire

Cette compétition est, en effet, un trait marquant de la situation de certaines parties du monde.

Elle présente :

- un aspect international, celui de la compétition économique compte tenu de l'interdépendance de l'industrie et des transports ;
- un aspect national, celui de la compétition régionale eu égard à l'importance des complexes portuaires dans l'aménagement des façades littorales et dans l'équilibre socio-économique (urbanisation et industrialisation croissante de ces façades).

Cette compétition se manifeste surtout dans les pays développés : en Europe, en Amérique du Nord, dans les Etats insulaires.

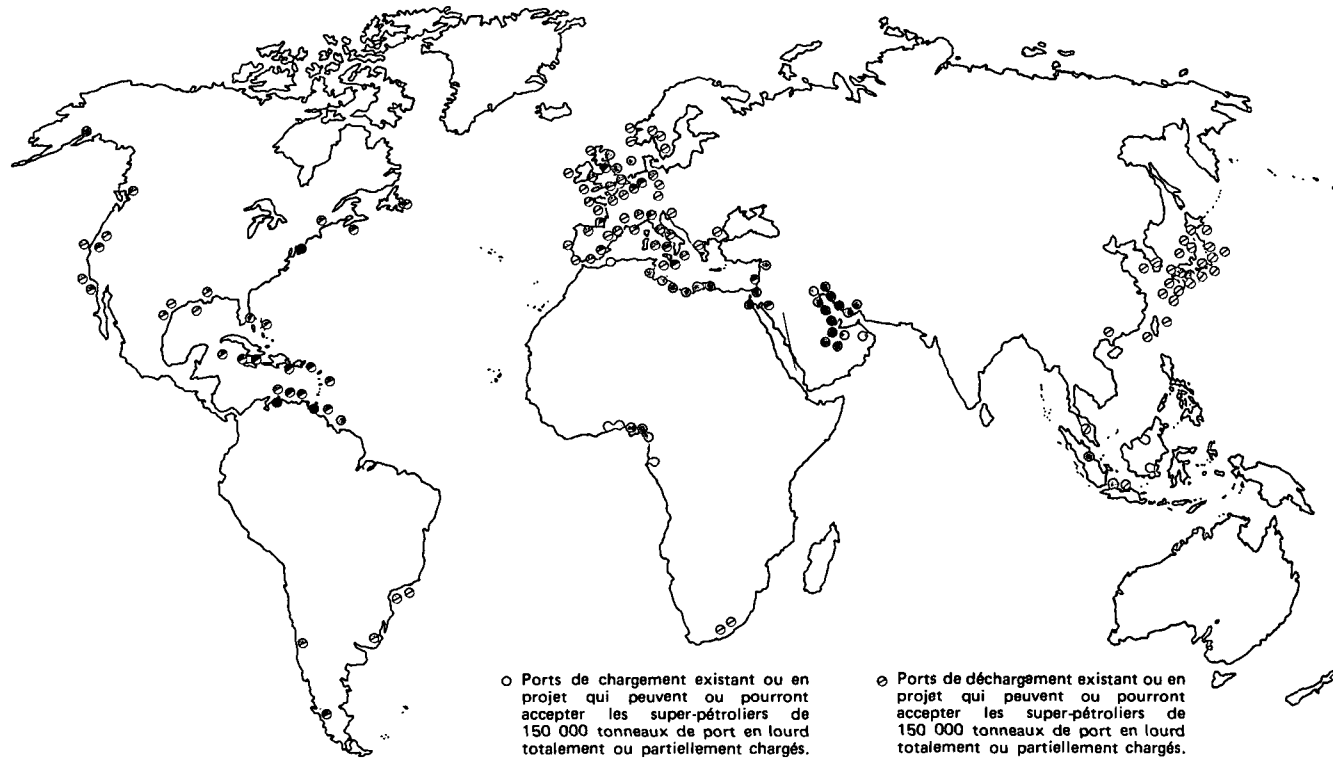
Les ports européens (167)

Une place particulière doit être faite à la *façade portuaire de l'Europe du Nord-Ouest*. Elle regroupe des ports et des *hinterland* très actifs. Ces ports cumulent le plus souvent des activités de transport, des activités d'entrepôt, qui nécessitent une grande souplesse des procédures administratives et douanières, et des activités industrielles. Leur fonction de transit est essentielle et génératrice de vives rivalités. C'est ainsi qu'une part importante du commerce extérieur de la France passe par des ports étrangers. Le transit par la Belgique et les Pays-Bas représente 17,9 % du tonnage et 34,1 % en valeur des importations transitant en direct par les ports français (produits pétroliers exclus) et respectivement 15,5 % et 15,8 % des exportations en 1973. Les handicaps des ports français se trouvent notamment dans la moindre densité du tissu industriel, dans la faiblesse relative du commerce extérieur, qui entraîne des cotations de fret élevées, dans l'insuffisance des dessertes terrestres et dans des conditions d'exploitation moins intéressantes (horaires d'ouverture, instabilité sociale, faible organisation des auxiliaires du transport) (168).

(167) Voir notamment : « The future of European ports », *Norwegian shipping news*, n° 19 E, 1976.

(168) Cf. P. BASTARD : « La politique portuaire française et ses perspectives », revue *Administration*, septembre 1976.

FIGURE 17 - PORTS POUVANT ACCUEILLIR LES SUPER-PÉTROLIERS
DE 150 000 TONNEAUX DE PORT EN LOURD

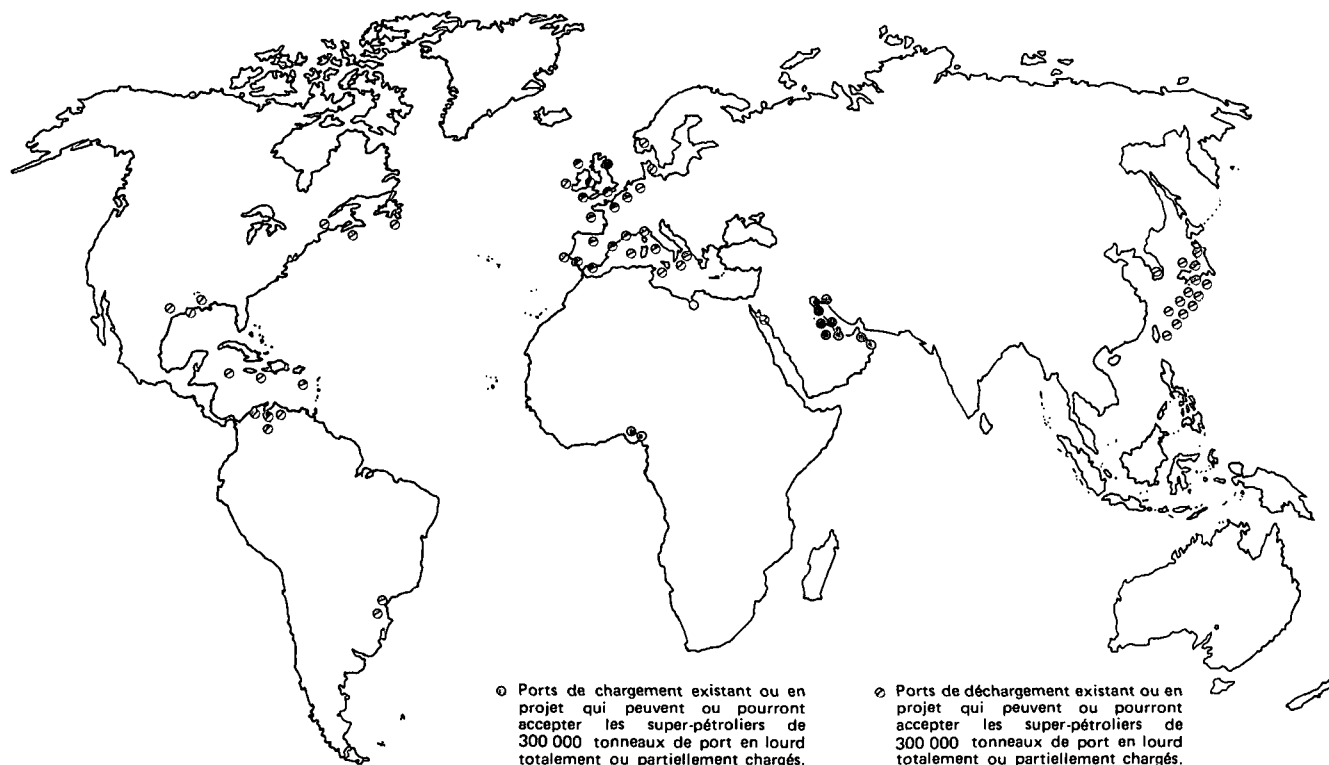


○ Ports de chargement existant ou en projet qui peuvent ou pourront accepter les super-pétroliers de 150 000 tonneaux de port en lourd totalement ou partiellement chargés.

● Ports de déchargement existant ou en projet qui peuvent ou pourront accepter les super-pétroliers de 150 000 tonneaux de port en lourd totalement ou partiellement chargés.

Source : *Transshipment Terminals and VLCC Employment*, H. Drewry, n. 15, Août 1973.

FIGURE 18 - PORTS POUVANT ACCUEILLIR LES SUPER-PÉTROLIERS
DE 300 000 TONNEAUX DE PORT EN Lourd



○ Ports de chargement existant ou en projet qui peuvent ou pourront accepter les super-pétroliers de 300 000 tonneaux de port en lourd totalement ou partiellement chargés.

● Ports de déchargement existant ou en projet qui peuvent ou pourront accepter les super-pétroliers de 300 000 tonneaux de port en lourd totalement ou partiellement chargés.

Source : *Transhipment Terminals and VLCC Employment*, H. Drewry, n. 15, Août 1973.

La compétition ne se limite d'ailleurs pas aux ports du littoral atlantique ; les ports méditerranéens entendent y participer, opposant ainsi les deux versants maritimes de l'Europe. Les efforts des ports méridionaux s'orientent vers l'industrialisation et l'amélioration des transports terrestres (oléoducs compris) et fluviaux. Mais l'Europe du Sud, ou Europe *latine*, doit peut-être supporter le poids de traditions protectionnistes et centralisatrices dans la gestion des équipements littoraux.

Quoiqu'il en soit le *centre de gravité maritime de l'Europe reste au Nord*.

Les ports d'Amérique du Nord

L'examen de leur trafic montre une *dissymétrie entre le littoral pacifique et le littoral atlantique*, par lequel passe la plupart des mouvements de marchandises, et une concentration des activités portuaires dans le Nord-Est des Etats-Unis — New York, Boston, Philadelphie, Baltimore — sur le front portuaire de « Megalopolis ».

Secteur-clef de l'économie américaine pour son ravitaillement, pour l'aide au Tiers Monde, pour l'intervention extérieure, c'est également un *secteur vulnérable*. Les syndicats de dockers, notamment, y sont puissants : un arrêt de travail provoque non seulement des conséquences internes mais peut bouleverser le marché mondial des céréales ou affecter la rentabilité des armements européens. Ces ports sont également vulnérables à leurs clientèles nationales et aux industries du bord de l'eau. Des manœuvres de captation de trafics se développent par le rail, les pipe-lines et *feeders* (169), les voies fluviales : Mississipi (ports du golfe) et aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent ; elles nécessitent une intervention régulatrice des autorités fédérales.

Les ports des Etats insulaires

L'insularité crée des situations portuaires diverses, qu'il s'agisse d'« îles-stratégiques », d'« îles-escales », d'« îles-entrepôts », ou d'« îles-ports » (Singapour ou Hong Kong) (170).

A côté de ces îles et de ces ports qui facilitent les transports maritimes et aident la circulation océanique existent des *Etats insulaires dont l'économie et la puissance de production* contribuent à créer la circulation maritime et à peser sur les échanges internationaux ; le *Royaume-Uni et le Japon* entrent dans cette catégorie d'Etats (171). Demain, peut-être, l'Indonésie et les Philippines présenteront ces caractéristiques.

Les ports de ces Etats y jouent un *rôle essentiel*. Le Royaume-Uni possède une centaine de villes côtières ayant une activité portuaire notable, le Japon, plus de huit cents. L'absence de masses continentales accroît, en effet, l'impact des

(169) Feeder : canal d'aménée.

(170) Cf. AUBERT DE LA RUE : *L'homme et les îles*, NRF, 1956.

(171) Cf. VIGARIÉ, op. cit., p. 376 et s.

échanges océaniques sur la production et la consommation. Les relations sont très étroites entre le développement industriel et le trafic des ports, lui-même lié à l'activité des marines marchandes (2° rang mondial pour le Japon, 3° pour le Royaume-Uni en 1976).

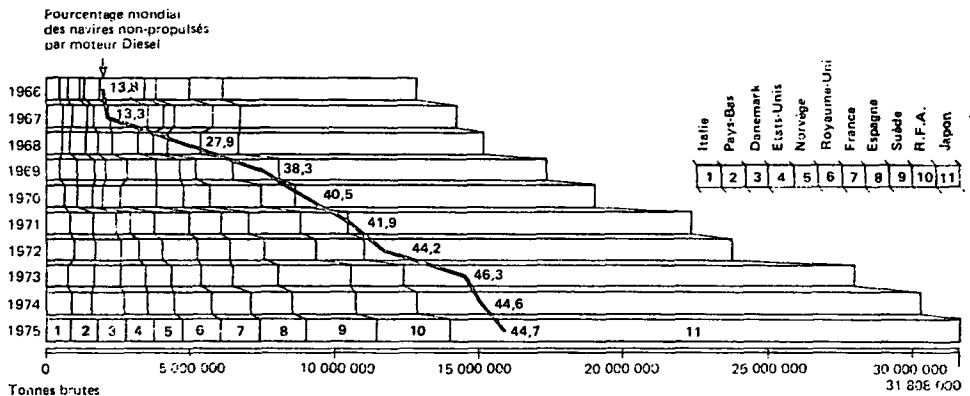
L'insularité peut toutefois avoir certains *effets néfastes* sur l'adaptation des ports aux exigences des trafics maritimes modernes. Elle conduit, en effet, à donner au *cabotage national* une place très importante (35 mètres de littoral par kilomètre carré de territoire au Royaume-Uni, 72 mètres au Japon). Or le cabotage donne vie à une multitude de petits ports dont l'équipement est insuffisant pour le commerce océanique et qui peuvent amener une dispersion dans l'entretien et l'investissement et rendre plus difficile la concentration des crédits sur quelques grands ports. Par ailleurs l'insularité provoque une dépendance vis-à-vis du commerce extérieur qui peut pousser au dynamisme — c'est le cas du Japon — mais aussi susciter des difficultés de réorientation lorsque le cadre des échanges se disloque — c'est le cas du Royaume-Uni devant le Commonwealth.

LA CONSTRUCTION NAVALE

Si l'on se réfère à la figure 19, concernant les navires lancés par onze pays de 1966 à 1975, l'on constate que le Japon conserve, avec une avance considérable, son premier rang mondial.

Près de la moitié des lancements sont faits par les chantiers navals japonais ; 7,1 % proviennent de la RFA, 6,9 % de la Suède, 4,6 % de l'Espagne, 3,7 % de la France, 3,6 % du Royaume-Uni ; la Norvège, les Etats-Unis, le Danemark, les Pays-Bas et l'Italie fournissent moins de 3 % chacun.

FIGURE 19 - NAVIRES LANCÉS PAR 11 PAYS DE 1966 A 1975



Pour ce qui concerne la construction et l'immatriculation par pays (tableau 61), un vendeur, le Japon, et un acheteur, le Liberia, dominent le marché.

TABLEAU 61 - VENTILATION PAR PAYS D'IMMATRICULATION DES NAVIRES TERMINÉS EN 1976
(Navires de 100 tjb et plus)

En milliers de tjb

Pays de construction / Pays d'immatriculation	Pays de construction												Autres pays (1)	Total 1976 (2)	Total 1975 (2)	Total 1974 (2)
	Danemark	Finlande	France	Allemagne (RF)	Italie	Japon	Pays-Bas	Norvège	Espagne	Suède	Royaume-Uni	Etats-Unis				
Australie	—	—	—	75	—	—	—	—	65	—	—	—	22	162	122	73
Belgique	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	98	109	144	186
Canada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	63	32	95
Danemark	498	—	—	160	—	24	9	113	—	1	—	—	7	813	571	639
Finlande	—	8	—	62	—	—	—	0	111	0	—	—	—	181	318	161
France	—	—	917	31	—	309	13	2	16	284	—	—	96	1 668	1 030	1 647
Allemagne	0	—	—	526	—	285	42	0	—	—	—	—	100	953	913	1 342
Grèce	—	—	—	17	—	732	26	7	87	576	18	—	69	1 532	1 045	1 119
Islande	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	3	4	10
Irlande	—	—	—	—	—	19	0	—	—	0	1	—	1	21	3	2
Italie	—	—	—	—	708	221	—	—	—	—	—	—	—	929	848	888
Japon	—	—	—	—	—	3 359	—	—	—	—	—	—	—	3 359	3 066	2 849
Pays-Bas	—	—	—	6	—	43	42	2	—	—	—	0	—	93	484	252
Nouvelle-Zélande	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	24	27	33	4
Norvège	—	60	—	357	5	924	30	422	1	732	63	1	338	2 933	3 479	3 013
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163	—	—	6	169	8	89
Espagne	—	—	—	—	—	—	—	—	770	—	—	—	—	770	694	578
Suède	—	14	—	19	—	124	3	3	—	273	—	—	70	506	1 037	1 422
Suisse	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	18	43	2
Turquie	—	—	—	—	—	165	—	—	—	—	—	—	23	188	10	108
Royaume-Uni	526	—	0	78	0	172	62	8	140	18	1 036	—	108	2 148	2 962	3 813
Etats-Unis	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	808	—	810	461	724
Total OCDE ..	1 024	82	917	1 334	713	6 397	238	559	1 125	2 112	1 118	809	1 026	17 454	17 307	19 016

TABLEAU 61 (suite)

Pays de construction / Pays d'immatriculation													Autres pays (1)	Total 1976 (2)	Total 1975 (2)	Total 1974 (2)
	Danemark	Finlande	France	Allemagne (RF)	Italie	Japon	Pays-Bas	Norvège	Espagne	Suède	Royaume-Uni	Etats-Unis				
Bermudes	—	—	—	—	—	39	19	—	—	—	—	—	3	61	60	311
Brésil	—	—	—	3	—	4	5	—	—	—	—	2	365	379	310	548
Inde	—	—	—	12	—	33	0	—	13	133	42	—	344	577	767	494
Iran	—	—	—	10	0	1	—	—	—	—	—	—	8	19	321	37
Irak	—	—	—	181	—	180	21	—	1	—	—	—	82	465	84	0
Koweït	—	—	150	—	—	2	—	—	—	—	31	—	108	291	324	54
Libéria	—	—	276	155	—	6 485	335	179	—	—	50	0	760	8 240	9 705	8 214
Panama	—	—	80	25	—	1 290	2	—	144	—	105	1	59	1 706	1 318	1 444
Pologne	—	—	—	18	—	76	—	—	—	7	—	—	98	199	587	425
Singapour	—	—	50	—	—	751	—	—	—	—	—	—	181	982	1 117	641
Corée du Sud ..	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	289	292	45	227
URSS	—	155	—	27	—	5	7	0	—	—	—	—	907	1 101	1 190	899
Reste du monde (3)	10	12	200	109	2	602	7	20	37	263	154	2	738	2 156	1 068	1 231
Total 1976	1 034	249	1 673	1 874	715	15 868	634	758	1 320	2 515	1 500	814	4 968	33 922		
Total 1975	969	267	1 150	2 499	792	16 991	1 028	1 052	1 593	2 188	1 170	476	4 028		34 203	
Total 1974	1 076	192	1 046	2 142	953	16 894	942	964	1 561	2 181	1 198	733	3 659			33 541

(1) Y compris l'Autriche, l'Australie, la Belgique, le Canada, la Grèce, l'Islande, la Nouvelle-Zélande, le Portugal et la Turquie, pour lesquels on ne dispose pas de ventilation.

(2) A l'exclusion des navires terminés en République populaire de Chine, y compris les informations incomplètes concernant les navires terminés en Roumanie et en URSS.

(3) Aucun pays de ce total n'a plus de 250 000 tjb terminés pour immatriculation sous son pavillon.

Source : Lloyd's Register of Shipping.

Le Japon construit pour la plupart des pays et couvre la totalité de ses besoins. Outre le Liberia, ses principaux acheteurs sont la Norvège (8,3 %), le Panama (7,6 %) et Singapour (6,2 %). On peut noter une certaine tendance des autres pays à produire pour leur marine marchande ou pour celle de pays voisins. La part prise par les chantiers japonais — dont les prix sont couramment inférieurs de 30 à 40 % à ceux des chantiers européens — et la diminution des commandes *ont avivé les tensions*. Des négociations ont été entreprises entre pays de l'OCDE pour amener le Japon à réduire sa part dans le marché mais elles se heurtent aux réticences de ce pays dont l'intention semble être de conquérir la moitié des commandes en 1980, soit 10 à 12 millions tjb, alors que les pays européens ont proposé que le Japon limite ses ambitions à la moitié de la production des pays de l'OCDE, soit environ 4 millions tjb en 1980.

