

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT MARITIME

Les facteurs politiques, économiques et technologiques ont sensiblement modifié l'industrie du transport océanique depuis la Seconde Guerre mondiale.

La technologie a permis d'accroître la taille des navires, d'améliorer l'automatisation et l'informatisation, et de développer de nouvelles techniques de manutention (conteneurs, rouliers, navires porte-barges (Lash), levage de charges lourdes, etc.) à bord des navires et dans les ports. Les bâtiments deviennent plus vite périmés... nous avons déjà vu plusieurs générations de navires porte-conteneurs. La gestion des navires s'est modernisée, et les compétences exigées des équipages se sont sensiblement modifiées.

Les facteurs économiques ont eu une influence énorme alors que la récession acculait nombre d'armateurs à la faillite, ou les forçait à se fusionner. Dans tous les courants de trafic, on trouve la formation de consortiums et une intégration verticale (par exemple les agents de filiales qui déplacent les agents maritimes indépendants). Les énormes besoins financiers qu'exigent les navires neufs ont limité le nombre des sociétés (et des banques) qui acceptent d'envisager des investissements dans le transport maritime. Les coûts du mazout ont entraîné des modifications aux systèmes de propulsion, aux coques, aux moteurs et aux vitesses d'exploitation. Les coûts de la main d'oeuvre ont favorisé l'abandon des pavillons traditionnels au profit de pavillons de complaisance et, jusqu'à un certain point, le développement des flottes nationales du monde en développement.

Les facteurs politiques ont modifié la structure du transport maritime, et ont donné à cette industrie un caractère multilatéral collectif ou national.

Au niveau national, nombre de pays se sont laissés attirer par l'idée d'avoir leur propre flotte nationale pour des raisons d'emploi, de balance des paiements ou de développement économique. D'autres se sont souvenus de la vulnérabilité économique et stratégique révélée en temps de guerre. D'autres encore avaient connu une mauvaise expérience de la négociation avec des conférences maritimes dominées par des intérêts étrangers. Pour nombre de ces pays, la flotte nationale était la solution. Les transports maritimes mondiaux ont été aussi compliqués par l'émergence de plus de 75 nouveaux États et par la constitution de nouveaux blocs globaux et régionaux depuis la Seconde Guerre mondiale.

Au niveau multilatéral, les facteurs politiques ont produit nombre d'accords bilatéraux et d'initiatives de coopération régionale en vue de promouvoir des objectifs politiques et économiques locaux. Sur un front plus large, surtout à la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement), l'établissement et l'expansion des flottes marchandes nationales du monde en développement ont été considérés comme une priorité. La Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes a été le fruit d'un examen international des conférences maritimes, qui a notamment porté sur les difficultés à négocier avec les conférences maritimes et à garantir la participation des compagnies nationales. Le Code est devenu le premier instrument international à donner un rôle aux compagnies maritimes nationales, rôle qui pourrait supposer une variante des formules de partage des cargaisons.