Cette situation va à l'encontre de la politique des Etats au sein de l'OCDE et de la CEE qui vise à supprimer progressivement les aides à la construction navale. Des *mesures nationales de soutien* aux chantiers interviennent dans la plupart de ces pays.

On doit signaler le rôle croissant des pays de l'Europe de l'Est et de certains pays en développement dans le domaine de la construction navale (Brésil : 5,3 % du carnet de commande mondial en 1975, Pologne : 2,7 %, Corée du Sud : 2,3 %, Yougoslavie : 1,5 %).

Le tableau ci-dessous montre que, de 1974 à 1976, les carnets de commande des pays de l'OCDE, traditionnellement constructeurs, ont diminué de 58 %, ceux du reste du monde (URSS et Chine exclues) n'ont régressé que de 13 % et leur part globale est passée de 8,8 % à 16,6 %.

TABLEAU 62 - NAVIRES EN CONSTRUCTION OU EN COMMANDE

milliers de tjb

Pays constructeurs	31-12-1974	31-12-1975	31-12-1976
Pays de l'OCDE	110 101,1	71 601,1	46 214,3
dont Japon	52 519,5	31 359,9	18 215,0
Autres pays	10 603	6 337,1	9 158,3

Source : *Lloyd's Register Shipbuilding Returns*.
Ne comprennent pas l'URSS, la Roumanie ni la Chine.

Le déséquilibre global, provoqué par le fort excédent de capacités mondiales, reste donc sans effet sur les politiques nationales de création ou de développement des chantiers. La demande locale reste, en effet, soutenue et elle est souvent protégée ou isolée du marché mondial. Les chantiers du Brésil, de l'Inde, de l'Europe de l'Est réalisent ainsi des programmes actifs de construction et d'exportation ; au début de 1977, l'Inde a exporté ses premiers navires destinés à des pavillons européens.

Les mesures gouvernementales de soutien et de protection conduisent à un accroissement artificiel de l'offre de tonnage. L'ajustement nécessaire de la capacité de construction navale ne suppose d'ailleurs pas seulement une entente intergouvernementale ; elle passe également par une coopération des compagnies pétrolières et des institutions financières, dont le rôle est particulièrement important dans ce domaine étant donné le coût de la construction, l'importance de l'investissement que représente l'achat d'un navire et le glissement monétaire qui rend l'acheteur particulièrement attentif aux conditions financières de son achat (prix fermes, clauses de révision, etc.). La hausse des salaires et celle des prix de l'acier ont, en outre, sensiblement accru les coûts qui sont, pour les coûts à la tonne, de l'ordre de 450 à 500 dollars pour un transporteur spécialisé de produits pétroliers, de 200 dollars pour un transporteur de vrac de la catégorie des 100 000 tonnes, de 90 à 180 dollars la tonne pour un tanker de 250 à 300 000 tonnes.

La construction navale apparaît actuellement comme une activité marquée par le risque et par l'incertitude :

- risque financier étant donné les délais de réalisation des commandes ;
- risque technique dû aux transformations dans les modes de construction et les types de navires : accroissement des dimensions, spécialisation (méthaniers, etc.) ;
- incertitude quant au plan de charge, eu égard aux surplus de tonnage et aux effets de la crise de l'énergie sur le volume de la demande, sur sa nature et sur l'origine même de la clientèle.

Il est peu probable que, dans ce climat de risque et d'incertitude, les politiques protectionnistes nationales s'atténuent.

L'INTERRELATION DES FACTEURS PAR LA MONNAIE

Les activités maritimes, dans la mesure où elles sont tournées vers l'extérieur, sont directement exposées aux comparaisons et aux fluctuations monétaires.

Les comparaisons monétaires fondent les analyses de coût et, éventuellement de sur-coût, dans telle ou telle branche d'activités, notamment les transports où elles expliquent le recours aux pavillons de complaisance. Elles conduiraient à une sorte de division internationale du travail, selon laquelle les navires seraient construits au Japon, navigueraient sous pavillon libérien, et seraient armés par des équipages indiens ou africains... Mais toute une série de considérations viennent contrarier les conséquences *internationalistes* que l'on pourrait tirer de ces comparaisons monétaires : protection de la monnaie nationale, soutien de l'emploi, sécurité des approvisionnements (172) notamment.

(172) La législation pétrolière française, par exemple, impose que la flotte pétrolière française soit capable de transporter les deux tiers des importations de pétrole brut.

Les fluctuations monétaires peuvent avoir un effet perturbateur sur les échanges en en modifiant les termes ; elles peuvent également favoriser, lorsqu'elles sont dues à des phénomènes inflationnistes, une certaine expansion « en phase » et accroître les flux commerciaux. Il reste cependant que les poussées inflationnistes ont des effets pernicieux sur des activités telles que les activités maritimes, qui engendrent des recettes et des dépenses exprimées et payées dans de nombreuses monnaies, et la « déstabilisation » de la monnaie qui fut longtemps la monnaie de référence dans le monde maritime, la livre sterling, a accru ces effets. La dévaluation de la livre, le 18 novembre 1967, a, en effet, mis fin à l'hégémonie maritime de cette monnaie, relayée depuis lors par le dollar. Mais la crise du dollar en 1971 et le flottement quasi généralisé des monnaies ont compromis la sécurité des transactions et des échanges, touchés de surcroît par le quadruplement du prix du pétrole en 1973.

Dans ce contexte, le *redressement des balances des paiements* a été, pour les autorités nationales, une préoccupation prioritaire. Or, si les activités maritimes ne comptent pas, en général, de façon décisive dans les produits nationaux, elles pèsent, en revanche, souvent de façon non négligeable dans les balances des paiements. Le prix du transport outre-mer représente, rappelons-le, environ 10 % du prix des produits échangés et la contribution de l'industrie des transports maritimes à la balance des paiements est retracée dans les tableaux 63. La productivité nette en devises de l'investissement maritime est variable mais elle reste, en toute hypothèse, positive et bien qu'elle soit peu élevée dans les pays en voie de développement, elle constitue un facteur poussant à la création de flottes nationales. Les produits de la pêche, quant à eux, ne représentaient, en 1974, que 0,2 % du PIB français mais contribuaient pour plus de 8 % au déficit de la balance commerciale, ce déséquilibre étant encore plus accentué en Grande-Bretagne ; seuls parmi les pays de la CEE, les Pays-Bas, l'Irlande et le Danemark avaient pour ces produits un taux de couverture des importations par les exportations supérieur à l'unité. Pour ce qui a trait au pétrole *off shore*, son apport peut être décisif : il est prévu que, en 1980, la production britannique de pétrole *off shore* équilibre la consommation ; or, en 1975, les importations de pétrole — 3,1 milliards de livres — ont représenté à peu près le montant du solde déficitaire — 3,2 milliards de livres — du commerce extérieur du Royaume-Uni.

Ces objectifs de défense de la monnaie nationale, qui englobent ainsi une certaine défense, voire une promotion, des activités maritimes nationales, ne peuvent évidemment faire abstraction du *système bancaire et financier mondial* symbolisé par le marché des *euromonnaies* (173) et des *pétrodollars* où interviennent des *agents à vocation multinationale*. Les *pétrodollars* en particulier représentent une masse de capitaux considérable et partant une source de financement appréciable bien qu'ils soient surtout orientés vers des placements à court terme.

(173) Cf. *Notes et Etudes documentaires* n° 4224-4225 : « Le marché des eurodollars et des euro-obligations » et n° 4188 et 4189 : « L'Iran et les pétrodollars ».

TABLEAU 63 - A - CONTRIBUTION BRUTE DE L'INDUSTRIE
DES TRANSPORTS MARITIMES A LA BALANCE DES PAIEMENTS

(Unité = millions \$ US)

	Production brute	Total des dépenses à l'étranger	Contribution brute
Finlande :			
1970	231	78	153
1971	232	84	148
France :			
1970	789	332	457
1971	897	397	500
Allemagne :			
1965	882	351	531
1970	1 369	597	772
1971	1 451	691	760
Pays-Bas :			
1965	731	346	385
1970	834	451	383
1971	846	471	375
Norvège :			
1967	1 505	536	969
1970	1 875	642	1 233
1971	2 103	782	1 321
Suède :			
1965	519	174	456
1970	782	332	450
1971	846	368	478
Royaume-Uni:			
1968	3 264	1 788	1 476
1970	4 056	2 537	1 519
1971	4 692	3 022	1 670

Source : OCDE.

TABLEAU 63 - B - CONTRIBUTION NETTE DE L'INDUSTRIE
DES TRANSPORTS MARITIMES A LA BALANCE DES PAIEMENTS

(Unité = millions \$ US)

	Recettes totales provenant de l'étranger	Dépenses totales régliées à l'étranger	Contribution nette
Australie :			
1970	43,9	55,1	— 11,2
1971	49,5	66,1	— 16,6
France :			
1970	494	332	162
1971	577	397	180
Allemagne :			
1965	674	351	323
1970	1 106	597	509
1971	1 143	691	452
Suède :			
1965	418	174	244
1970	664	332	332
1971	728	368	360
Norvège :			
1967	1 409	536	873
1970	1 745	642	1 103
1971	1 960	782	1 178
Royaume-Uni :			
1968	2 201	1 788	413
1970	2 909	2 537	372
1971	3 451	3 022	429

Source : OCDE.

On peut noter à cet égard que le poids de l'investissement dans le transport maritime est lourd (le rapport chiffre d'affaires annuel sur immobilisations est d'environ 0,40), ce qui appelle des mécanismes de financement approprié. L'intervention des Etats, en ce domaine, par le jeu du crédit, est de pratique assez courante. Les pays arabes producteurs de pétrole, pour leur part, accroissent leurs flottes et on constate depuis quelques années, entre autres emplois, leurs prises de participations dans des chantiers navals européens ou dans des *joint-ventures* dans le secteur des transports maritimes.

CHAPITRE 3

Situation politique

La mer touche à l'alimentation, aux transports, à l'industrie, à l'énergie, aux matières premières, au commerce extérieur, à la stratégie. En outre, il n'est guère de domaine où l'on constate une telle interaction entre les considérations de politique intérieure et celles de politique extérieure, entre intérêts nationaux et intérêts internationaux.

Et la liberté des mers, l'égalité dans son accès, le partage de ses ressources sont autant de préoccupations pressantes. Tous les Etats sont ainsi concernés par la mer. L'ample participation (150 Etats) à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer témoigne de cette *mobilisation*, en même temps que cette Conférence donne l'exemple d'une manière globale de traiter des problèmes de la mer.

Aperçu général

Une présentation de la situation des Etats quant à ces problèmes peut d'abord résulter de quelques données brutes.

Celles-ci portent (cf. tableaux 64 à 75) sur :

- o la *largeur de la mer territoriale* revendiquée par 112 Etats ;
- o l'état des *signatures*, des *ratifications*, des *adhésions* et des *accessions* aux 4 *conventions de Genève de 1958* : mer territoriale, haute mer, pêche et plateau continental, élaborées par la 1^{re} Conférence des Nations unies sur le droit de la mer ;
- o les *positions prises par les délégations nationales* à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer quant à la nature et à l'étendue de la *zone économique* et quant à l'*étendue du plateau continental* ;

- o la *participation des Etats* à des *organisations internationales* ayant à connaître des problèmes de la mer : Organisation des Nations unies, Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI), Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Organisation météorologique mondiale (OMM) et Commission océanographique intergouvernementale (COI) ainsi qu'à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer ;
- o la *composition des délégations nationales* à cette conférence ;
- o une comparaison entre les *budgets océanologiques* des principaux Etats industriels ;
- o une *comparaison* par types de navires *des forces navales* de 51 Etats d'Europe, d'Afrique, d'Amérique, d'Asie et d'Océanie, les *capacités de production militaire nationale* dans les pays en voie de développement et le *nombre d'Etats disposant d'équipements militaires* perfectionnés par région.

Sauf en ce qui concerne les deux derniers de ces tableaux, on s'est abstenu de les commenter, soit parce qu'ils apportent des données utilisables en elles-mêmes, soit parce qu'ils illustrent certains développements figurant dans l'introduction ou dans la seconde partie de cette étude, soit parce qu'ils supposent que chaque Etat se trouve réduit à un centre de décision unique et purement rationnel, sans tenir compte des diverses composantes des systèmes nationaux, des interactions de nations à nations et du cadre international dans lequel les Etats inscrivent leurs actions. Ils appellent, partant, des *données complémentaires* qui font l'objet des développements suivants.

TABLEAU 64 - LIMITES DES EAUX TERRITORIALES

Afrique du Sud	6 milles nautiques (depuis le 29 juin 1963).
Albanie	12 milles nautiques (depuis le 9 mars 1970).
Algérie	12 milles nautiques (depuis le 12 octobre 1963).
RFA	3 milles nautiques (depuis 1956).
RDA	3 milles nautiques (depuis 1956).
Arabie saoudite	12 milles nautiques (depuis le 16 février 1958).
Argentine	200 milles nautiques (depuis le 4 janvier 1967).
Australie	3 milles nautiques (depuis 1878).
Bahrein	3 milles nautiques.
Bangladesh	12 milles nautiques (depuis le 27 décembre 1966).
La Barbade	3 milles nautiques.
Belgique	3 milles nautiques (depuis 1929).
Birmanie	12 milles nautiques (depuis le 15 novembre 1930).
Brésil	200 milles nautiques (depuis le 25 mars 1970).
Bulgarie	12 milles nautiques (depuis les 10 et 31 octobre 1951).
Cambodge	12 milles nautiques (depuis le 27 septembre 1969).
Cameroun	18 milles nautiques (depuis le 13 novembre 1967).
Canada	12 milles nautiques (depuis le 26 décembre 1970).
Chili	3 milles nautiques.
Chine	12 milles nautiques (depuis le 4 septembre 1958).
Chypre	12 milles nautiques (depuis le 6 août 1964).
Colombie	12 milles nautiques (depuis 1970).
République populaire du Congo	30 milles nautiques (depuis le 18 octobre 1971).

Costa-Rica	12 milles nautiques (depuis le 10 février 1972).
Côte-d'Ivoire (République de)	6 milles nautiques (depuis le 17 août 1967).
Cuba	3 milles nautiques (depuis le 28 mars 1936).
Dahomey (Bénin)	12 milles nautiques (depuis le 7 mars 1968).
Danemark	3 milles nautiques (depuis le 21 décembre 1966).
République dominicaine	6 milles nautiques (depuis le 6 septembre 1967).
El Salvador	200 milles nautiques (depuis le 14 septembre 1950).
Emirats arabes unis	3 (sauf Shayal : 12).
Equateur	200 milles nautiques (depuis le 10 novembre 1966).
Espagne	6 milles nautiques (depuis 1957).
Etats-Unis d'Amérique	3 milles nautiques (depuis 1793).
Ethiopie	12 milles nautiques.
Fidji	3 milles nautiques.
Finlande	4 milles nautiques (depuis le 9 mars 1956).
France	12 milles nautiques (depuis le 24 décembre 1971).
République gabonaise	100 milles nautiques (depuis le 21 juillet 1971).
Gambie	50 milles nautiques (depuis le 30 août 1971).
Ghana	30 milles nautiques (depuis le 28 mars 1973).
Grande-Bretagne	3 milles nautiques.
Grèce	6 milles nautiques (depuis le 17 septembre 1936).
Guatemala	12 milles nautiques (depuis le 17 juin 1940).
Guinée	130 milles nautiques (depuis le 3 juin 1964).
Guinée équatoriale	12 milles nautiques (depuis le 24 septembre 1970).
Guyane	3 milles nautiques (depuis 1878).
Haïti	12 milles nautiques (depuis le 6 août 1972).
Honduras	12 milles nautiques (depuis 1965).
Inde	12 milles nautiques (depuis le 30 septembre 1967).
Indonésie	12 milles nautiques (depuis 1957).
Irak	12 milles nautiques (depuis le 4 novembre 1958).
Iran	12 milles nautiques (depuis le 12 avril 1959).
Irlande	3 milles nautiques (depuis 1959).
Islande	4 milles nautiques (depuis 1859).
Israël	6 milles nautiques (depuis le 23 octobre 1956).
Italie	6 milles nautiques (depuis le 3 mars 1942).
Jamaïque	12 milles nautiques (depuis le 19 juillet 1971).
Japon	3 milles nautiques (depuis 1870).
Jordanie (royaume hachémite de)	3 milles nautiques (depuis 1943).
Kenya	12 milles nautiques (depuis 1972).
Koweït	12 milles nautiques (depuis le 17 décembre 1967).
Liban	6 milles nautiques (depuis 1930).
Libéria	12 milles nautiques (depuis le 7 septembre 1967).
Libye	12 milles nautiques (depuis le 18 février 1959).
Malaisie	12 milles nautiques (depuis le 2 août 1969).
Maldives	De 3 à 55 milles nautiques.
République malgache	50 milles nautiques (depuis le 20 octobre 1973).
Malte	6 milles nautiques (depuis le 10 décembre 1971).
Maroc	12 milles nautiques (depuis 1969).
Maurice (Ile)	12 milles nautiques (depuis 1970).

Mauritanie (République islamique de) .	30 milles nautiques (depuis le 31 juillet 1972).
Mexique	12 milles nautiques (depuis le 10 décembre 1969).
Monaco	12 milles nautiques (depuis 1973).
Nauru	12 milles nautiques (depuis 1971).
Nigeria	30 milles nautiques (depuis le 26 août 1971).
Norvège	4 milles nautiques (depuis le 22 février 1812).
Nouvelle-Zélande	3 milles nautiques.
Oman	12 milles nautiques (depuis le 17 juillet 1972).
Pakistan	12 milles nautiques (depuis le 26 décembre 1966).
Panama	200 milles nautiques (depuis le 2 février 1967).
Pays-Bas	3 milles nautiques (depuis 1889).
Pérou	200 milles nautiques (eaux juridictionnelles) (depuis 1952).
Philippines	3 milles nautiques.
Pologne	6 milles nautiques (depuis 1959).
Portugal	6 milles nautiques.
Qatar	3 milles nautiques.
République arabe d'Égypte	12 milles nautiques (depuis le 17 février 1958).
Roumanie	12 milles nautiques (depuis le 29 septembre 1951).
Samoa occidentales	3 milles nautiques.
Sénégal (République du)	12 milles nautiques (depuis le 5 août 1968).
Sierra-Leone	200 milles nautiques (depuis le 19 avril 1971).
Singapour	3 milles nautiques.
Somalie	200 milles nautiques (depuis le 10 septembre 1972).
Soudan	12 milles nautiques (depuis 1970).
Sri Lanka	12 milles nautiques (depuis le 7 janvier 1971).
Suède	4 milles nautiques (depuis 1779).
Syrie	12 milles nautiques (depuis le 28 décembre 1963).
Tanzanie	50 milles nautiques (depuis le 7 septembre 1973).
Thaïlande	12 milles nautiques (depuis le 6 octobre 1966).
Togo	12 milles nautiques (depuis le 2 juillet 1964).
Tonga	12 milles nautiques (depuis 1972).
Trinité et Tobago (La)	12 milles nautiques (depuis 1969).
Tunisie	12 milles nautiques (depuis le 2 août 1973).
Turquie	12 milles nautiques (en mer Noire) (depuis le 15 mai 1964).
Turquie	6 milles nautiques (en mer Egée) (depuis le 15 mai 1964).
Union des Républiques socialistes soviétiques	12 milles nautiques (depuis le 15 juin 1927).
Uruguay	200 milles nautiques (depuis le 13 décembre 1969).
Venezuela	12 milles nautiques (depuis le 27 juillet 1956).
Vietnam (République du)	3 milles nautiques (depuis le 27 avril 1965).
Yémen (République démocratique populaire du)	12 milles nautiques (depuis le 9 février 1970).
Yémen (République arabe du)	12 milles nautiques (depuis le 30 avril 1967).
Yougoslavie	10 milles nautiques (depuis le 24 avril 1965).

Source : Réponse du ministre des Affaires étrangères à la question écrite n° 16 149 (JO du 15 février 1975).

TABLEAU 65 - ETAT DES SIGNATURES, RATIFICATIONS ET ADHESIONS
AUX CONVENTIONS DE GENÈVE DE 1958
(au 31-12-1976)

A	Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë		Convention sur la haute mer	
	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)
Afghanistan	30-10-1958		30-10-1958	28-04-1959
Afrique du Sud		9-04-1963 (a)		9-04-1963 (a)
Albanie				7-12-1964 (a)
Algérie				
Allemagne (RDA)			30-10-1958	26-07-1973
Allemagne (RFA)				
Andorre				
Arabie saoudite				
Argentine	29-04-1958		29-04-1958	
Australie	30-10-1958	14-05-1963	30-10-1958	14-05-1963
Autriche	27-10-1958		27-10-1958	10-01-1974
Bahrein				
Bangladesh				
Barbades				
Belgique		6-01-1972 (a)		6-01-1972 (a)
Bhoutan				
Birmanie				
Bolivie	17-10-1958		17-10-1958	
Botswana				
Brsil				
Bulgarie	31-10-1958	31-08-1962	31-10-1958	31-08-1962
Burundi				
Cambodge				
Cameroun				
Canada	29-04-1958		29-04-1958	
Centre-Afrique				15-10-1962 (a)
Chili				
Chine				
Chypre				
Colombie	29-04-1958		29-04-1958	
Congo				
Corée du Nord				
Corée du Sud				
Costa Rica	29-04-1958		29-04-1958	16-02-1972
Côte-d'Ivoire				
Cuba	29-04-1958		29-04-1958	
Dahomey (Bénin)				
Danemark	29-04-1958	26-09-1968	29-04-1958	26-09-1968
Dominicaine (République)	29-04-1958	11-08-1964	29-04-1958	11-08-1964
Egypte				
El Salvador				
Emirats arabes				
Equateur				
Espagne		25-02-1971 (a)		25-02-1971 (a)
Etats-Unis	15-09-1958	12-04-1961	15-09-1958	12-04-1961
Ethiopie				
Fidji		25-03-1971 (d)		25-03-1971 (d)
Finlande	27-10-1958	16-02-1965	27-10-1958	16-02-1965

TABLEAU 65 (suite)

A	Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë		Convention sur la haute mer	
	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)
France			30-10-1958	
Gabon				
Gambie				
Ghana	29-04-1958		29-04-1958	
Grèce				
Guatemala	29-04-1958		29-04-1958	27-11-1961
Guinée				
Guinée équatoriale				
Guyane				
Haiti	29-04-1958	29-03-1960	29-04-1958	29-03-1960 4-10-1965 (a)
Haute-Volta				
Honduras				
Hongrie	31-10-1958	6-12-1961	31-10-1958	6-12-1961
Inde				
Indonésie			8-05-1958	10-08-1961
Irak				
Iran	28-05-1958		28-05-1958	
Irlande	2-10-1958		2-10-1958	
Islande	29-04-1958		29-04-1958	
Israël	29-04-1958	6-09-1961	29-04-1958	6-09-1961
Italie		17-12-1964 (a)		17-12-1964 (a)
Jamaïque		8-10-1965 (d)		8-10-1965 (d)
Japon		10-06-1968 (a)		10-06-1968 (a)
Jordanie				
Kenya		20-06-1969 (a)		20-06-1969 (a)
Kampuchea Dom.		18-03-1960 (a)		18-03-1960 (a)
Koweït				
Laos				
Lesotho		23-10-1973 (d)		23-10-1973 (d)
Liban			29-04-1958	
Liberia	27-05-1958		27-05-1958	
Libye				
Liechtenstein				
Luxembourg				
Madagascar		31-07-1962 (a)		31-07-1962 (a)
Malaisie		21-12-1960 (a)		21-12-1960 (a)
Malawie		3-11-1965 (a)		3-11-1965 (a)
Maldives				
Mali				
Malte		19-05-1966 (d)		
Maroc				
Maurice		5-10-1970 (d)		5-10-1970 (d)
Mauritanie				
Mexique		2-08-1966 (a)		2-08-1966 (a)
Monaco				
Mongolie				15-10-1976 (a)
Nauru				
Népal	29-04-1958		29-04-1958	28-12-1962
Nicaragua				
Niger				
Nigeria		26-06-1961 (d)		26-06-1961 (d)
Norvège				
Nouvelle-Zélande	29-10-1958		29-10-1958	

A	Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë		Convention sur la haute mer	
	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)
Oman				
Ouganda		14-09-1964 (a)		14-09-1964 (a)
Pakistan	31-10-1958		31-10-1958	
Panama	2-05-1958		2-05-1958	
Paraguay				
Pays-Bas	31-10-1958	18-02-1966	31-10-1958	18-02-1966
Pérou				
Philippines				
Pologne			31-10-1958	29-06-1962
Portugal	28-10-1958	8-01-1963	28-10-1958	8-01-1963
Qatar				
Rhodésie				
Ruanda				
Roumanie	31-10-1958	12-12-1961	31-10-1958	12-12-1961
Royaume-Uni	9-09-1958	14-03-1960	9-09-1958	14-03-1960
Samoa				
San Marin				
Sénégal		25-04-1961 (a)		25-04-1961 (a)
Sierra Leone		13-03-1962 (d)		13-03-1962 (d)
Singapour				
Somalie				
Soudan				
Sri Lanka	30-10-1958		30-10-1958	
Suède				
Suisse	22-10-1958	18-05-1966	24-05-1958	18-05-1966
Swaziland				
Syrie				
Taiwan				
Tanzanie				
Tchad				
Tchécoslovaquie	30-10-1958	31-08-1961	30-10-1958	31-08-1961
Thaïlande	29-04-1958	2-07-1968	29-04-1958	2-07-1968
Togo				
Tonga		29-06-1971 (d)		29-06-1971 (d)
Trinité et Tobago		11-04-1966 (d)		11-04-1966 (d)
Tunisie	30-10-1958		30-10-1958	
Turquie				
URSS	30-10-1958	22-11-1960	30-10-1958	22-11-1960
Uruguay	29-04-1958		29-04-1958	
Vatican	30-04-1958		30-04-1958	
Venezuela	30-10-1958	15-08-1961	30-10-1958	15-08-1961
Vietnam				
Yémen (République arabe)				
Yémen (République popula-				
laire)				
Yougoslavie	29-04-1958	28-01-1966	29-04-1958	28-01-1966
Zaïre				
Zambie				

Source : « Traités multilatéraux pour lesquels le secrétaire général exerce les fonctions de dépositaire ». Etat au 31 décembre 1976 des signatures, ratifications, adhésions, etc. Doc. ST/LEG/SER - D/10.

TABLEAU 65 (suite)

B	Convention sur la pêche		Convention sur le plateau continental	
	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)
Afghanistan	30-10-1958		30-10-1958	
Afrique du Sud		9-04-1963 (a)		9-04-1963 (a)
Albanie				7-12-1964 (a)
Algérie				
Allemagne (RDA)			30-10-1958	
Allemagne (RFA)				
Andorre				
Arabie saoudite				
Argentine	29-04-1958		29-04-1958	
Australie	30-10-1958	14-05-1963	30-10-1958	14-05-1963
Autriche				
Bangladesh				
Bahrein				
Barbades				
Belgique		6-01-1972 (a)		
Bhoutan				
Birmanie				
Bolivie	17-10-1958		17-10-1958	
Botswana				
Brésil				
Bulgarie				30-08-1962 (a)
Burundi				
Cambodge				
Cameroun				
Canada				
Centre-Afrique				
Chili			31-10-1958	
Chine				
Chypre				11-04-1974 (a)
Colombie	29-04-1958	3-01-1963	29-04-1958	8-01-1962
Congo				
Corée du Nord				
Corée du Sud				
Costa Rica	29-04-1958		29-04-1958	16-02-1972
Côte-d'Ivoire				
Cuba	29-04-1958		29-04-1958	
Dahomey (Bénin)				
Danemark	29-04-1958	26-09-1968	29-04-1958	12-06-1963
Dominicaine (République)	29-04-1958	11-08-1964	29-04-1958	11-08-1964
Egypte				
El Salvador				25-02-1971 (a)
Emirats arabes				12-04-1961
Equateur				
Espagne		25-02-1971 (a)		25-03-1971 (d)
Etats-Unis	15-09-1958	12-04-1961	15-09-1958	16-02-1965
Ethiopie				14-06-1965 (a)
Fidji		25-03-1971 (d)		
Finlande	27-10-1958	16-02-1965	27-10-1958	
France	20-10-1958	18-09-1970		
Gabon				
Gambie				
Ghana	29-04-1958		29-04-1958	
Grèce				6-11-1972 (a)

B	Convention sur la pêche		Convention sur le plateau continental	
	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)
Guatemala			29-04-1958	27-11-1961
Guinée				
Guinée équatoriale				
Guyane				
Haïti	29-04-1958	29-03-1960 4-10-1965	29-04-1958	29-03-1960
Haute-Volta				
Honduras				
Hongrie				
Inde				
Indonésie	8-05-1958		8-05-1958	
Irak				
Iran	28-05-1958		28-05-1958	
Irlande	2-10-1958		2-10-1958	
Islande	29-04-1958		29-04-1958	
Israël	29-04-1958		29-04-1958	
Italie				
Jamaïque		16-04-1964 (d)		8-10-1965 (a)
Japon				
Jordanie				
Kenya		20-06-1969 (a)		20-06-1969 (a)
Kampuchea Dom.		18-03-1960 (a)		18-03-1960 (a)
Koweït				
Laos				
Lesotho		23-10-1973 (d)		23-10-1973 (d)
Liban	29-05-1958		29-05-1958	
Liberia	27-05-1958		27-05-1958	
Libye				
Liechtenstein				
Luxembourg				
Madagascar		31-07-1962 (a)		31-07-1962 (a)
Malaisie		21-12-1960 (a)		21-12-1960 (a)
Malawie		3-11-1965 (a)		3-11-1965 (a)
Maldives				
Mali				
Malte				19-05-1966 (d)
Maroc				
Maurice		5-10-1970 (d)		5-10-1970 (d)
Mauritanie				
Mexique		2-08-1966 (a)		2-08-1966 (a)
Monaco				
Mongolie				
Nauru				
Népal	29-04-1958		29-04-1958	
Nicaragua				
Niger				
Nigeria		26-06-1961 (d)		28-04-1971 (a)
Norvège				9-09-1971 (a)
Nouvelle-Zélande	29-10-1958		29-10-1958	18-01-1965
Oman				
Ouganda		14-09-1964 (a)		14-09-1964 (a)
Pakistan	31-10-1958		31-10-1958	
Panama	3-05-1958		2-05-1958	

TABLEAU 65 (suite)

B	Convention sur la pêche		Convention sur le plateau continental	
	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)	Signature	Ratification adhésion (a) succession (d)
Paraguay				
Pays-Bas	31-10-1958	18-02-1966	31-10-1958	18-02-1966
Pérou			31-10-1958	
Philippines				
Pologne				
Portugal	28-10-1958	8-01-1963	28-10-1958	8-01-1963
Qatar				
Rhodésie				
Ruanda				
Roumanie				12-12-1961 (a)
Royaume-Uni	9-09-1958	14-03-1960	9-09-1958	11-05-1964
Samoa				
San Marin				
Sénégal		25-04-1961 (a)		25-04-1961 (a)
Sierra Leone		13-03-1962 (d)		25-11-1966 (a)
Singapour				
Somalie				
Soudan				
Sri Lanka	30-10-1958		30-10-1958	
Suède				1-06-1966 (a)
Suisse	22-10-1958	18-05-1966	22-10-1958	18-05-1966
Swaziland				
Syrie				
Taiwan				
Tanzanie				
Tchad				
Tchécoslovaquie			31-10-1958	31-08-1961
Thaïlande	29-04-1958	2-07-1968	29-04-1958	2-07-1966
Togo				
Tonga		29-06-1971 (d)		29-06-1971 (d)
Trinité et Tobago		11-04-1966 (d)		11-07-1968 (a)
Tunisie	30-10-1958		30-10-1958	
Turquie				
URSS			31-10-1958	22-11-1960
Uruguay	29-04-1958		29-04-1958	
Vatican				
Venezuela	30-10-1958	10-07-1963	30-10-1958	15-08-1961
Vietnam				
Yémen (République arabe)				
Yémen (République populaire)				
Yougoslavie	29-04-1958	28-01-1966	29-04-1958	28-01-1966
Zaire				
Zambie				

Source : « Traités multilatéraux pour lesquels le secrétaire général exerce les fonctions de dépositaire ».
Etat au 31 décembre 1976 des signatures, ratifications, adhésions, etc.
Doc. ST/LEG/SER - D/10.

TABLEAU 66 - POSITIONS PRISES PAR LES DÉLÉGATIONS NATIONALES
AU COMITÉ II DE LA 3^e CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE DROIT DE LA MER

PLATEAU CONTINENTAL

Position	Nombre de délégations
200 milles	35
Marge continentale	19
200 milles ou marge continentale avec partage des revenus	2
Isobathe de 200 mètres ou 200 milles en cas d'établissement d'une zone économique	2
Isobathe de 500 mètres ou 200 milles	1
Isobathe de 4 000 mètres ou marge	2
	<hr/> 61

Source : Document de la Conférence : A/CONF./62/C2 SR.11 - 14 et 20.

TABLEAU 67 - POSITIONS PRISES PAR LES DÉLÉGATIONS NATIONALES
AU COMITÉ II DE LA 3^e CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE DROIT DE LA MER

ZONE ÉCONOMIQUE

Position	Nombre de délégations	Total
Mer territoriale de 200 milles	8	
Zone économique de 200 milles + pollution et recherche scientifique	21	
Zone économique de 200 milles + pollution et recherche scientifique mais accès aux ressources vivantes des Etats en voie de développement voisins, géographiquement désavantagés	34	
Zone économique de 200 milles + pollution et recherche scientifique avec obligation de pleine utilisation pour les ressources vivantes	6	
Zone économique de 200 milles + pollution et recherche scientifique mais accès global aux ressources vivantes pour les Etats en voie de développement	1	
Zone économique de 200 milles définie régionalement + pollution et recherche scientifique	3	
		73
Zone économique de 200 milles + pollution mais sans droits spéciaux en matière de recherche scientifique	5	
Zone économique de 200 milles + recherche scientifique mais sans droits spéciaux en matière de pollution	1	
		6
Zone économique de 200 milles sans droits spéciaux en matière de recherche scientifique ou de pollution mais avec obligation de pleine utilisation des ressources vivantes	9	
Pas de zone économique, droits préférentiels sur les ressources vivantes et pleine utilisation	9	
Pas de zone économique, zone contiguë pour les ressources naturelles, accès des Etats enclavés aux ressources vivantes et non vivantes, partage des ressources vivantes et non vivantes pour les Etats géographiquement désavantagés	21	
Pas de zone économique, mer territoriale de 12 milles, réglementation sur les ressources vivantes et non vivantes	2	
		41
		120

Source : Document de la Conférence : A/CONF.62/C2/SR.21.29.

TABLEAU 68 - PARTICIPATION DES ETATS
A DIVERSES INSTANCES INTERNATIONALES

	ONU	OMCI	FAO	OMM	COI	3° Confé- rence sur le droit de la mer	Total
Afghanistan	0		0	0		0	4
Afrique du Sud	0			0	0	0 (1)	4
Albanie	0		0	0		0	4
Algérie	0	0	0	0	0	0	6
Allemagne (RDA)	0	0				0	3
Allemagne (RFA)	0	0	0	0	0	0	6
Andorre							
Arabie saoudite	0	0	0	0		0	5
Argentine	0	0	0	0	0	0	6
Australie	0	0	0	0	0	0	6
Autriche	0		0	0	0	0	5
Bahrein	0		0			0	3
Bangladesh	0		0			0	3
Barbades	0	0	0	0		0	5
Belgique	0	0	0	0	0	0	6
Bhoutan	0					0	2
Birmanie	0	0	0	0		0	5
Bolivie	0		0	0		0	4
Botswana	0		0	0		0	4
Bésil	0	0	0	0	0	0	6
Bulgarie	0	0	0	0	0	0	6
Burundi	0		0	0		0	4
Cambodge	0	0	0	0		0	5
Cameroun	0	0	0	0	0	0	6
Canada	0	0	0	0	0	0	6
Centre Afrique	0		0	0		0	4
Chili	0	0	0	0	0	0	6
Chine	0	0	0	0	0	0	6
Chypre	0	0	0	0		0	5
Colombie	0		0	0	0	0	5
Congo	0		0	0	0	0	5
Corée du Nord						0	1
Corée du Sud		0	0	0	0	0	5
Costa Rica	0		0	0		0	4
Côte-d'Ivoire	0	0	0	0	0	0	6
Cuba	0	0	0	0	0	0	6
Dahomey (Bénin)	0		0	0		0	4
Danemark	0	0	0	0	0	0	6
Dominicaine (République)	0	0	0	0	0	0	6
Egypte	0	0	0	0	0	0	6
El Salvador	0		0	0		0	4
Emirats arabes	0		0			0	3
Equateur	0	0	0	0	0	0	6
Espagne	0	0	0	0	0	0	6
Etats-Unis	0	0	0	0	0	0	6
Ethiopie	0		0	0		0	4
Fidji	0		0			0	3
Finlande	0	0		0	0	0	6
France	0	0	0	0	0	0	6
Gabon	0		0	0		0	4
Gambie	0		0			0	3
Ghana	0	0	0	0	0	0	6

TABLEAU 68 (suite)

	ONU	OMCI	FAO	OMM	COI	3 ^e Conférence sur le droit de la mer	Total
Grèce	0	0	0	0	0	0	6
Guatemala	0		0	0	0	0	5
Guinée	0		0	0		0	4
Guinée équatoriale	0	0				0	3
Guyane	0		0	0		0	4
Haïti	0	0	0	0		0	5
Haute-Volta	0		0	0		0	4
Honduras	0	0	0	0		0	5
Hongrie	0	0	0	0		0	5
Inde	0	0	0	0	0	0	6
Indonésie	0	0	0	0	0	0	6
Irak	0	0	0	0	0	0	6
Iran	0	0	0	0		0	5
Irlande	0	0	0	0		0	5
Islande	0	0	0	0	0	0	6
Israël	0	0	0	0	0	0	6
Italie	0	0	0	0	0	0	6
Jamaïque	0		0	0	0	0	5
Japon	0	0	0	0	0	0	6
Jordanie	0	0	0	0		0	5
Ménya	0	0	0	0	0	0	6
Koweït	0	0	0	0		0	5
Laos	0		0	0		0	4
Lésotho	0		0			0	3
Liban	0	0	0		0	0	6
Liberia	0	0		0		0	4
Libye	0	0	0	0		0	5
Luxembourg	0		0			0	3
Madagascar	0	0	0	0	0		6
Malaisie	0	0	0	0	0	0	6
Malawi	0		0	0			3
Maldives	0	0	0				3
Mali	0		0	0		0	3
Malte	0	0	0		0	0	5
Maroc	0	0	0	0	0	0	6
Maurice	0		0	0	0	0	5
Mauritanie	0	0	0	0	0	0	6
Mexique	0	0	0	0	0	0	6
Mongolie	0		0			0	3
Nauru						0	1
Népal	0		0	0		0	4
Nicaragua	0		0	0		0	4
Niger	0		0	0		0	4
Nigeria	0	0	0	0		0	5
Norvège	0	0	0	0	0	0	6
Nouvelle-Zélande	0	0	0	0	0	0	6
Oman	0	0	0			0	4
Ouganda	0		0	0		0	4
Pakistan	0	0	0	0	0	0	6
Panama	0	0	0	0	0	0	6
Paraguay	0		0	0		0	4
Pays-Bas	0	0	0	0	0	0	6
Pérou	0	0	0	0	0	0	6

	ONU	OMCI	FAO	OMM	COI	3° Conférence sur le droit de la mer	Total
Philippines	o	o	o	o	o	o	6
Pologne	o	o	o	o	o	o	6
Portugal	o		o	o		o	4
Qatar	o		o			o	3
Rhodésie							0
Ruanda	o		o	o			3
Roumanie	o	o	o	o	o	o	6
Royaume-Uni	o	o	o	o	o	o	6
Samoa							4
San Marin							
Sénégal	o	o	o	o	o	o	
Sierra Leone	o		o	o		o	6
Singapour	o		o		o		5
Somalie	o		o	o		o	4
Soudan	o		o	o		o	4
Sri Lanka	o	o	o	o		o	5
Suède	o	o	o	o		o	5
Suisse		o	o	o	o	o	5
Swaziland	o		o			o	3
Syrie	o	o	o	o	o	o	6
Taiwan					o		1
Tanzanie	o	o	o	o	o	o	6
Tchad	o		o	o	o	o	5
Tchécoslovaquie	o	o	o	o	o	o	6
Thaïlande	o	o	o	o	o	o	6
Togo	o		o	o		o	4
Tonga						o	1
Trinité et Tobago	o	o	o	o	o	o	6
Tunisie	o	o	o	o	o	o	6
Turquie	o	o	o	o	o	o	6
URSS	o	o	o	o	o	o	5
Uruguay	o	o	o	o	o	o	6
Vatican							
Venezuela	o		o	o	o	o	5
Vietnam			n	o	n	o	1
Nord							
Sud	n		o		o	o (2)	4
Yémen (République arabe)	o		o	o		o	4
Yémen (République populaire)	o		o	o	o	o	5
Yougoslavie	o	o	o	o	o	o	6
Zaire	o	o	o	o	o	o	5
Zambie	o		o	o		o	4

- (1) L'Afrique du Sud ne participe plus à la 3° conférence sur le droit de la mer depuis 1975.
(2) Remplacé par une délégation unique.

Sources : — ONU : *Etats membres de l'ONU*, « Office of Public Information », janvier 1976.

— COI-OMM : *Annuaire des organisations internationales 1974*.

— FAO : « *Son rôle, sa structure, ses activités* », 1974

PI/FO940/F/12-74/130000 (mise à jour décembre 1975)

— OMCI : « *Ce qu'elle est, ce qu'elle fait* », brochure d'information éditée par l'OMCI, 1974.

— 3° Conférence sur le droit de la mer : documents A/CONF.62/INF.3, 28 juin 1974 : délégations à la 3° Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, et 76.97442. 11 août 1976 : liste des délégations.

TABLEAU 69 - COMPOSITION DES DÉLÉGATIONS NATIONALES
A LA 3^e CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

Délégations Etats	Nombre total de délégués	Membres du gouvernement	Parlementaires	Fonctionnaires (Administra- tions civiles) dont		Défense	Organisations professionnelles	Ratio (1)	Ratio (2)
				Affaires étrangères	Autres				
Afghanistan	4			4				E	0,02
Albanie	3			3				1,93	0,13
Algérie	6			6				1	0,04
Allemagne (RDA) ...	11			4	3	4		5,75	0,06
Allemagne (RFA) ...	43			12	15	3	13	15,9	0,06
Arabie saoudite (*) ..	9			1	7	1		0,68	0,12
Argentine	6			6				0,28	0,02
Australie	16			7	8	1		0,10	0,12
Autriche	6			5	1			E	0,08
Bahrein	4			4				5,8	1,81
Bangladesh	6			5	1			1,93	0,008
Barbades	5			4	1			9,09	2,08
Belgique	6			4	2			17,6	0,06
Bhoutan	4			4				E	0,47
Birmanie	7			7				0,56	0,02
Bolivie	3			3				E	0,05
Botswana	3			2	1			E	0,42
Brésil	11			7	2	2		0,29	0,01
Bulgarie	5			4		1		3,73	0,05
Burundi (*)	2			1	1			E	0,05
Cambodge (*)	8			4	4			3,80	0,11
Cameroun	4			4				2,13	0,06
Canada	61		6	10	31 (1)	2	12	0,54	0,27
Centre-Afrique	4				4			E	0,13
Chili	8			4	3	1		0,27	0,08
Chine	18			12	6			0,51	0,002
Chypre	5			5				1,72	0,76
Colombie	9			8		1		0,88	0,03
Congo	2			1	1			2,38	0,20
Corée du Nord	8			3	5			1,38	0,05
Corée du Sud	12			7	4	1		1,68	0,003
Costa Rica (*)	4							0,89	0,22
Côte-d'Ivoire	10	1		4	4	1		3,64	0,2

Etats	Délégations Nombre total de délégués	Membres du gouvernement	Parlementaires	Fonctionnaires (Administra- tions civiles) dont		Défense	Organisations professionnelles	Ratio (1)	Ratio (2)
				Affaires étrangères	Autres				
Cuba	9			6	3			0,51	0,10
Dahomey	4			4				6,15	0,14
Danemark	27	1 (2)	1 (3)	7	14	1	3	3,93	0,52
Dominicaine (Républi- que)	5			5				1,53	0,11
Egypte	9			7	2			0,68	0,02
El Salvador	4			4				2,42	0,10
Emirats arabes	8			7	1				4
Équateur (°)	13							0,87	0,18
Espagne	26			10	11	5 (4)		1,27	0,075
Etats-Unis	97	1	18	25	32	5	16	0,83	0,04
Ethiopie									
Fidji	5			4	1				0,92
Finlande	8			5	3			1,08	0,17
France	42	1	3 + 1 (5)	8	17	3	9	3,05	0,07
Gambie	3				3			7,89	0,78
Ghana	6				3	2	1	2,10	0,06
Grèce	16	1		7	1	5	2	0,97	0,17
Guatemala	4			3		1		2,24	0,07
Guinée	5			5				2,63	0,12
Guinée équatoriale ..	1			1				0,54	0,34
Guyane	5			5				2,15	0,71
Haïti	4			4				0,68	0,08
Haute-Volta	3			3				E	0,05
Honduras	4			4				1,06	0,14
Hongrie	3			3				E	0,02
Inde	12			5	6	1		0,43	0,002
Indonésie	21			8	8	5		0,10	0,016
Irak	8			3	5			80	0,08
Iran	7			6	1			0,70	0,02
Irlande	15			9	4	1		2,26	0,5
Islande	9		5	1	3			0,83	4,09
Israël	5			4		1		4,03	0,15
Italie	25			6	18	1		1,01	0,04
Jamaïque	8			7	1			2,85	0,4

TABLEAU 69 (suite)

Délégations Etats	Nombre total de délégués	Membres du gouvernement	Parlementaires	Fonctionnaires (Administrations civiles) dont		Défense	Organisations professionnelles	Ratio (1)	Ratio (2)
				Affaires étrangères	Autres				
Japon	39			20	18	1		0,80	0,034
Jordanie	5			5				33	0,2
Kenya (°)	7			3	3	1		2,83	0,05
Koweït	5			5				4,34	0,54
Laos	3			3				E	0,08
Liban	3			3				2,85	0,08
Liberia	15			3	9		2	5,17	0,95
Libye (°)	8			5	3			0,87	0,38
Madagascar	7			5	2			0,32	0,08
Malaisie	10			3	7			0,53	0,08
Malte	6			5	1			12	1,87
Maroc	8			3	5			0,89	0,05
Maurice	4			1	3			4,59	0,47
Mauritanie	6			5	1			1,66	0,3
Mexique	14			10	4			0,28	0,02
Monaco	3			3				100	15
Mongolie	4			4				E	0,33
Nauru	2								
Népal	4			4				E	0,03
Nicaragua	8			7	1			1,79	0,4
Niger	2			2				E	0,04
Nigeria	14			7	6	1		3,37	0,02
Norvège	30		6	7	12	1	4	1,81	0,75
Nouvelle-Zélande	7			5	1	1		0,25	0,23
Oman	4			4				0,39	0,26
Ouganda (°)	3			3				E	0,02
Pakistan	8			4	3	1		1,81	0,012
Panama	9			8	1			0,91	0,6
Paraguay	3			3				E	0,12
Pays-Bas	20			10	10			10,10	0,14
Pérou	12			8	2	2		0,95	0,08
Philippines	12			6	5	1		0,17	0,03
Pologne	15			7	7	1		6,22	0,04
Portugal	9			2	4	3		1,21	0,09
Qatar	7			3	4			3,43	4,66
Roumanie	7			7				6,19	0,03
Royaume-Uni	32							1,14	0,058
Samoa	1				1				
San Marin	2			2				E	10
Sénégal	5			2	2	1		2,07	0,12
Sierra Leone	8			6	2			3,65	0,30
Singapour	5			3	2			17,85	0,22
Somalie	5							0,31	0,11
Sri Lanka	4			4				0,61	0,03
Soudan	4			4				1,03	0,02
Suède	20			7	5	1	7	1,47	0,24
Suisse	5			3	2			E	0,07

Délégations Etats	Nombre total de délégués	Membres du gouvernement	Parlementaires	Fonctionnaires (Administrations civiles) dont		Défense	Organisations professionnelles	Ratio (1)	Ratio (2)
				Affaires étrangères	Autres				
Swaziland	4			4				E	0,8
Syrie	7			7				8,53	0,09
Tanzanie	7			3	3	1		1,04	0,5
Tchad	4			4				E	0,1
Tchécoslovaquie	7			5	2			E	0,04
Thaïlande	11			7	3	1		0,84	0,03
Togo (*)	3			2	1			11,5	0,15
Tonga	2			2					
Trinité et Tobago	7			6	1			2,75	0,58
Tunisie	18			3	13	2		3,24	0,31
Turquie	16			9	4	1	2	0,83	0,04
URSS	32 (6)			16	12	4		0,20 (7)	0,019
Uruguay	7			7				2,29	(7)
Vatican	2							E	0,23
Venezuela	20			17	3			1,85	
Yémen (République popu- laire)	5			5				0,76	0,18
Yougoslavie	14			5	7	2		3,28	0,06
Zaïre	4			4				18,18	0,01
Zambie	4			2	2			E	0,08

Sources : Liste des délégations, 5^e session, 2 août - 17 septembre 1976.
Pour les Etats marqués (*) Liste des délégations, 2^e session, 20 juin - 29 août 1974.

- (1) Parmi lesquels figurent des représentants des gouvernements provinciaux.
- (2) Membre du gouvernement local des Feroe.
- (3) Membre de l'assemblée locale des Feroe.
- (4) Représentants du ministère de l'Air et du ministère de la Marine dont les attributions ne sont pas exclusivement militaires.
- (5) Un membre du Conseil économique et social.
- (6) Plus 8 représentants de la République de Biélorussie et 8 représentants de la République d'Ukraine.
- (7) Ratios calculés en englobant les 16 délégués précités.

Ratio (1) : $\frac{\text{nombre de délégués}}{\text{longueur des côtes}}$ en centaines de milles.

Ratio (2) : $\frac{\text{nombre de délégués}}{\text{population}}$ en centaines de milliers.

E = Etats enclavés.

TABLEAU 70 - EVOLUTION COMPAREE DES BUDGETS OCÉANOLOGIQUES
DES PRINCIPAUX PAYS INDUSTRIALISÉS

	1968		1969		1970	
	Montant	% aug.	Montant	% aug.	Montant	% aug.
France						
Total en MF dont CNEOXO	32,9	50 %	46	39 %	100,7 71,3	54 %
Etats-Unis						
M \$ M F	190,8 942,5	19 %	203,7 1 006,3	6 %	249,6 1 387,8	22 %
RFA						
M DM M F			55,2 68,1		62,2 94,4	12 %
Japon						
M Yens M F	1 672 22,9	71 %	3 155 43,2	88 %	4 826 74,3	52 %
Grande-Bretagne						
M \$ M F						
Union soviétique (*)						
M F						

NB. - Demandes présidentielles au congrès américain pour l'année fiscale 1976 : 601 millions de dollars, soit un accroissement de 13 %.

(*) Un programme océanologique de 15 ans porte sur la construction de navires spécialisés dans le ramassage des nodules, la construction d'usines de traitement, la réalisation de techniques poussées pour l'exploration et l'exploitation des ressources minérales des fonds marins.

Le tableau 70, qui retrace l'évolution des budgets océanologiques des Etats-Unis, de la République fédérale d'Allemagne, de la Grande-Bretagne, du Japon et de la France, appelle, quant à la portée des comparaisons qu'il permet, les quelques remarques suivantes :

- la dispersion des crédits consacrés à l'océanologie entre de nombreux organismes publics rend certains chiffres approximatifs ;
- ces chiffres ne concernent que les budgets publics ; ils ne saisissent pas les financements d'origine extra-budgétaires ;
- à l'intérieur des budgets publics, seuls les budgets civils ont été retenus. Sauf pour l'Union soviétique, tous les crédits inscrits au titre des ministères militaires ont été déduits, même si les résultats de certains travaux océanologiques financés

1971		1972		1973		1974		1975	
Montant	% aug.	Montant	% aug.	Montant	% aug.	Montant	% aug.	Montant	% aug.
124,3 89,9	23 % 27 %	150 110,9	20 % 23 %	177,3 120,8	18 % 8 %	218 142,3	23 % 17 %	240,5 158,2	10 % 11 %
293,6 1 632,4	17 %	385,5 1 972,2	31 %	384,1 1 965	0 %	437,9 2 190	16 %	536 2 412	23 %
88 133,6	41 %	145 238,8	65 %	168 268,8	16 %	176 303,5	5 %	213 394	21 %
6 776 104,3	40 %	9 078 150,7	33 %	27 594 458	300 %	29 771 467	8 %		
~ 7,3 97,3		~ 8,9 118,6	21 %	~ 8,5 104,2	- 5 %				
estimé à 1 330									

par les budgets militaires sont utilisés à des fins civiles. La part de ces budgets est, au demeurant, variable : en République fédérale d'Allemagne, le ministère de la Défense ne dispose que de 8 % des crédits alors qu'en Grande-Bretagne la moitié du budget océanologique figure au titre du ministère de la Défense ;

- les sommes retenues correspondent à celles attribuées au début des années fiscales : 1^{er} juillet au 30 juin aux Etats-Unis, avril à mars au Japon et en Grande-Bretagne. Elles ne tiennent compte ni des modifications de crédits en cours d'exercice, ni des crédits effectivement engagés ;

- la valeur en francs a été calculée à partir du taux de chancellerie en vigueur au 1^{er} janvier de l'année considérée et ne prend pas en compte les fluctuations monétaires en cours d'année.

Sous le bénéfice de ces remarques, on peut observer :

o *en ce qui concerne les comparaisons globales :*

- la toute première place du budget océanologique des *Etats-Unis*, place qui serait encore plus affirmée si étaient retenus les 240 à 250 millions de dollars affectés chaque année à l'océanologie par le ministère de la Défense.

Seule l'*Union soviétique*, selon le chiffre cité qui engloberait l'ensemble des financements étatiques y compris militaires, semblerait avoir un budget comparable, quoique inférieur au budget américain.

- au *Japon*, la progression du budget océanologique a été spectaculaire, même en neutralisant les sommes (280 millions de francs en 1973 et 309 millions de francs en 1974) destinées à la préparation de l'exposition internationale d'Okinaawa ;

- en *République fédérale d'Allemagne*, le budget océanologique *civil* distance nettement les budgets océanologiques civils français et britannique.

o *en ce qui concerne les comparaisons par secteurs d'activités :* bien que ces comparaisons soient délicates à établir car les données de base ne sont pas homogènes, on peut indiquer les quelques tendances suivantes :

- aux *Etats-Unis*, après la recherche fondamentale, le poste le plus important est celui des ressources vivantes, pêche et aquaculture ; le poste suivant couvre les opérations de protection et d'aménagement du littoral ; les crédits affectés aux recherches en mer de ressources minérales et fossiles progressent sensiblement (14 % par an) ;

- le programme océanologique japonais s'articule en un certain nombre de projets : reconnaissance et étude du plateau continental, recherches pour l'environnement marin, développement de plates-formes de forage pétrolier, technologie d'utilisation de l'eau de mer, notamment dessalement, exploitation des ressources minérales, technologie d'utilisation intensive des ressources marines en protéines ;

- en *République fédérale d'Allemagne* et en *France* les programmes océanologiques retiennent des priorités très voisines : pollution des mers, exploitation des ressources vivantes, exploration et exploitation des gisements de nodules et de placers, interactions océan-atmosphère, recherches sur les phénomènes naturels le long des côtes dans une optique de protection et d'aménagement du littoral.

Source du tableau :
Bulletin d'information du CNEOX n° 76, avril 1975.

L'OCÉANOLOGIE EN RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE

Un début de prospection pétrolière sur le plateau continental chinois en mer Jaune, un commencement d'exploitation pétrolière dans le golfe de Pohai, mer intérieure peu profonde, la livraison par le Japon d'équipements pétroliers en mer et de navires spécialisés, la visite en octobre en Norvège d'une délégation chinoise d'experts pour une étude de la technologie et de l'exploitation pétrolière en mer, ont attiré récemment l'attention sur l'océanologie chinoise.

Il est aujourd'hui possible de faire le point sur ce secteur d'activité en Chine, à travers les communiqués de l'Agence de presse chinoise et les analyses américaines des périodiques scientifiques chinois et japonais.

Ces sources d'information indiquent que les éléments d'une océanologie susceptible de développements importants existent en République populaire de Chine. L'état de développement de ce secteur d'activité fait apparaître la primauté de la recherche appliquée sur la recherche fondamentale.

Il n'existe pas une structure directrice ou coordinatrice de cette activité en Chine. Un certain nombre d'organismes sont répertoriés comme appartenant au secteur d'activité « océanologie » :

- *l'Institut de recherche océanographique de l'Académie des sciences de Tsing-Tao (Shantung) ;*
- *l'Institut de recherche d'océanographie des mers de la Chine du sud de Haikou ;*
- *l'Institut d'océanographie de Fukien à Amoy ;*
- *l'Institut de la pêche de Shanghai ;*
- *le Nanhai Aquatic Research Center à Canton ;*
- *le Marine Life Research Institute de la province de Hupei ;*
- *l'Institut d'étude des mers et des lacs.*

A ces centres spécialisés s'ajoutent divers organismes qui ont une activité partiellement tournée vers la mer. Ainsi, des expéditions biologiques aux îles Paracels organisées par l'Institut de zoologie de Pékin, depuis le rattachement de ces îles à la République populaire de Chine, ont-elles apporté de nombreuses informations sur les animaux marins.

On note aussi l'existence d'une Société chinoise d'océanographie, l'Académie des sciences de Pékin.

En ce qui concerne les moyens à la mer, on cite généralement un certain nombre de navires de recherche :

- *un navire de recherche de 1 000 tonnes utilisé en 1966 par l'Institut de recherches océanographiques de Tsing-Tao ;*

- le *Dong Fang-Chong* (Orient Rouge), 2 500 tonnes, navire polyvalent et présenté lors de son lancement, en 1966, comme particulièrement bien équipé ;
- le *Shin-Shien*, navire de recherche de haute mer construit en Chine et doté de sondes STD permettant la mesure continue de la salinité, de la température et de la profondeur ;
- le premier brise-glace construit en Chine, le *Haiping 101* (3 200 tonnes), utilisé à temps partiel comme navire scientifique.

A la fin de l'année 1971, un navire marchand d'environ 15 000 tjb était signalé en transformation à Canton pour devenir un navire de poursuite de satellites ou de missiles.

Pour l'exploitation pétrolière en mer, le Japon a livré en 1973 le *Kuroshio* (350 tonnes), navire de service pour plate-forme de pétrole en mer, le « *Fuji* », navire de forage, un navire lancé en avril 1975 et doté d'un système navigation par satellite pour l'exploration du pétrole et du gaz en mer.

- le premier navire de forage pétrolier chinois, construit à Shanghai qui a effectué, en décembre 1974, ses premières opérations est le *Kantan n° 1*, catamaran utilisant des éléments de coques de deux cargos désaffectés.

Dans deux domaines : la production de matière vivante et la prospection pétrolière en mer, l'océanologie chinoise se développe.

Production de matière vivante.

Le produit de la pêche est passé de 0,91 million de tonnes en 1950 à 5,80 en 1960. A partir de cette date, les statistiques chinoises officielles cessent d'être communiquées. Toutefois, en 1968, la Commission économique pour l'Asie et l'Extrême-Orient (ONU), évaluait la production annuelle à 8,10 millions de tonnes. Sur la base d'une croissance annuelle de l'ordre de 10 % citée par des sources chinoises, le chiffre de 10,6 millions de tonnes était avancé pour 1971.

Le *Yearbook of Fisheries de la FAO* donne pour 1971 le chiffre de 6,88 millions de tonnes, mais on doit noter que deux traits caractérisent cette production : elle provient pour 70 % de la pêche en eaux douces intérieures ; les pêches maritimes (30 % du total) sont presque exclusivement côtières, 90 % des prises étant recueillies à moins de 20 milles des côtes.

Exploitation des fonds marins.

En même temps que se développe de façon spectaculaire la production pétrolière continentale chinoise, la Chine développe ses activités de prospection de pétrole en mer. Pour le moment, c'est exclusivement dans le golfe de Pohai que la Chine a initié une recherche et une exploitation de pétrole en mer, par des fonds peu importants, en prolongeant des gisements pétrolières continentaux.

Il semble qu'une exploitation marine soit envisagée au-delà pour un avenir proche : le navire de forage *Kantan n° 1*, conçu pour des fonds plus importants

que ceux du golfe de Pohai, le positionnement par satellite du navire lancé en 1975 au Japon, se comprennent difficilement pour cette mer intérieure, comme se comprendrait difficilement la commande passée au Japon d'une installation de plongée d'une capacité de 330 mètres, pouvant couvrir tout le plateau continental.

En ce qui concerne l'instrumentation océanologique, la République populaire de Chine allie une production nationale naissante et des achats mesurés au Japon. Ainsi la presse chinoise a-t-elle fait état de la fabrication d'un type de sonar à usages multiples, d'une conception très avancée, et de la mise au point d'un système de télévision sous-marine.

Au plan international, la République populaire de Chine ne participe à aucun programme.

Membre de droit de la Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'UNESCO, depuis son admission à l'ONU, elle n'y a jamais paru. Elle n'est pas membre du Bureau hydrographique international.

A l'occasion de manifestations océanologiques à l'étranger, des délégations officielles représentent à titre d'observateur la République populaire de Chine. Ainsi en France, une délégation chinoise d'une dizaine d'observateurs de l'Institut des mers et des lacs s'est-elle rendue au premier colloque international sur l'exploitation des océans tenu à Bordeaux en 1971.

A l'occasion de la session de la Conférence sur le droit de la mer qui s'est tenue à Caracas (juillet-août 1974), l'importante délégation chinoise a fait un séjour prolongé aux Etats-Unis où elle a visité plusieurs institutions océanographiques et manifesté un vif intérêt pour l'enseignement de cette discipline et pour le financement de la recherche universitaire par le système des Sea Grant Programs.

En 1975, au cours du mois d'octobre, une délégation chinoise présidée par le vice-ministre de l'Industrie pétrochimique et composée d'experts en géologie, planification pétrolière, technologie des plates-formes, a séjourné 12 jours en Norvège pour y étudier les technologies et l'exploitation pétrolière.

Source : Bulletin d'information du CNEXO, n° 82, octobre 1975.

TABLEAU 71 - COMPARAISON DES FORCES NAVALES

260

	Porte-avions L = légers N = nucléaires res = réserve	Croiseurs et croiseurs légers	Destroyers	Frégates	Corvettes	Sous-marins lanceurs d'engins ballistiques N = nucléaires D = Diesel
Afrique du Sud			2	7 (6)		
Allemagne (RDA)	1 (L)			2	18	
Allemagne (RFA)			11	6 (12)	6	
Argentine	1 (L)	2	9 (1)	(6)	12	
Australie	1 (L)		5	6 (2)		
Belgique				(4)		
Brésil	1 (L)		12 (6)	3	10	
Bulgarie				2	2	
Birmanie				2	4	
Canada			4	19		
Chili		2	6	6	4	
Chine			8 (3)	23 (1)	35 (4)	1
Colombie			3	3		
Corée du Nord				3	19	
Corée du Sud			7	9		
Cuba				3 res	19	
Danemark				7	3 (3)	
République dominicaine				3	7	
Egypte			5	3	12	
Equateur				3	2	

Les chiffres entre parenthèses indiquent les navires en construction.

NB. - La répartition entre les différents types de navires a été faite sur les bases suivantes :

destroyers : entre 3 000 et 5 000 tonnes ;

frégates : entre 1 100 et 3 000 tonnes ;

corvettes : entre 500 et 1 100 tonnes ;

vedettes rapides : 25 nœuds et plus ;

patrouilleurs : au dessous de 25 nœuds.

	Porte-avions L = légers N = nucléaires res = réserve	Croiseurs et croiseurs légers	Destroyers	Frégates	Corvettes	Sous-marins lanceurs d'engins balistiques N = nucléaires D = Diesel
Espagne	1 (L) (1)		13	16 (4 + 7)	4	
Etats-Unis	14 (2N) + 7 (2N)	27 (4) (+ 8 res)	100 (27)	65 (10)		41 (N) (4 N)
Finlande				1	2	
France	2 (L) (1)	2	20 (4)	27 (11)	22	4 (N) (1 (D) (2 N)
Grèce			11	4	5	
Inde	1 (L)	2	3	25 (2)	(?)	
Indonésie				11	11	
Iran			3 (4)	4	4	
Irak					3	
Israël						
Italie		3	8	11 (4)	13	
Japon			29 (4)	16 (1)	20	
Malaisie				2		
Mexique			2	7	18	
Nouvelle-Zélande				4	2	
Norvège				5	2	
Pakistan		1	4	2 (2)		
Pays-Bas		1	12	6 (13)	11	
Pérou			4	2 (4)	2	
Philippines				1	6	
Pologne			1			
Portugal				17	11	
Roumanie					6	
Royaume-Uni	1 + 2 (L)	10 (2)	3 (5 + 1)	61 (6)		4
Suède			6	6	(3)	
Taiwan			18	13		
Thaïlande				8	14	
Turquie			13	2	5	
URSS	1 (2)	37 (2)	108 (2)	98	207	55 (16) (N) 23 (D)
Venezuela			4	6		
Yougoslavie			1		3	

TABLEAU 71 (suite)

	Sous-marins d'attaque		Vedettes rapides			Patrouilleurs	Mouilleurs de mines	Dragueurs océaniques	Dragueurs côtiers	Dragueurs d'estuaire	Chasseurs de mines
	Lanceurs d'engins	Non-lanceurs d'engins	Missiles	Torpilles	Canons						
Afrique du Sud		3 (2)	(6)			5			10		
Allemagne (RDA)			12	58		22			52 (3)	10	
Allemagne (RFA)		24	30 (10)	10					40	18	
Argentine		4	(2)	2	2	5			4/2		
Australie		4 (2)				12			3		
Belgique						6		7	9/7	12	
Brésil		8 (2)				14			8 (2)		
Bulgarie		4	2	12		6		2	4	2	24
Birmanie				5		72					
Canada		3				7					
Chili		2		4		5					
Chine	1 (D)	60 (6)	120 (20)	240 (10)	438 (20)	39		16	6		
Colombie		2 + 4 (petits)				25					
Corée du Nord		13	18	157	44	32					
Corée du Sud						48			12		
Cuba			23	24		29					
Danemark		6	4 (6)	10		38	4 (2)		8		
République dominicaine						15					
Egypte		12	18	26		?		10		2	
Equateur		(2)	3	2 (3)		8					
Espagne		8 + 2 (2)		2		22 (1)		10	12		
Etats-Unis		77 (30 + 2)	1 (5)			28		25			
Finlande			4		15	46	1			6	
France		20 (4)	4 (1)			6		11	29/7	3	
Grèce		6 (3)	10	19		7	2		15		
Inde		8	8			8			4		
Indonésie		3	12	5		16		6	11		
Iran		(3)	(12)			10			3	2	
Irak			10	12	4	26					
Israël		1 (3)	18 (6)			45					

	Sous-marins d'attaque		Vedettes rapides			Patrouilleurs	Mouilleurs de mines	Dragueurs océaniques	Dragueurs côtiers	Dragueurs d'estuaire	Chasseurs de mines
	Lanceurs d'engins	Non-lanceurs d'engins	Missiles	Torpilles	Canons						
Italie		9 (2)		6	4			4	31	10	
Japon		16 (2)		5 (1)		10	1		30 (5)	4	
Malaisie			8 (10)			24			6		
Mexique						33 (10)		17	25		
Nouvelle-Zélande						11			2		
Norvège		15	26 (14)	20			5 (2)		10		
Pakistan		3 + 6 (petits)		6	12	1			7		
Pays-Bas		6				6			11/4 (15)	16	
Pérou		8 (2)				24 (6)					
Philippines					9	39		4			20
Pologne		4	12	18		49		24			
Portugal		3				16			4	10	
Roumanie			5	12	23	26			4	8	
Royaume-Uni		28 (3 + 1)				14 (7)	1		21/16 (+ 2)	6	
Suède		20 (3)	1 (16)	45		23	49(1)		18 (9)	20	
Taiwan		2		9		3	1	2	14		9
Thaïlande			(3)			30	6				10
Turquie		14 (3)	4 (4)	12		45 (1)	8		21	4	9
URSS	42 (N) 28 (D)	242	120	12 ^s	65	115 + 90	2	185		100	
Venezuela		4 (1)		3	3				119		
Yougoslavie		5 (2 ?)	10 (10)	14	20	23			4	10	14

TABLEAU 71 (suite)

	Bâtiments d'assaut	Bâtiments de débarquement	Péniches de débarquement	Bâtiments base et bâtiments atelier	Bâtiments de recherche et bâtiments hydrographiques	Bâtiments de ravitaillement	Grands pétroliers	Petits pétroliers	Hydropropulseurs et véhicules à coussin d'air	Divers NCR = Navires collecteurs de renseignements
Afrique du Sud			18		1	1				9
Allemagne (RDA)			50	14	4	4		3		53
Allemagne (RFA)			20		6	13		11		44
Argentine		4 (1)	6		7 (2)		1	2		18 (1)
Australie					4 (1)	2				15
Belgique					2	2				12
Brésil		2		2	17		1	1		16
Bulgarie			20							?
Birmanie					2					11
Canada				2	5	3		2	1	63
Chili		4	3	2	1		1	2		12
Chine		48 (4)	465	1	13	16		10	70	380 +
Colombie		1			4			11		19
Corée du Nord			30							10
Corée du Sud		20			1					13
Cuba					7					7
Danemark				1				2		5
République Dominicaine		1	1 (1)		1			2		8
Egypte			17						(3)	6
Equateur		2			2	1				9 (1)
Espagne	1	5	8+93	1 (2)	6		1	13		82
Etats-Unis	10 (4) (+ 4 res)	47 (+ 4 res)	100	28 (24 res)	40 (5 res)	78 (8 + 21 res)	49 (2 + 14 res)		2	200 +
Finlande			14							14 (1)
France	2	5	29	9	11	6	5 (1)	5		164 (2)
Grèce	1	14	53	2	6			8		25
Inde		1	6	3	3	1	1	5		6
Indonésie		9	2	5	4		1	11		22
Iran		2 (4)	1	2		2	(1)	1	14	7
Irak										3
Israël		4	10							3

	Bâtiments d'assaut	Bâtiments de débarquement	Péniches de débarquement	Bâtiments base et bâtiments atelier	Bâtiments de recherche et bâtiments hydrographiques	Bâtiments de ravitaillement	Grands pétroliers	Petits pétroliers	Hydropropulseurs et véhicules à coussin d'air	Divers NCR = Navires de collecteurs de renseignements
Italie		2	60	8	3	1	1	1	1 (6)	164
Japon		4 (2)	68	4	5 (1)			1 (1)		56 (1)
Malaisie		3		1	1					27 (3)
Mexique		3			1			2		8
Nouvelle-Zélande					1 (1)					28
Norvège			7	1 (1)	1					6 (9)
Pakistan					1			2		5
Pays-Bas			11	2	3 (1)	1 (1)				28
Pérou		4			2			5 (1)		3
Philippines		11								20
Pologne			38		1			6	4	+ 2 NCR
Portugal			12	1	5	1	1	1		29
Roumanie										5
Royaume-Uni	2	7	59 (2)	4	4 + 9	7 (2)	17	6	5	? 251
Suède			123 (25)		5	1		1		30 (1)
Taiwan		28	22							21
Thaïlande		7	41		3			6		6
Turquie		2	53	5	4			5		33
URSS		18 (1)	60+81	64	128 (3)	5	26	18	42+	+ 54 NCR
Venezuela		6			5					350
Yougoslavie		(1)	30+		1			9		12 46

Cette *comparaison numérique des forces navales*, présente un certain intérêt mais reste en elle-même *insuffisante*, encore qu'une sorte de « fixation », remontant sans doute aux traités navals des années 1920, pousse parfois à la privilégier.

Elle doit être rapprochée des *missions* confiées à chacune des marines des pays considérés (1). Ces missions sont évidemment différentes selon, notamment le degré de dépendance maritime (cf. supra) de ceux-ci. Il est normal qu'un pays très dépendant de la mer ait une flotte puissante chargée d'importantes missions défensives et tutélaires. Le gonflement de la flotte d'un Etat peu dépendant de la mer peut traduire, au contraire des orientations *offensives*.

Un classement très schématique des missions navales conduit à distinguer :

- la défense des approches maritimes nationales ;
- la présence sur les mers ;
- le contrôle des mers (menaces sur les routes maritimes adverses, protection des courants d'échanges nationaux, en particulier) ;
- la projection de la force à l'intérieur des territoires terrestres ;
- la dissuasion stratégique.

Une comparaison, faite à partir de quatre de ces missions, entre les deux marines les plus puissantes s'établit comme suit (2) :

TABLEAU 72

Missions	Marine soviétique	Marine américaine
Dissuasion stratégique	Large couverture	Large couverture
Présence sur les mers	Large couverture	Large couverture
Contrôle des mers	Actions d'empêchement (<i>denial</i>)	Affirmation et empêchement (<i>assertion and denial</i>)
Projection de la force à l'intérieur des terres	Capacités amphibies limitées	Capacités tactiques importantes aériennes et amphibies

Selon les missions imparties aux marines nationales, les comparaisons entre les flottes ont une portée différente car « seules les forces qui s'opposent directement peuvent être comparées directement » (3).

(1) Cf. notamment, amiral JOIRE-NOULENS : « Quelle marine et pour quoi faire dès le temps de paix ? », revue *Défense nationale*, juillet 1976, p. 21 et s.

(2) et (3) *The naval balance : not just a numbers game*, par l'Amiral Stansfield TURNER, *Foreign affairs*, janvier 1977, pp. 343 et 344.

Les forces employées pour la dissuasion stratégique ou la projection de la force à l'intérieur des terres ne sont pas prévues pour être utilisées contre des forces ennemies similaires : aux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, on oppose, entre autres, les systèmes anti-missiles, aux navires amphibies et aux porte-avions, les moyens de défense littorale ou aérienne.

Il convient ainsi de comparer une catégorie de bâtiments avec l'ensemble des moyens auxquels elle peut se heurter, et cela en tenant compte de la polyvalence de certains bâtiments ; les avions d'un porte-avions peuvent être munis d'armes nucléaires (missions stratégiques), ils peuvent attaquer des objectifs terrestres avec des armes « classiques » (projection de la force) ou couler des navires (contrôle des mers).

Les comparaisons numériques sont sans doute plus significatives s'agissant des *missions de présence et de contrôle des mers* qui sont un prolongement ou un appui permanent de la politique extérieure, en dehors même de tout conflit ouvert.

Dans la mesure où ces missions sont destinées, notamment, à peser sur des crises opposant directement des Etats tiers (cf. intervention de la 6^e Flotte américaine et de bâtiments soviétiques en Méditerranée durant les conflits arabo-israéliens en 1970 et en 1973), et à influencer sur des rapports de force dans telle ou telle partie du monde, les *perceptions subjectives* des forces navales en présence jouent cependant un rôle important. Le nombre mais également l'apparence (taille, âge, etc.), les procédés d'utilisation des bâtiments, la résonance donnée par les médias aux mouvements des flottes contribuent à nourrir ces perceptions (4).

Ces facteurs psychologiques, à base de perceptions et d'impressions sont également présents dans les considérations de politique intérieure : une campagne sur la faiblesse ou le déclin des forces navales nationales peut survenir à point nommé pour soutenir une demande de crédits devant l'opinion et les assemblées parlementaires (5).

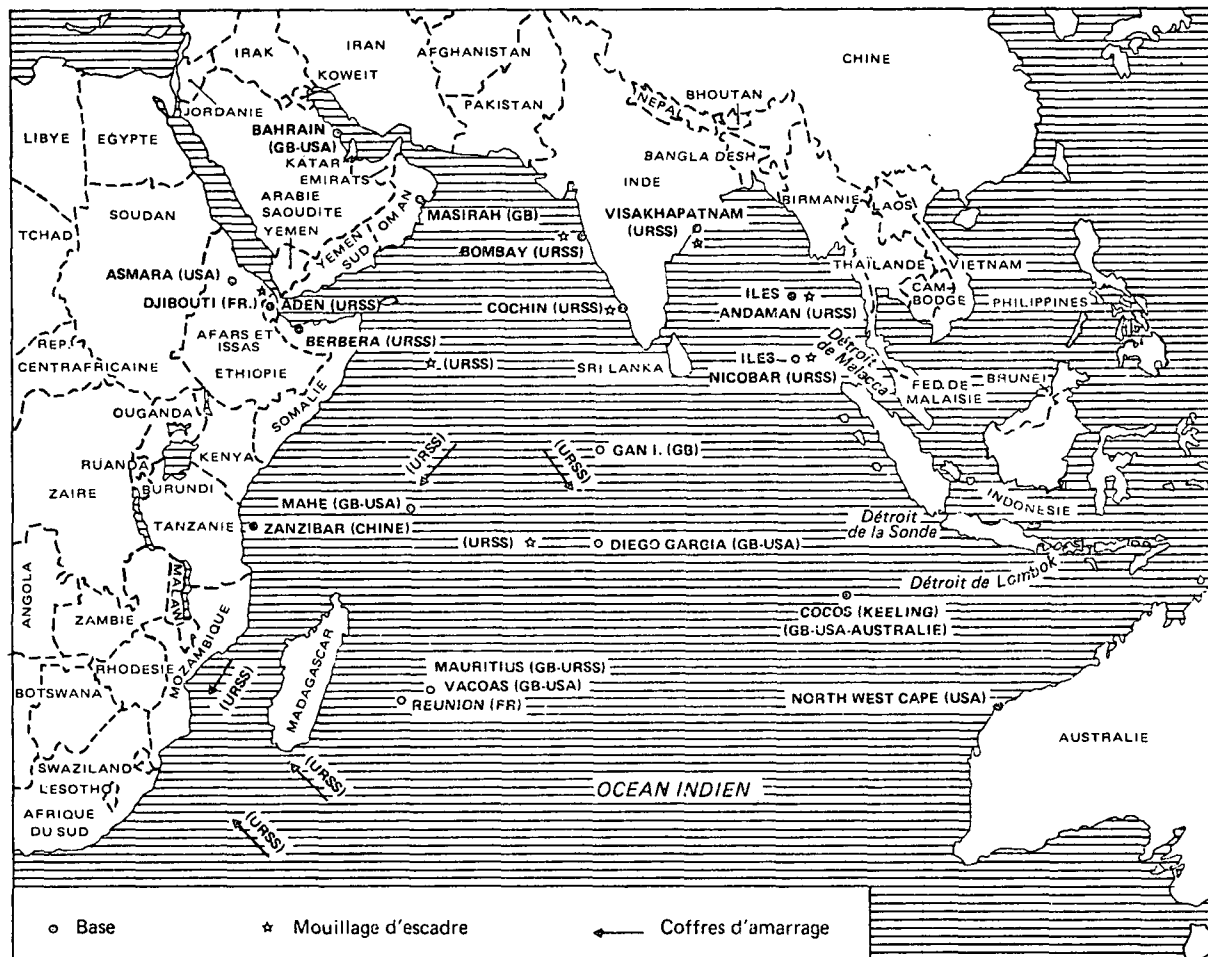
Par ailleurs, l'apparition des missiles anti-surface tend à modifier l'importance du nombre et de la taille des navires de guerre. Ces missiles, on l'a déjà signalé, peuvent, en effet, être installés sur des bâtiments légers qui se trouvent ainsi dotés d'une capacité offensive considérable.

(4) A noter de ce point de vue que les autorités soviétiques s'attachent à valoriser au maximum l'« image de marque » des nouveaux porte-avions du type Kiev, bien que ceux-ci ne transportent que des avions à court rayon d'action (V. STOL : *Vertical short taxi takeoff and land*).

(5) « Il serait léger de prendre pour argent comptant l'affirmation de la toute récente édition 1976-1977 du *Jane's fighting ships* selon laquelle « il y a de fortes chances pour que la marine française devienne la première de l'Europe de l'Ouest ».

« Nous savons déjà que cette célèbre publication n'est pas toujours exempte d'estimations, qui, en réalité, visent à ne pas laisser en repos le législateur et le contribuable d'Outre-Manche » (*La Lettre de la Mer*, n° 15, 25 septembre 1976).

FIGURE 20 - BASES OU FACILITÉS DE MOUILLAGE DANS L'Océan Indien



Enfin, il faut tenir compte d'éléments tels que l'état d'entraînement, l'aptitude à l'emploi combiné des forces, la qualité des matériels, le moral, etc. Et, bien entendu, la comparaison des forces navales ne prend tout son sens que si elle est intégrée dans une comparaison d'ensemble des forces stratégiques et des forces d'usage générales définissant *l'équilibre militaire mondial* (6). Cet équilibre dépend lui-même des alliances qui commandent la possibilité d'utiliser des bases terrestres (cf. figure 20 : carte des bases et facilités de mouillage en océan Indien) (7) ou le besoin en soutien logistique mobile des navires de combat et leur autonomie, et d'un facteur immatériel mais sans doute décisif : *l'esprit de défense*.

(6) Cf. contre-amiral C.R. SEVAISTRE : « L'équilibre militaire mondial », in *Armées d'aujourd'hui*, n° 10, décembre 1976 ; « Les forces armées mondiales », 1976-1977, *Notes et Etudes documentaires* n° 4362, 63, 64, 65, 8 février 1977.

(7) Par exemple, l'accès éventuel des Soviétiques aux bases aériennes d'Afrique du Nord modifierait complètement le rapport des forces entre les deux « super-grands ».

TABLEAU 73 - DISSÉMINATION DE LA TECHNOLOGIE NOUVELLE

NOMBRE D'ÉTATS DISPOSANT D'ÉQUIPEMENT MILITAIRE PERFECTIONNÉ, PAR RÉGION,
DE 1965 (a) A 1975 (b) (1)

	OTAN		Pacte de Varsovie		Autres pays d'Europe		Afrique		Asie orientale		Asie du Sud		Proche-Orient (2)		Amérique latine		Océanie		Total	
	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)
Avions supersoniques	12	12	6	7	5	5	1	7	5	11	2	4	5	13	1	7	1	1	38	67
Sous-marins (3)	11	12	3	3	2	3	0	1	3	5	0	1	2	3	5	6	0	1	26	37
Principaux navires de guerre de surface (4)	10	10	1	2	2	2	1	2	4	7	2	2	1	2	5	6	2	2	28	35
Chars (moyens/lourds)	13	13	7	7	5	5	5	9	9	11	3	4	11	14	14	16	1	1	68	80
Missiles anti-navires	0	11	4	5	1	4	0	2	2	10	0	1	1	8	0	6	0	1	8	48
Missiles sol-air	12	13	7	7	3	4	0	5	4	8	1	3	3	9	1	2	1	2	32	53
Missiles sol-sol (5)	9	9	7	7	0	0	0	0	2	4	0	0	0	3	1	1	0	0	19	24

(1) Les chiffres de 1975 comprennent des Etats qui ont commandé certaines catégories d'équipements, mais ne les ont pas nécessairement reçus ou déployés.

(2) Y compris les Etats du golfe Persique.

(3) Sous-marins à propulsion nucléaire ou classique.

(4) Navires de plus de 1 500 tonnes construits ou remis en service après la guerre.

(5) Missiles d'une portée maximale supérieure à 20 milles (32 km).

Source : « The transfer of arms », *Strategic Survey 1976. The International Institute for Strategic Studies 1977*, pp. 18-25 et PPS n° 318, 2 septembre 1977.

Le tableau ci-contre montre que le nombre d'Etats industrialisés — membres de l'OTAN ou du pacte de Varsovie — disposant de tels équipements n'a pas sensiblement augmenté en 10 ans. En revanche *l'expansion des armes nouvelles est très marquée en Asie, en Afrique et dans le Proche-Orient*. Le transfert d'armement, en effet, ne s'est pas seulement accru *quantitativement*, il s'est aussi transformé *qualitativement* et porte sur le matériel militaire de qualité supérieure, incorporant la technologie la plus avancée (sous-marins et missiles anti-navires notamment).

TABLEAU 74 - PROGRESSION DE LA DISSÉMINATION (1965-1975)

	Taux global	Pays industrialisés (1)	Autres pays (2)
Sous-marins	+ 42 %	+ 12,5 %	+ 190 %
Navires de guerre	+ 25 %	+ 7 %	+ 40 %
Missiles anti-navires	+ 500 %	+ 300 %	+ 833 %
Chars	+ 17 %	0 %	+ 28 %
Avions supersoniques	+ 76 %	+ 4 %	+ 186 %

(1) Membres de l'OTAN, du pacte de Varsovie et autres pays d'Europe.

(2) Afrique, Asie, Proche-Orient, Amérique latine, Océanie.

Comme l'indique le tableau 75, les capacités industrielles militaires des Etats en voie de développement se sont accrues ; en 1965, seule la Chine produisait les sept catégories d'équipements mentionnés dans ce tableau.

Les productions militaires nationales sont à l'heure actuelle *aussi largement réparties* pour ce qui concerne les navires de guerre que pour ce qui concerne la fabrication d'armes légères (22 Etats). A long terme l'accroissement des capacités nationales renforce *l'autonomie des Etats* concernés mais, dans l'immédiat, il peut susciter une *situation de dépendance* provoquée par les besoins en assistance technique et en crédits destinés aux investissements industriels.

L'absorption de technologies perfectionnées pose d'ailleurs un problème délicat, comme en témoigne l'importance de l'élément de soutien dans le processus de transfert d'armes ou de techniques. En 1976, on estime que 40 % de la valeur totale des exportations militaires américaines se composaient d'armes ; 60 % de la valeur restante portaient sur des éléments de construction, des opérations de soutien, la formation militaire, les services techniques et les pièces détachées.

TABLEAU 75 - LES INDUSTRIES MILITAIRES NATIONALES

PRODUCTION MILITAIRE NATIONALE DANS LES PAYS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT
DE 1965 (a) A 1975 (b)

	Avions		Missiles		Véhicules de combat blindés		Navires de guerre		Armes légères		Composants électroniques		Moteurs d'avion	
	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)
Chine	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Inde	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Israël	x	x		x		x		x	x	x	x	x	x	x
Afrique du Sud	x	x		x		x		x	x	x	x	x	x	x
Bésil	x	x		x		x		x	x	x	x	x	x	x
Argentine	x	x				x		x	x	x			x	x
Pakistan		x	x	x					x	x		x		
Chili		x					x	x	x	x				
Egypte	x ^a	x ^b	x ^c	x ^d					x	x				
Iran		x							(x)	x		x		
Indonésie	x	x						x	x	x				
Corée du Nord		x						x	x	x				
Corée du Sud		x						x	x	x				
Philippines		x						x	x	x				
Singapour								x	x	x		x	x	
Taiwan		x		x							x	x		
Sud-Vietnam							x		(x)					
Nord-Vietnam		x						x		x				

	Avions		Missiles		Véhicules de combat blindés		Navires de guerre		Armes légères		Composants électroniques		Moteurs d'avion	
	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)
Colombie		x					x	x						
République dominicaine							x	x	(x)	x				
Mexique							x	x	(x)	x				
Rhodésie						x				x				
Thaïlande		x										x		
Guyane								x						
Pérou							x	x						
Arabie saoudite										x				
Gabon														
Bangladesh														
Birmanie							x	x						
Népal												x		
Malaisie												x		

x : Production militaire nationale en cours, soit sous licence, soit en tant que production propre.

(x) : On ignore si la production a commencé ou non.

a : Fabrication d'avions arrêtée au milieu des années soixante.

b : Il existe, dans le cadre de l'Organisation pour l'industrialisation militaire arabe (OIMA), des plans précis pour commencer la production d'avions sous licence.

c : Fabrication de missiles arrêtée en 1965.

d : L'OIMA dispose de plans précis pour commencer la production de missiles sous licence.

Source : « The transfer of arms », *Strategic Survey 1976. The International Institute for Strategic Studies 1977*, pp. 18-25 et PPS n° 318 du 2 septembre 1977.

Données complémentaires

Les tableaux qui précèdent expriment un certain nombre de positions nationales. *Qu'est-ce qu'une position nationale ?*

D'un point de vue formel, une position nationale est celle adoptée par un Etat, soit qu'elle traduise des choix et des priorités dans un processus interne (montant d'un budget océanologique, mise en chantier de tel type et de tel nombre de navires de combat, composition d'une délégation à une conférence internationale, etc.), soit qu'elle apparaisse expressément comme engageant un Etat vis-à-vis d'autres Etats (signature et ratification d'une convention internationale, participation à des organismes internationaux) ou comme affirmant une décision opposable à d'autres Etats (fixation unilatérale de la largeur des eaux territoriales, déclaration devant une instance internationale, etc.).

Cette définition formelle est toutefois insuffisante. Elle ne rend pas compte des différentes *composantes* qui s'entrecroisent à l'intérieur des *systèmes étatiques*, ni des *forces transnationales* qui jouent à l'extérieur des Etats et qui, les unes et les autres, peuvent contribuer — positivement ou négativement — à façonner les positions nationales.

Les États

Les États ne sont pas des centres de décision exclusivement rationnels

○ Tout comportement national est inséparable d'*attitudes et de réactions de psychologie collective*.

La position d'un Etat, pour ce qui a trait aux problèmes de la mer comme à d'autres problèmes, peut dépendre sensiblement de l'opinion des assemblées politiques et, plus généralement, de tous les groupes qui exercent une influence sur la vie nationale ainsi que de l'opinion publique, telle qu'elle est modelée par les media.

Il est de fait que l'opinion publique, en matière de politique étrangère, donc, en partie au moins, de politique maritime, se détermine non pas tellement en fonction de la réalité, extérieure ou intérieure, mais en fonction de considérations socio-psychologiques internes.

Or les dirigeants d'un pays, quel qu'il soit, ne peuvent faire abstraction de l'opinion et, lorsque considérations internes et internationales se trouvent mêlées, il faut, sans doute plus qu'en d'autres circonstances, faire la part de ce que l'on veut, ou de ce que l'on souhaite, de ce que l'on fait et de ce qu'il advient de ce que l'on fait.

Il est possible, certes, de tracer une ligne de conduite froidement réaliste, celle exprimée, par exemple, par le délégué de la Jamaïque à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer : « Un pays qui espère tirer de cette Conférence une part du gâteau doit d'abord essayer de découvrir son intérêt national en tenant compte de ses caractéristiques géographiques et ensuite, si les impératifs de la nature le lui permettent, aligner sa politique sur ses vues idéologiques » (8).

Force est, en tout cas, de constater que la réforme du droit de la mer « faite pour corriger les inégalités engendrées par le niveau de développement... exalte les inégalités les plus imméritées qui soient, celles qui découlent de la nature, par les extraordinaires avantages qu'elles apportent aux Etats côtiers » (9) et, notamment, on l'a vu, aux Etats-Unis et à l'URSS et à bon nombre d'Etats riches (cf. supra *Situation géographique*).

⊗ Le nationalisme maritime est inspiré, en particulier, par le souci de chaque pays d'assurer sa maîtrise sur ce qu'il estime appartenir à ses ressources naturelles et de promouvoir son développement économique. Il est établi que les *obstacles au développement* économique sont souvent d'ordre *institutionnel, social et humain* ; une étude récente menée par une équipe d'économistes des universités de Harvard et de Brandeis et parrainée par les Nations unies souligne ainsi que les principales limites à une croissance économique soutenue sont « de caractère politique, social et institutionnel plutôt que matériel » (10). L'exploration et l'exploitation des richesses de la mer supposent, en particulier, l'existence d'un potentiel humain formé à des techniques spéciales et l'absence de contraintes trop pesantes dans son emploi. Il s'agit là d'éléments qualitatifs échappant en grande partie à des processus de décisions étatiques purement rationnels (11).

Les Etats ne sont pas des centres de décision uniques

« Chaque nation ne se réduit pas à un seul acteur » (12). Les individus, les groupes de toute nature, les mass media influent sur la politique nationale, ouvertement ou de façon dissimulée, directement ou indirectement.

(8) 2^e commission, 6-8-1974, Doc. A/Conf. 62/C.2/SR 28, p. 9.

(9) G. de LACHARRIÈRE : « La réforme du droit de la mer », revue *Défense nationale*, juin 1977, p. 41.

(10) *Forum du développement*, publication du Centre de l'information économique et sociale de l'ONU, septembre-octobre 1976, n° 31, p. 5.

(11) Sur ce point, on peut également rappeler les commentaires du professeur BRAUDEL à propos de « l'exploit de l'Occident : la navigation hauturière » : ... « Ce qui ne veut pas dire que c'est l'argent, le capital qui a fait la navigation hauturière. Au contraire, Chine et Islam sont, à l'époque des sociétés nanties, avec ce que nous appellerions aujourd'hui des colonies. A côté d'elles, l'Occident est encore un « prolétaire ». Mais l'important c'est, à partir du XIII^e siècle, la tension de longue durée qui soulève sa vie matérielle et transforme toute la psychologie du monde occidental ». (*Civilisation matérielle et capitalisme*, Armand Colin, 1967, p. 305 à 314.)

(12) Cf. J. LESOURNE : *Les systèmes du destin*, chap. IX « La concurrence entre les nations », p. 343 et s.

Cette situation peut être constatée dans tous les Etats. On retiendra deux exemples concernant l'un les Etats-Unis, l'autre l'URSS.

o Le tableau 76 permet de prendre une vue des différents organismes qui sont parties prenantes au *Federal marine science program* et de l'évolution entre 1966 et 1974, du poids — en dollars — de ces organismes ou de ces *bureaucraties* (13), évolution qui témoigne de certaines luttes d'influences.

o L'examen de la politique navale soviétique depuis une vingtaine d'années montre également une évolution, sous la pression de forces politiques internes — le

TABLEAU 76 - RÉPARTITION DU « FEDERAL MARINE SCIENCE PROGRAM » PAR MINISTÈRES (DÉPARTEMENTS) ET PAR AGENCES

(Années fiscales 1966-1974) (a)

Organismes	1966		1967		1968	
	\$	%	\$	%	\$	%
Département de la Défense	174,9	52,8	277,7	63,4	240,6	55,7
Département de l'Intérieur	56,5	15,2	64,1	14,6	70,5	16,3
National Science Foundation	47,7	14,4	24,8	5,7	38,1	8,6
Département du Commerce	25,0	7,5	35,3	8,0	33,6	7,8
Département des Transports	8,1	2,4	8,3	1,9	15,4	3,6
Atomic Energy Commission	8,3	2,5	11,3	2,6	13,8	3,2
Département de la Santé et de l'Education ...	5,4	1,6	7,7	1,8	6,5	1,5
Département d'Etat	5,0	1,5	5,1	1,2	6,6	1,5
Smithsonian Institution	1,5	0,4	1,6	0,4	1,9	0,4
Agence pour le développement international ...	0,1	(c)	2,0	0,5	3,0	0,7
NASA (d)	0,9	(c)	0,1	(c)	1,8	0,4
Agence pour la protection de l'environnement ..						
Total	333,4	100,0	438,0	100,0	431,8	100,0

(a) Sources pour les années fiscales 1966-1970 : « Marine Science Affairs », publication du « US National Council on Marine Resources and Engineering Development », Government Printing Office, Washington DC.

Pour les années fiscales 1971-1974 : « The Federal Ocean Program », Government Printing Office, Washington DC.

(b) Y compris l'Agence pour le développement international.

(13) Cf. Ann L. HOLLICK : « Bureaucrats at sea » dans : *New era of Ocean politics*, The Johns Hopkins University Press, 1974.

Parti, l'Armée, la Marine notamment —, de facteurs économiques — l'establishment militaire soviétique poussant à continuer le développement industriel lourd, les dirigeants politiques étant plus partagés (coût des programmes militaires, besoins en produits agricoles, en objets de consommation, orientation vers les exportations, etc.) —, de considérations de politique extérieure — abandon de la conception dichotomique : guerre nucléaire ou capitulation, souci d'une stratégie « flexible »... — et d'un homme, l'amiral Gorshkov, commandant en chef de la flotte soviétique depuis 1956 (14).

en millions de dollars

Estimation 1969		Estimation 1970		Estimation 1971		Estimation 1972		Estimation 1973		Estimation 1974	
\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
259,7	56,0	263,7	51,2	251,2	44,2	240,7	38,5	283,2	38,2	255,6	39,8
80,8	17,4	29,2	5,6	27,5	5,3	39,7	6,3	40,3	6,5	43,7	6,8
34,9	7,5	30,3	6,4	49,4	9,5	65,7	10,5	57,3	9,2	61,1	9,5
38,1	8,2	118,3	23,1	139,3	26,7	163,8	26,1	168,0	27,0	170,9	26,6
19,8	4,3	23,4	4,5	34,3	6,6	62,8	10,0	59,1	9,5	49,6	7,7
10,6	2,3	9,5	1,9	7,7	1,4	6,9	1,1	7,2	1,2	7,5	1,2
7,3	1,6	6,5	1,3	6,0	1,1	8,7	1,4	7,9	1,3	8,1	1,3
6,9	1,5	7,7	1,5	8,3	1,6	9,5 ^b	1,5 ^b	9,8 ^b	1,6 ^b	10,3 ^b	1,6 ^b
1,9	0,4	1,9	0,3	2,8	0,6	2,3	0,4	2,7	0,4	3,2	0,5
1,5	0,3	2,3	0,4								
1,9	0,4	2,3	0,4	3,3	0,7	4,2	0,7	7,4	1,2	7,1	1,1
		18,2	3,4	12,2	2,3	21,9	3,5	24,4	3,9	24,7	3,8
463,4	100,0	513,3	100,0	522,0	100,0	626,2	100,0	622,3	100,0	641,8	99,9

(c) Moins de 0,1 %.

(d) NASA (National Aeronautics and Space Administration).

Source : « *New Era of Ocean Politics* », A. HOLLICK et F. OSGOOD, The Johns Hopkins University Press, 1974.

(14) Cf. George E. HUDSON : Soviet naval doctrine and soviet politics, 1953-1975 », article dans *World Politics*, volume 29, octobre 1976, p. 90 à 113 et H. Gordon SKILLING et Franklyn GRIFFITHS : *Interest groups in soviet politics*, Princeton University Press, 1971.

Les éléments de diversification se situent à différents niveaux ; on en examinera rapidement deux, schématisés sous les épithètes de *politiques* et *d'administratif*.

NIVEAU POLITIQUE

○ Dans les Etats fédéraux ou les Etats pratiquant une décentralisation poussée, les nouvelles utilisations de la mer suscitent des problèmes de partage de compétences entre Etat fédéral et Etats fédérés, entre l'Etat et les instances locales, notamment pour les conditions de mise en exploitation du pétrole *off shore* (cf. supra l'exemple des Etats-Unis dans *Situation économique*).

Par ailleurs, *les organes fédérés ou locaux* interviennent pour compléter l'action du pouvoir central : Etats américains, provinces canadiennes, où fonctionnent des ministères des pêcheries, circonscriptions du Royaume-Uni, en particulier en Ecosse, Länder allemands, régions ou départements français ; en 1976, par exemple, le Land de Basse-Saxe a voté un crédit de 1,6 million de marks destiné à des prêts sans intérêt à l'investissement naval, et le conseil général du Finistère a voté une aide de 8,45 millions de francs en faveur de la pêche.

● Des mouvements de *scission* ou *d'autonomie naissent* parfois des perspectives ouvertes par les richesses nouvelles découvertes au large des côtes ; on peut observer actuellement cette tendance centrifuge au Royaume-Uni (Ecosse) ou au Danemark (Groënland).

On peut noter aussi que l'insularité de beaucoup de territoires d'outre-mer les rend dépendants de la mer et partant soucieux de pouvoir accéder à ses ressources ; c'est ainsi que le nouveau statut en projet de la Polynésie française prévoit que l'exploitation des richesses naturelles du domaine maritime relève de la compétence du territoire.

● Les *régions côtières* prennent davantage conscience de leur *spécificité* au regard de la mer. Même si les activités maritimes ne contribuent qu'assez peu à la richesse nationale — et c'est le cas d'un certain nombre de pays industrialisés (cf. supra : *Situation économique*), elles peuvent faire vivre certaines régions ou certaines agglomérations. Dans certains pays, la pêche ou la construction navale peuvent avoir plus d'importance du point de vue socio-politique que du point de vue de l'économie globale.

Des rapprochements se dessinent entre villes riveraines d'une même mer, par delà les frontières politiques : Union des villes de la Méditerranée créée en avril 1977, projet d'Union des villes de la Baltique. Ces unions sont actuellement axées sur la lutte contre la pollution mais pourraient voir leur champ d'action s'étendre.

Il est également significatif de relever que les régions de l'Ouest français (Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charente) se sont associées

pour disposer d'un observateur à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer (15).

© Les *structures gouvernementales* sont à la charnière du « politique » et de l'« administratif ».

On constate que la formule du ministère de la Marine couvrant la totalité des activités maritimes, militaires et civiles, longtemps en usage, fait place presque partout (16) à une répartition des attributions relatives à la mer entre différents départements ministériels. Cette évolution semble liée au mouvement général, au moins dans les pays développés, de diversification de l'appareil administratif qui traduit la complexité et la technicité croissante des problèmes, en même temps, sans doute, qu'une certaine *corporatisation* des différents groupes sociaux concernés. Ces facteurs poussent à la dissociation de systèmes monolithiques devenus de plus en plus difficiles à gérer, techniquement mais aussi politiquement.

L'apparition d'activités politiques nouvelles qui cherchent leurs assises administratives et qui s'ajoutent aux activités maritimes traditionnelles (transports et pêche), la recherche ou le besoin d'une *coordination* entre les unes et les autres contribuent à ouvrir, dans beaucoup de pays, un débat sur le nouvel agencement des structures administratives, voire gouvernementales, touchant à la mer.

C'est ainsi qu'en *Norvège* a été créé un ministère du droit de la mer et au *Canada* un ministère des pêcheries et de l'environnement. Aux *Etats-Unis*, où la création de la NOAA (*National Oceanic and Atmospheric Administration*), en 1970, a correspondu à un certain souci de regroupement (17), l'administration mise en place par le président Carter étudie de nouvelles formules dans ce sens : création d'un *ministère du Commerce et des Océans*, d'un *ministère des Océans et de l'Environnement* (18) ou d'une *Agence des Océans* (18).

En *France* on souligne parfois (19) que 16 départements ministériels interviennent dans les problèmes de la mer (20). Des instances ou des organes de

(15) La *Lettre* du CELIB (Comité d'études et de liaison des intérêts bretons) du mois de novembre 1976 relève que les ministères des Affaires étrangères des Neuf ont admis, le 30 octobre 1976, des « droits spéciaux » pour l'Ecosse, le Groenland et « d'autres régions » et exprime l'opinion que « la Bretagne doit faire partie de ces « autres régions » et obtenir également pour elle des « droits spéciaux ».

(16) Parmi les pays européens, l'Espagne toutefois conserve un ministère de la Marine.

(17) Regroupement jugé toutefois insuffisant par certains : « Dans l'organisation fédérale actuelle, en dépit de l'existence de la NOAA, les programmes relatifs à l'océan sont encore dispersés parmi 21 organisations dans 11 ministères ou agences... » (déclaration en date du 9 juin 1976 du sénateur F. Hollings, président du groupe d'études sur la politique nationale océanique du Congrès des Etats-Unis).

(18) Cf. *La Lettre de la Mer* n° 25, 10 août 1977.

(19) Notamment au cours du débat sur la mer qui s'est déroulé à l'Assemblée nationale les 7 et 8 juin 1977.

(20) Economie et Finances, Intérieur, Plan et Aménagement du Territoire, Affaires étrangères, Défense, Education, Coopération, Equipement, Agriculture, Industrie et Recherche, Qualité de la Vie, Commerce extérieur, Consommation, Transports, Départements et Territoires d'outre-mer, Tourisme.

coordination existent cependant. On peut dire, de façon cursive, que les activités traditionnelles, ports, constructions navales, transports et pêche, sont groupées au sein du ministère de l'Équipement, les activités militaires étant rattachées à la Défense, et que les activités nouvelles sont groupées au sein du ministère de l'Industrie : direction des mines, bureau de recherches géologiques et minières, Comité sur l'approvisionnement en matériaux et minerais extraits de la mer (COAM), direction des carburants, Institut français du pétrole, Comité d'études pétrolières marines, Centre national pour l'exploitation des océans (CNEXO) (21).

Le CNEXO, créé par une loi du 3 janvier 1967 a été chargé de donner l'impulsion aux diverses actions à mener dans le domaine de l'océanologie et d'en coordonner le développement. Cette coordination s'exerce notamment par l'établissement d'un programme de référence autour duquel est recherchée l'harmonisation des moyens (programme Océan 1968), par l'examen concerté de certaines propositions budgétaires des organismes publics tournés vers les activités océaniques, par une centralisation des résultats des travaux et des campagnes à la mer.

Un conseil de la recherche océanologique a en outre été créé le 27 janvier 1976 auprès du ministre de l'Industrie.

Le ministre de l'Environnement coordonne, quant à lui, le plan d'action arrêté sur proposition du groupe interministériel chargé des problèmes de pollution marine (GIPM).

Il convient également de signaler le rôle original du groupe interministériel de coordination des actions en mer des administrations (GICAMA). Créé par un décret du 19 avril 1972, cet organisme s'attache à la liaison des interventions spécifiques en mer des administrations, telles qu'elles manifestent l'exercice de la souveraineté nationale en mer. Dans cette optique de coordination et de liaison *horizontale*, le président du GICAMA a, notamment, installé le 24 juin 1977 un *comité des usagers de la mer*. (22).

On doit aussi signaler que le pouvoir exécutif comme le pouvoir législatif ont récemment marqué un intérêt particulier pour les problèmes de la mer : déclarations du président de la République, conseil des ministres maritime du 15 décembre 1976, *Assises de la mer* du 8 février 1977 dans les locaux de l'Assemblée nationale, débats parlementaires sur la mer les 7 et 8 juin 1977.

(21) Placé sous l'autorité du Premier ministre par la loi du 3 janvier 1967, le CNEXO a été placé sous celle du ministre de l'Industrie par un décret du 18 juillet 1969.

(22) Les activités suivantes sont représentées au sein de ce comité : constructions navales, transports, ressources vivantes, ressources énergétiques et minérales, développement technologique et industrialisation, recherche, enseignement, aménagement du territoire, tourisme, sports nautiques, DOM-TOM, Parlement et chambres consultatives, associations, syndicats, presse.

LE GICAMA

(GROUPE INTERMINISTÉRIEL DE COORDINATION DE L'ACTION EN MER
DES ADMINISTRATIONS)

La nécessité d'assurer une meilleure définition et une meilleure coordination des actions en mer des administrations de l'Etat a été, notamment, mise en évidence par deux rapports établis l'un au nom du Comité central d'enquêtes sur le coût et le rendement des services publics, l'autre au titre du secrétariat général de la Défense nationale. Cette double approche situe les préoccupations qui ont conduit à la création du GICAMA par un décret du 19 avril 1972.

Aux termes de ce décret, le GICAMA est chargé « d'étudier les mesures de coordination générale ainsi que les questions particulières qui lui sont soumises par les administrations centrales ».

Le décret précité précise, en outre, qu'« en cas d'urgence en mer, le préfet maritime est chargé de prendre sur place les mesures nécessaires ».

Par ailleurs, un arrêté, également du 19 avril 1972, porte publication de la « liste des missions en mer incombant à l'Etat et désignation de l'administration chargée de la coordination nécessaire pour l'exécution de chacune de ces missions ».

Le GICAMA a prêté récemment (début 1977) son concours au ministre de la Qualité de la Vie pour la préparation du rapport sur la pollution soumis à l'examen du Parlement à la session d'automne 1977.

L'étude essentielle menée depuis 1977, en liaison avec les diverses administrations, est celle des mesures et des moyens nécessaires pour organiser l'action de l'Etat dans les nouvelles zones économiques maritimes de 200 milles de la métropole et des DOM - TOM.

Un comité des usagers de la mer a été formé sur l'initiative du GICAMA en juin 1977. Il est composé de 50 membres représentant les divers secteurs des activités maritimes. Le but est d'associer les usagers à la « réflexion maritime » conduite par les pouvoirs publics dans divers domaines : contrôle des zones économiques, politique maritime industrielle, évolution du droit de la mer, sécurité en mer...

Le GICAMA est une structure « légère » dotée de moyens relativement faibles compte tenu de ses multiples tâches de coordination.

Il pourrait être, en fonction des besoins et des orientations retenues, la cellule initiale d'un organisme plus structuré, d'une « délégation à la mer » par exemple.

Dans les *Etats neufs*, la situation est, évidemment, différente : l'absence de stratifications et de cloisonnements administratifs, d'habitudes et de *situations acquises*, au moins à l'échelon d'une profession tout entière, paraît simplifier la tâche, mais celle-ci est, par ailleurs, rendue plus compliquée par la nécessité, pour l'administration, de susciter, d'encadrer et de soutenir des activités qui ne trouvent pas, le plus souvent, dans d'autres cadres, l'environnement nécessaire à leur épanouissement. L'accent a donc plutôt tendance à être mis sur l'unité d'autorité et le resserrement des centres d'impulsion.

On citera l'exemple de la Côte-d'Ivoire où un ministre de la Marine (23) a autorité sur la marine nationale et sur la marine marchande (administration des gens de mer, flotte de commerce, affaires portuaires, domaniales et industrielles et des auxiliaires de transport maritime, enseignement et apprentissage) et exerce sa tutelle sur divers organismes tels l'*Office ivoirien des chargeurs*, le port autonome d'Abidjan, la *Société ivoirienne de transports maritimes* et l'*Institut de documentation, de recherches et d'études maritimes*.

NIVEAU ADMINISTRATIF

L'administration d'un pays ne forme pas un tout homogène. La définition d'une politique maritime fait appel aux *diplomates*, aux *militaires* et aux *fonctionnaires civils*. Ces catégories sont d'ailleurs souvent représentées au sein des délégations nationales à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer (cf. tableau 69).

La tendance naturelle des diplomates est sans doute (24) de maintenir un certain *statu quo* en essayant de rapprocher des points de vue divergents, le maintien du *statu quo* n'étant d'ailleurs pas systématiquement recherché comme un objectif, mais découlant des efforts de rapprochement. En l'espèce, le rapprochement des points de vue entre Etats est malaisé étant donné une certaine *dramatisation* des problèmes maritimes et, en tout cas, une affirmation abrupte des positions nationales (25). Les talents des diplomates n'en trouvent pas moins à s'employer pour essayer de rapprocher les points de vue des différentes administrations intéressées dans le but de définir des positions nationales unifiées sur les points débattus dans les instances internationales et, en particulier, à la 3^e Conférence sur le droit de la mer.

Autre caractéristique, la *politique étrangère* est, dans la plupart des Etats une *attribution*, voir une prérogative, essentielle de l'*Exécutif* ; la formulation

(23) « En créant le secrétariat d'Etat à la Marine, le 24 juillet 1974, érigé en ministère de la Marine le 4 mars 1976, le président Houphouët-Boigny a voulu affirmer la volonté inébranlable de la Côte-d'Ivoire de maîtriser ce secteur vital... » (Allocution de M. Fadika, ministre de la Marine à l'occasion du voyage d'études en Côte-d'Ivoire, de l'école du commissariat de la Marine française, le 26 avril 1977.)

(24) Cf. J. LESOURNE, op. cit., p. 357.

(25) « Jamais la manifestation du lien de dépendance entre normes juridiques et intérêts nationaux n'a été aussi officiellement reconnue » (G. de LACHARRIERE : « La réforme du droit de la mer », revue *Défense nationale*, juin 1977, p. 27).

d'une politique maritime qui touche en grande partie à la politique extérieure est ainsi, pour beaucoup, entre les mains de l'administration, et ce d'autant plus qu'elle revêt de nombreux aspects techniques qui sont affaires de « spécialistes » disséminés dans le secteur administratif ou para-administratif.

Le contrôle des assemblées élues sur la politique maritime peut en être rendu plus difficile et certaines tensions apparaître ainsi entre niveau *politique* et niveau *administratif*.

La puissance de l'administration s'accroît encore par les rapports qui s'établissent parfois d'administration nationale à administration homologue, rapports favorisés par l'existence d'organismes internationaux techniques et spécialisés : Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI), Commission océanographique intergouvernementale (COI), Organisation météorologique mondiale (OMM), etc.

Les Etats sont inégalement concernés par la mer

Si tous les Etats sont concernés, ils le sont inégalement. La perception des réalités maritimes peut se trouver affectée, on l'a vu, par le fait que les Etats ne sont ni des centres de décision exclusivement rationnels ni des centres de décision monolithiques.

Et ces réalités peuvent naître de situations spécifiques ou engendrer des enjeux différents d'un Etat à l'autre.

LES SITUATIONS SPÉCIFIQUES

Les plus évidentes sont celles créées par la nature et qui provoquent deux situations extrêmes : celle des Etats qui n'ont pas de côte, les Etats enclavés, celle des Etats qui n'ont que des côtes, les Etats insulaires.

Les Etats enclavés

Alors que leur participation à une conférence traitant de questions maritimes eût été insolite au XIX^e siècle, les Etats enclavés font massivement irruption sur la scène maritime : plus de 50 Etats enclavés et géographiquement désavantagés se comptaient à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, soit le tiers des voix, pouvant bloquer les votes.

A 350 km des côtes, la Suisse, par exemple, possède 167 navires dont une flotte marchande de 27 navires, d'un tonnage de 330 000 tpl et 140 autres navires appartenant à des sociétés helvétiques battent pavillon libérien. La Tchécoslovaquie peut disposer pour ses navires de facilités portuaires qui lui sont accordées par la Pologne.

Le taux de participation (cf. ratio 2 du tableau 69) de certains Etats enclavés à la 3^e Conférence sur le droit de la mer est particulièrement élevé ; celui de

la République centre-africaine est le double de celui de la Belgique, qui est inférieur à celui de l'Autriche ; la délégation de la Mongolie est presque aussi nombreuse que celle du Sénégal. Parmi les Etats enclavés, l'Autriche, la Suisse, la Tchécoslovaquie font partie de la Commission océanographique intergouvernementale (COI), ces deux derniers Etats étant également membres de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI).

Cette orientation maritime des pays enclavés reste cependant le fait, surtout, de pays ayant atteint un certain niveau de développement. Pour la plupart des pays en développement privés de littoral, les problèmes liés à l'absence de littoral s'ajoutent à ceux dus à leur appartenance au groupe des pays les moins avancés. Ces pays sont au nombre de 20, selon les estimations de la CNUCED (26) : 13 en Afrique, 5 en Asie et 2 en Amérique latine.

Toutefois, alors que les pays enclavés et géographiquement désavantagés, forts de l'arme du « tiers bloquant », ont fait preuve d'unité au sein de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, il semble que cette unité devienne maintenant plus fragile. Les Etats côtiers, quels qu'ils soient, se montrent, en effet, peu enclins à partager leurs privilèges et à aller au-delà de satisfactions formelles aux Etats géographiquement désavantagés. En outre, les controverses qui vont en se focalisant sur l'autorité des fonds marins creusent les clivages entre pays industrialisés et pays en développement par-delà les particularités géographiques.

Les Etats insulaires

Leur situation est très diverse (cf. supra). Mais du Royaume-Uni et du Japon à Malte et à Fidji, leur commun dénominateur est leur exposition et leur sensibilisation aux faits maritimes. Le poids maritime du Royaume-Uni et du Japon est bien connu mais il n'est pas inutile de rappeler que c'est une initiative de Malte — la déclaration Pardo sur le fond des mers — qui a enclenché le processus de réunion de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer et que c'est Fidji qui a pris la tête d'une organisation politique des Etats insulaires dite *Forum*.

Les Etats insulaires sont, en effet, particulièrement nombreux dans le Pacifique. Or la mise en valeur des ressources de cet océan, dont les prospections sont prometteuses, les technologies qu'elle implique, l'extension à 200 milles de la zone économique, qui a doté certaines îles d'une superficie maritime considérable, sont autant d'éléments qui suscitent l'intérêt des puissances présentes, à un titre ou à un autre, dans le Pacifique : les Etats-Unis, l'URSS, le Japon, la Grande-Bretagne et la France.

C'est également dans le Pacifique que se trouvent deux grands archipels : les Philippines et l'Indonésie, qui s'engagent sur la voie du développement éco-

(26) La résolution 98 (IV) de la 4^e session de la CNUCED, tenue le 31 mai 1976 traite des « pays en développement les moins avancés, pays en développement insulaires et pays en développement sans littoral ».

nomique et qui entendent bâtir leur organisation politique sur la reconnaissance, qu'ils exigent, d'un statut d'Etats-archipels.

LA DISPARITÉ DES ENJEUX

La mer n'est vraiment un enjeu vital, au moins au sens le plus immédiat du mot, que pour quelques Etats. Pour la plupart des Etats elle présente surtout un intérêt dans le domaine des transports, et pour certains dans celui de la stratégie. La mer introduit ainsi un facteur de disparité dans le milieu international car « la volonté d'un acteur est le résultat du rapport qui existe pour lui entre la valeur qu'il attache à l'enjeu qu'il recherche et les coûts qu'il doit accepter pour l'obtenir... un pays plus faible quant aux moyens peut l'emporter dans un conflit si l'enjeu est pour lui suffisamment plus important que pour son adversaire » (27). Un Etat très dépendant de la pêche ou de l'exploitation d'autres ressources peut ainsi imposer ses vues à des Etats plus puissants pour lesquels ces ressources n'ont qu'une valeur moindre.

La mer a également été associée pendant longtemps à une disparité plus globale entre Etats : celle qui séparait les pays de l'Ouest, de tradition maritime et libérale, des pays de l'Est, continentaux et socialistes. Mais cette disparité paraît s'atténuer. Le graphique d'orientation vers la mer des Etats (cf. fig. 16) montre, on l'a noté, l'émergence à la vie maritime des pays de l'Est : « l'un des enseignements tirés du développement des pays de l'Europe orientale est qu'à partir d'un certain stade de la construction socialiste, l'isolement à l'égard de la vie de relations par mer est impossible » (28). Et quand la Chine, qui a déjà commencé à s'éveiller à la vie maritime, fera basculer vers la mer le poids de son milliard d'hommes, tout le monde maritime s'en trouvera ébranlé dans la répartition de ses potentiels et dans la localisation de ses centres de gravité.

L'ATTÉNUATION DES INÉGALITÉS PAR LE TRANSFERT DES TECHNOLOGIES ?

Les zones économiques de 200 milles donnent aux pays côtiers la maîtrise des ressources sur des étendues parfois considérables. Mais elles suscitent une double série d'inégalités :

o *inégalité entre les pays côtiers et les pays enclavés*, dépourvus d'une telle zone et inégalité parmi les pays côtiers puisque, on l'a noté (cf. supra : *Situation géographique*), six Etats seulement se partagent 40 % du total de ces zones, soit 14 % de l'ensemble des mers, et sur ces six Etats, quatre se placent parmi les

(27) J.P. DERRIENNIC : « Relations interétatiques inégales et conflits » *RFSP* 1969, p. 848 à 861 et R.J. DUPUY et A. PICQUEMAL : « Les appropriations nationales des espaces maritimes » dans *Actualités du droit de la mer*, op. cit., p. 156.

(28) A. VIGARIÉ : *La circulation maritime*, op. cit., p. 458.

dix Etats ayant le plus fort produit national brut (Etats-Unis, URSS, Canada, Australie) ;

o *inégalité entre les pays ayant les moyens d'explorer et d'exploiter les ressources de leur zone et ceux qui n'ont pas ces moyens.*

Le transfert des technologies, défini comme « un moyen de renforcer les moyens des pays techniquement peu avancés pour qu'ils puissent se livrer à l'exploration et à l'exploitation des ressources de la mer et utiliser l'espace océanique » (29), vise à atténuer cette deuxième série d'inégalités ; sa portée comme *réducteur d'inégalité* se trouve donc ainsi limitée. Sa mise en œuvre se heurte, de surcroît, à des difficultés nombreuses. Il s'agit, très concrètement, d'aider certains Etats à prospecter et à gérer leurs ressources, à organiser la surveillance de leur espace maritime, à se doter d'équipements et d'infrastructures, à accéder à l'ingénierie navale, etc.

Pour ce faire, on utilise habituellement trois formes d'aide ou de transfert :

- l'aide financière directe ou indirecte (fourniture de matériels et d'équipements),
- la formation de techniciens ou de savants autochtones,
- l'envoi d'experts nationaux — envoyés par un Etat — ou internationaux — envoyés par une organisation internationale.

Les problèmes rencontrés dans la mise en œuvre de ce transfert se situent à la fois dans les pays ou les organismes d'où il provient et dans les pays qui le reçoivent.

Dans les pays industrialisés

o L'aide n'est pas toujours adaptée aux besoins.

o L'aide est parfois dispensée avec une certaine réticence ; elle peut, en effet, permettre aux pays en voie de développement soit d'exploiter le plus rapidement possible leurs ressources, soit d'accéder à ces ressources mais aussi de les protéger dans une perspective de développement contrôlé. Toutefois, il convient de nuancer l'opinion selon laquelle les pays industrialisés seraient surtout orientés vers l'exploitation des ressources minérales alors que les pays en voie de développement seraient soucieux de développer la pêche pour leur consommation propre et pour l'exportation (30). Quoiqu'il en soit, l'idée d'un *plan Marshall* pour le Tiers Monde, qui se fait jour tant dans certains milieux américains qu'au sein

(29) Doc. A/Conf. 62/C. 3/L. 3, 25 juillet 1974, p. 7.

Cette définition exclut des transferts de technologies les pays de niveau technique global comparable mais entre lesquels peut exister un décalage technique sectoriel.

Même si, en fait, des transferts de technologies ont lieu entre ces pays — certains pays occidentaux, par exemple, et la France en particulier, ont transféré des technologies vers la Grande-Bretagne au moment de la mise en exploitation des gisements pétroliers de la mer du Nord — les modalités de ces transferts diffèrent assez sensiblement de celles des transferts vers les pays en voie de développement.

(30) Warren WOOSTER, Communication au J. Hopkins University, Bologna Workshop, annexe D, p. 4.

de la CEE ne pourrait, bien entendu, faire abstraction de la mer. On a souligné à ce sujet (31) le rôle que pourrait jouer la France, notamment avec l'Afrique francophone, compte tenu de son avance dans le domaine des technologies d'exploration et de production marines.

Dans les pays en voie de développement

- o Leurs moyens financiers propres sont très limités et l'aide bilatérale ou multilatérale est parfois insuffisante. En outre les gouvernements préfèrent souvent investir dans d'autres domaines qui leur paraissent prioritaires : l'industrialisation, la santé ou les armements (32).
- o Les moyens matériels manquent : laboratoires, instruments, bateaux.
- o Le personnel qualifié fait défaut à tous les niveaux. Parmi ceux qui peuvent aller dans les universités étrangères, « le diplômé... rentrant dans son pays natal sous-développé n'a pas envie de faire des recherches neuves, éventuellement simplificatrices des méthodes utilisées dans une université riche » (33). Ce manque de personnel se fait, en outre, sentir quand il s'agit de déterminer les capacités et les besoins du pays, de définir une politique de la recherche, de gérer et de planifier les activités qui en découlent (34).

Dans les organisations internationales

Les problèmes de transfert de technologie examinés par les organismes des Nations unies ont surtout revêtu un aspect général, dans le domaine industriel et commercial. Ce fut le cas à la 6^e session extraordinaire de l'Assemblée générale des Nations unies (mai 1974) qui a adopté une déclaration sur l'instauration d'un nouvel ordre économique international fondé notamment sur le transfert des techniques (35). Les travaux de la CNUCED, de l'ONUDI (Organisation des Nations unies pour le développement industriel) ou de l'UNITAR (Institut de formation et de recherche des Nations unies) vont dans le même sens. Exceptions faites de quelques études particulières de la FAO, de l'OMCI, de l'OMS et de l'UNESCO, la question du transfert de technologies marines ne fut vraiment abordée dans son ensemble que par le Comité des fonds marins dont la réunion a précédé celle de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer (36).

(31) *La lettre de la mer*, n° 26, 22 septembre 1977, p. 2.

(32) Au sujet des armements : « Certes les gouvernements occidentaux et socialistes portent bien la responsabilité des approvisionnements, mais non de leur demande quasiment illimitée, qui seule, après tout, crée l'incitation à la fourniture », P. TUROT : « L'avenir bouché du Tiers Monde », *Revue politique et parlementaire*, juillet-août-septembre 1975.

(33) *L'avenir bouché du Tiers Monde*, op. cit.

(34) J.L. MARSAUD : *Le transfert de technologie dans le domaine des sciences marines*, document de la COI, IOC/INF-259, 25 septembre 1975, p. 15.

(35) Déclaration A/RES/3201 (S-VI), 9 mai 1974.

(36) Cf. point 13 de la *Liste de sujets et de questions relatifs au droit de la mer à soumettre à la Conférence sur le droit de la mer* (Doc. A/AC.1238/66) et texte de négociation composite officieux (Doc. A/Conf.62/WP-10 du 15 juillet 1977) notamment articles 267, 274 et 275.

L'action des organisations internationales, dans le domaine considéré, se trouve cependant contrariée par quatre handicaps :

- les procédures d'élaboration des programmes et de mise en œuvre des aides sont lourdes et lentes ;
- la coordination entre les divers organismes qui s'intéressent à la mer n'est pas toujours satisfaisante, ce qui engendre des doubles emplois, des gaspillages, voire des rivalités ;
- Certains programmes ne paraissent pas vraiment adaptés aux besoins des pays en voie de développement ;
- les organisations internationales, du fait peut-être des déficiences qui viennent d'être signalées — ne peuvent obtenir des fonds suffisants (37).

Tous les problèmes ainsi rencontrés ne sont sans doute pas insolubles. Mais leur solution passe, en particulier, par la « *nécessité absolue*, pour les pays receveurs d'aide, de faire un immense effort national, avant même de compter sur une aide extérieure. L'assistance extérieure ne doit être qu'un moyen pour une politique nationale de recherche scientifique marine » (38).

Les forces transnationales

Leur examen se limitera aux organisations internationales et aux firmes multinationales.

Les organisations internationales

Le tableau 68 indique la situation des Etats quant à leur *participation à quelques organisations internationales* ayant vocation à connaître des questions relatives à la mer.

Sur les cinq organisations mentionnées, quatre ont une compétence circonscrite à certains domaines : météorologie (OMM), océanographie (COI), pêche (FAO), transports maritimes (OMCI).

On peut noter que la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer compte plus de participants que les quatre organisations précitées, en particulier la COI ; encore que celle-ci ait élargi ses assises géographiques, ses membres sont surtout des pays développés.

(37) Ces divers points ressortent des communications faites au Bologna Workshop, op. cit.

(38) J.L. MARSAUD : *Le transfert de technologie dans le domaine des sciences marines*, op. cit., p. 19 et Doc. IOC/TEMA-CARIB61/3, 16 juin 1975, annexe III.

Les organisations internationales qui suivent, sur place, *les travaux de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer* sont énumérées ci-dessous : (39).

- Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED),
- Programme des Nations unies pour le développement (PNUD),
- Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE).

INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES DES NATIONS UNIES

- Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO),
- Organisation pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO),
- Commission océanographique intergouvernementale (COI),
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI),
- Organisation mondiale de la santé (OMS),
- Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD),
- Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI),
- Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA).

ORGANISMES INTERGOUVERNEMENTAUX

- Secrétariat pour les pays du Commonwealth,
- Comité juridique consultatif afro-asiatique,
- Conseil de l'Europe,
- Communautés européennes,
- Banque interaméricaine du développement,
- Organisation de l'unité africaine,
- Organisation des Etats américains.

ORGANISATIONS NON GOUVERNEMENTALES

- Chambre de commerce internationale,
- Confédération internationale des syndicats libres,
- Conseil international des agences bénévoles,
- Fédération mondiale des villes jumelées,
- Fédération mondiale des associations pour les Nations unies,
- Comité international Baha'ie,
- Alliance baptiste mondiale,
- Dotation Carnegie pour la paix internationale,
- Commission des églises pour les affaires internationales du Conseil œcuménique des églises,
- Fondation du Pacifique-Sud,
- Comité consultatif mondial de la société des amis (Quakers),
- Conseil interaméricain du commerce et de la production,
- Chambre internationale de la marine marchande,

(39) Source : Liste des délégations, 5^e session, 2 août - 17 septembre 1976.

- Conseil international pour le droit de l'environnement,
- Conseil international des unions scientifiques,
- Association du droit international,
- Société internationale pour le développement,
- Alliance universelle des unions chrétiennes de jeunes gens,
- Ligue féminine internationale pour la paix et la liberté,
- Conférence mondiale de la religion pour la paix,
- Comité de la paix mondiale par le droit,
- Centre pour les relations interaméricaines,
- Association internationale pour la liberté religieuse,
- Institut international de l'océan (*Pacem in maribus*),
- Association pour les études internationales,
- National Audubon society,
- Pax Christi,
- Institut de la population,
- Sierra club,
- Fédération mondiale des travailleurs scientifiques,
- Société mondiale d'écistique,

Le Saint-Siège, qui figure sur la liste des Etats participant à la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, doit être considéré comme intervenant au nom de l'Eglise catholique que l'on peut, en l'espèce, rapprocher d'une organisation internationale non gouvernementale.

La représentativité de tous ces organismes est variable : la société d'écistique, par exemple, dont le but est de « promouvoir le développement des connaissances et idées relatives aux peuplements humains », groupe 163 membres répartis dans 26 pays (40). Le lieu où s'est tenue la 5^e session (New York) a, par ailleurs, conduit à une représentation proportionnellement importante d'organismes ayant leur siège en Amérique.

Quoiqu'il en soit, cette liste montre la variété des préoccupations que suscitent la mer et l'élaboration d'un nouvel ordre maritime.

A cet égard, quelques remarques peuvent être faites :

○ *L'esprit de la déclaration Pardo* (41) demandant que les fonds marins au-delà des zones de juridiction nationale soient déclarés « héritage commun de l'humanité », affectés à des buts exclusivement pacifiques et exploités dans l'intérêt de l'ensemble de la collectivité humaine, quelque peu oublié au fil des sessions de la conférence, semble cependant *se prolonger* dans les objectifs affichés par un grand nombre d'organismes non gouvernementaux : la paix, le droit, le développement, les soucis humanitaires. L'un de ces organismes, l'Institut international de l'océan, est d'ailleurs représenté par M. Pardo lui-même.

(40) Cf. *Annuaire des organisations internationales*, Bruxelles, 1977.

(41) La déclaration de M. Arvid PARDO, ambassadeur de Malte, a été faite le 1^{er} novembre 1967 devant l'Assemblée générale des Nations unies.

o L'œkoumène s'étend à toute la planète : la *présence d'organismes d'inspiration chrétienne* en témoigne. Selon une déclaration du représentant du Saint-Siège à la conférence : « La mer constitue l'ultime grand patrimoine appartenant à l'humanité » (42).

o La recherche d'un *nouvel ordre maritime* est associée à celle d'un *nouvel ordre économique mondial* : la présence de la CNUCED, de certaines institutions spécialisées des Nations unies, de certains organismes gouvernementaux et non gouvernementaux montre la convergence souhaitée de ces recherches.

o Les *intérêts sociaux ou économiques spécifiques* sont également représentés : syndicats, armements, industries, commerce, milieux d'affaires divers ; une place particulière doit ainsi être faite aux *BINGO'S* parmi les *INGO'S* (43). On aborde ici le domaine où se manifestent également les firmes multinationales.

Les firmes multinationales

Pour ce qui concerne notre propos, on peut plus particulièrement retenir leur pénétration dans le domaine pétrolier et dans celui de l'armement.

Ce sont d'ailleurs dans ces deux domaines, qui touchent précisément aux ressources de la mer, que se sont manifestées les premières formes d'activités multinationales : les sociétés pétrolières amenées à exercer leurs opérations de production, *in shore* et *off shore*, de traitement et de distribution dans un grand nombre de pays (*Royal Dutch, Exxon, Gulf Oil, British Petroleum* etc.), les sociétés de transports maritimes qui fonctionnent nécessairement en chevauchant les frontières des Etats et qui tendent à se dénationaliser : « L'armateur peut être grec, le pavillon panaméen ou libérien, le bateau construit au Japon et l'équipage indien ou africain... » (44).

Parfois, au demeurant, pétrole et armement sont réunis et les sociétés pétrolières arment leur propre flotte. Selon le tableau 77, à la fin de 1976, 35,84 % du tonnage de la flotte des pétroliers en service appartenait à des compagnies pétrolières (33,79 % en 1973) et 40,77 % de la flotte en commande (29,06 % en 1975 et 23,92 % en 1973). Ces compagnies possédaient ainsi plus de 16 % du tonnage total de la flotte mondiale en 1976.

(42) « Osservatore romano », éd. française, 9 avril 1974.

(43) (*B*)*INGO'S* : (*business*) *international non governmental organizations*, cf. H. SILVERSTEIN : « International ocean organizations and their regulatory functions », *Perspectives on ocean policy*, op. cit., p. 301 et s.

(44) P. GEORGE : *Précis de géographie économique*, 6^e éd., PUF, 1975.

TABLEAU 77 - RÉPARTITION PAR TONNAGE DE LA FLOTTE DE PÉTROLIERS ET PÉTROLIERS EN COMMANDE A LA FIN DE 1976

(Navires de 10 000 tpl et plus)

en milliers de tpl

Tranches de tonnage	Flotte existante			Pétroliers en commande		
	Compagnies pétrolières	Indépendants	Total	Compagnies pétrolières	Indépendants	Total
10 - 20	4 785	4 020	8 805	270	57	327
20 - 25	3 652	3 925	7 577	21	157	178
25 - 30	2 837	4 277	7 114	406	312	718
30 - 35	3 457	5 445	8 902	494	1 254	1 748
35 - 40	2 141	4 835	6 976	339	183	522
40 - 45	1 680	2 239	3 919	284	84	368
45 - 50	3 052	1 876	4 928	—	—	—
50 - 60	4 062	5 815	9 877	255	555	810
60 - 70	2 435	5 882	8 317	120	193	313
70 - 80	4 015	6 643	10 658	—	—	—
80 - 100	5 672	17 817	23 489	—	1 058	1 058
100 - 150	9 455	23 387	32 842	918	2 510	3 428
150 - 200	3 592	7 210	10 802	3 218	1 850	5 068
200 - 250	18 989	53 603	72 592	468	1 147	1 615
250 - 300	32 693	38 756	71 449	2 421	3 106	5 527
300 - 400	8 390	13 364	21 754	3 744	5 127	8 871
400 et plus	3 180	5 138	8 318	1 402	3 261	4 663
Total fin 1976	114 087	204 232	318 319	14 360	20 854	35 214
Total fin 1975	103 513	185 155	288 668	25 732	62 802	88 534
Total fin 1974	90 108	163 226	253 334	37 846	126 590	164 436

Source : John I. Jacobs & Co. Ltd.

Le jeu des forces transnationales

LES ORGANISMES INTERNATIONAUX

Les organisations inter-étatiques apparaissent comme des *forces agrégatives*, le principe étant celui de l'adhésion volontaire qui marque le souci de chaque Etat de mener une œuvre commune avec d'autres Etats.

Les organisations internationales peuvent du reste se prévaloir, dans divers secteurs concernant la mer, de résultats très positifs, tels, par exemple, la sécurité en mer (OMCI), l'hydrographie (Bureau hydrographique international) ou l'océanographie (COI).

Certaines organisations favorisent, en outre, l'établissement de liens horizontaux entre spécialistes de différents pays ; on a même pu parler d'une

diplomatie scientifique (45), développant ses propres relations entre hommes de science tout autour du monde.

Les organismes non gouvernementaux, auxquels peuvent adhérer des individus, des associations, des groupements divers, sont susceptibles, quant à eux, d'intervenir comme *groupes de pression* poursuivant des buts désintéressés, ou au contraire très concrets, sur la base de solidarités idéologiques ou matérielles.

En fait dans les organisations internationales les *facteurs de tension* sont nombreux et certains trouvent leur origine dans des litiges d'ordre maritime : la solidarité des partenaires de l'OTAN s'est trouvée mise en cause à propos du différend anglo-islandais sur les limites de pêche islandaises ou à propos du différend gréco-turc sur la délimitation des plateaux continentaux en mer Egée ; les membres de l'OCDE n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur une répartition des constructions entre chantiers navals européens et japonais ; au sein de la CEE, la politique des pêches ou celle des transports maritimes suscitent bien des divergences.

Les tensions sont également vives au sein de la plus vaste et de la plus universelle des organisations internationales : l'ONU, qui a pris l'initiative en 1974 de réunir une nouvelle conférence sur le droit de la mer. Le poids du nombre et la virulence du verbe n'y sont pas du côté des Etats occidentaux, où se retrouvent bon nombre d'Etats maritimes qui y sont rituellement mis en accusation : confiscation, pillage et pollution des mers leur sont notamment reprochés. La réalité des faits est parfois assez loin de ces accusations abruptes (cf. supra *Situation économique*). Mais il n'est pas douteux que celles-ci contribuent souvent à « paralyser » les Etats maritimes qui disposent cependant, actuellement, sur les océans, de la force et du droit, tant que celui-ci n'est pas réformé, et l'on sait que tel est l'objet de la 3^e Conférence des Nations unies sur le droit de la mer.

Par ailleurs, la mise sur pied d'une *autorité internationale* chargée de gérer les fonds marins marquerait sans doute une véritable *novation* dans les rapports entre organisations internationales et Etats. Pour la première fois, une organisation internationale pourrait disposer d'une sorte de territoire — les fonds marins — et de ressources financières — les redevances ou impôts payés par les exploitants. Mais la définition du régime d'exploitation des fonds marins est l'un des points essentiels de désaccord de la Conférence sur le droit de la mer.

Les *lignes de résistance des Etats face aux pressions des organisations internationales* — qui peuvent d'ailleurs s'identifier à celles d'un groupe d'Etats (cf. infra : *Les projets concernant la structure de l'Autorité internationale des fonds marins*) — paraissent, en effet, solides.

On a déjà signalé (cf. *Introduction*) la relative inadaptation des organisations internationales par rapport aux Etats : chevauchements, interférences ou « passages à vide » dans le champ de leurs attributions, excès ou insuffisances

(45) L. VILLECOURT : « La recherche scientifique et la société », *Prospective*, n° 12.

d'informations, lourdeur et lenteur de certains de leurs mécanismes, absence de force contraignante etc.

En outre, il est particulièrement significatif de constater que le texte, mis au point à la 6^e session et dernière en date (23 mai - 15 juillet 1977) de la 3^e Conférence sur le droit de la mer, et destiné à servir de base de négociation (46) adopte un plan *territorial* et non *fonctionnel* : « Ce plan a été établi en partant du principe qu'il serait logique que les dispositions de la future convention sur le droit de la mer soient ordonnées selon les zones auxquelles elles se rapportent » (47). Or la référence territoriale est beaucoup plus proche des préoccupations des Etats — qui sont les seuls acteurs de la vie internationale à disposer d'une assise territoriale, cadre de l'exercice de leurs pouvoirs — que de celles des organisations internationales, qui sont d'ordre fonctionnel.

Un autre élément de faiblesse des organisations internationales par rapport aux Etats réside dans le fait qu'elles sont tributaires de ceux-ci pour leurs ressources financières. Même l'Autorité des fonds marins, si elle voit le jour, coûtera, et coûtera cher, avant de rapporter. Des estimations du secrétariat général des Nations unies font état d'une somme supérieure à 16 millions de dollars (45), pour la première année, les coûts allant ensuite en croissant du fait du développement des services ; et il est précisé que « les coûts ont été probablement sous-estimés ». Or aucun revenu de l'exploitation des fonds marins n'est à attendre avant plusieurs années ; d'autres sources de financement devront donc être trouvées.

LES FIRMES MULTINATIONALES (FMN)

On insiste souvent, dans l'analyse des éléments constitutifs de l'ordre économique international, sur le rôle des firmes multinationales. On peut d'ailleurs relever que ces firmes ont, notamment, réussi une pénétration *transidéologique* dans les pays de l'Est (sociétés mixtes à participations capitaliste et communiste, appel aux sociétés occidentales sous diverses formes : cf. supra par ex. technologie de production sous-marine de pétrole) que n'ont réussie ni les églises ni les chancelleries.

Dans le domaine considéré, il semble toutefois que le rôle des FMN ne doive pas être privilégié par rapport à celui des Etats. Les réactions *nationalistes* y sont fortes et les jeunes Etats sont particulièrement autoritaires et interventionnistes. L'activité des FMN suscite par contre-coup une intervention et une affirmation des prérogatives des Etats concernés. La formule bien connue : « Si l'Etat a une politique du pétrole, les maîtres du pétrole auront une politique dans l'Etat » (E. Faure) peut également se lire : si les maîtres du pétrole ont une politique dans l'Etat, l'Etat aura une politique du pétrole.

(46) Doc. A/Conf.62/WP 10 du 22 juillet 1977 : « Texte de négociation composite officieux ».

(47) Mémoire explicatif du président, Doc. A/Conf.62/WP 10, Add. 1.

(48) Doc. du secrétariat général des Nations unies en date du 18 mai 1977.

Les FMN pétrolières ne paraissent, du reste, pas les plus menaçantes pour un Etat car leurs activités, y compris les activités *off shore*, supposent une emprise territoriale, exposée, de ce fait, physiquement aux interventions des Etats producteurs (49). En outre, les producteurs du Maghreb et du Moyen-Orient sont attirés par les contrats d'Etat à Etat, centrés sur des opérations de troc agricole ou industriel, que peuvent leur offrir les compagnies d'Etat d'origine européenne. Les *majors*, de leur côté, se heurtent au refus des pays industrialisés d'accorder des prix de vente élevés sur leurs propres marchés. « On assiste donc à une régression du rôle des grandes FMN au profit des compagnies d'Etat d'origine européenne et japonaise, qui bénéficient de privilèges discriminatoires par rapport aux *majors*, mais aussi des compagnies d'Etat des pays producteurs *National Iranian Oil Company (NIOC)* en Iran » (50).

Il faut également considérer que le contrôle territorial ou physique sur une zone marine d'exploitation de pétrole ou sur des navires, pour s'en tenir à des exemples maritimes, peut être moins important que le contrôle du financement ou de la commercialisation des flux provenant de ces zones ou transitant sur ces navires.

Par ailleurs, les FMN dépendent, en partie au moins, comme les gouvernements et à travers les gouvernements, de l'opinion publique. Les gouvernements doivent, en effet, tenir compte de l'opinion publique et les FMN attendent des gouvernements des licences d'importations ou d'exportations, des permis de construire, des autorisations diverses. Or les réactions de l'opinion publique dépendent beaucoup plus du contexte national que de la réalité extérieure (51). Elles s'inspirent également de certains thèmes à coloration affective : la défense de la nature, l'écologie peuvent, par exemple, freiner la marche vers un gigantisme accru des *tankers*, même si leurs propriétaires, les grandes sociétés pétrolières, y sont enclins pour des considérations de rentabilité (52).

Au demeurant, les FMN pas plus que les Etats ne sont des blocs monolithiques mûs par une seule volonté et poursuivant un seul objectif. Et la décision au sein d'une FMN — orienter une production pétrolière vers l'*off shore* ou la différer, etc — n'est pas motivée par des critères de rentabilité immédiate et localisée : elle est inspirée par des considérations qui s'inscrivent dans l'espace et le temps propres à ces firmes.

Il semble surtout que la puissance des FMN par rapport aux Etats soit

(49) « Appuyées sur les technologies sophistiquées, détentrices d'un capital intellectuel et scientifique, les entreprises de ce type réussissent à se prémunir avec succès contre le besoin, beaucoup trop risqué aujourd'hui, de s'implanter physiquement dans les pays tiers les plus instables... Les véritables maîtres d'un pouvoir mondial, depuis le début des années soixante-dix, sont les sociétés propriétaires de capacités intellectuelles, comme *IBM* et *Schlumberger*, par exemple, bien plus que les sociétés pétrolières... » P. Mayer, *Le Monde rompu*, Fayard, 1976, p. 138.

(50) F. LANGER et J.L. SARBIB : « Trois scénarios prospectifs pour l'industrie », *Projet* n° III, janvier 1977, p. 31.

(51) Cf. J. LESOURNE : *Les systèmes du destin*, op. cit., p. 358.

(52) Cf. J. RIBOUD : « Un cas clinique de gigantisme : les hyper-tankers », *Futuribles* n° 1-2, hiver-printemps 1975, p. 11 et s.

l'expression du rapport de forces entre les pays industrialisés d'où sont issus ces firmes (53).

Il reste que — sans parler des circuits financiers transnationaux dont l'orientation n'est évidemment pas spécifiquement maritime, mais ce n'est pas non plus exclusivement *terrestre* — cette forme d'activités *multinationales* qui résulte du *recours aux pavillons de complaisance* demeure difficile à contrôler (54) et que, dans la mesure où l'exploration et l'exploitation des ressources de la mer font appel à certaines industries *de pointe*, *l'effort de recherche-développement* beaucoup plus important dans les FMN que dans les entreprises nationales (55) est un facteur préoccupant pour les autorités nationales.

(53) Cf. *Trois scénarios prospectifs pour l'industrie*, op. cit. : « Affirmer la prééminence des FMN par rapport aux Etats est incompatible, par bien des côtés, avec une analyse de l'économie mondiale en termes de hiérarchie des systèmes productifs. S'il est vrai que les firmes géantes américaines peuvent influencer l'évolution économique, voire la législation dans les pays placés relativement bas dans cette hiérarchie, il convient d'atténuer cette affirmation : les degrés de liberté dont disposent les FMN sont d'autant plus nombreux que le pays de leurs capitaux d'origine est mieux placé dans la hiérarchie des systèmes productifs. Ainsi ne faut-il pas prendre comme une marque d'autonomie des FMN par rapport aux Etats ce qui est un simple reflet des rapports de force entre les pays industrialisés d'où sont issues ces firmes. Et s'il existe parfois des tensions entre les firmes et leurs Etats d'origine, souvent liées à des problèmes internes, ces tensions se sont rarement transformées en conflit ouvert d'où l'un des protagonistes serait sorti clairement vainqueur ».

Cette citation est extraite d'un article qui se présente comme un commentaire d'études menées par le GRESI (Groupe de réflexion sur les stratégies industrielles, créé par le ministre de l'Industrie en 1974). Voir également : *Etudes de politique industrielle*, n° 9 et 10, La Documentation française, 1976.

(54) On a signalé (cf. supra : *Les pavillons de complaisance*) que le Libéria avait confirmé à la commission de la Marine marchande de la Chambre des représentants que les Etats-Unis auraient, en cas de crise ou de guerre, la libre disposition du tonnage enregistré sous pavillon libérien. Mais un auteur américain s'est attaché récemment à démontrer que cette sécurité serait illusoire pour les autorités des Etats-Unis qui auraient d'ailleurs pris conscience de cette situation (cf. J. KILGOUR : « Effective United States control ? » dans *Journal of Maritime Law and Commerce*, avril 1977, p. 337 et s.).

(55) Cf. B. ESAMBERG : *Le 3^e conflit mondial*, Plon, 1977, p. 170 et Rapport OCDE : *Pénétration des entreprises multinationales dans l'industrie manufacturière des pays membres*, diffusé le 17 mai 1977, p. 89 et s. : « Les entreprises multinationales dans la recherche et le développement ».