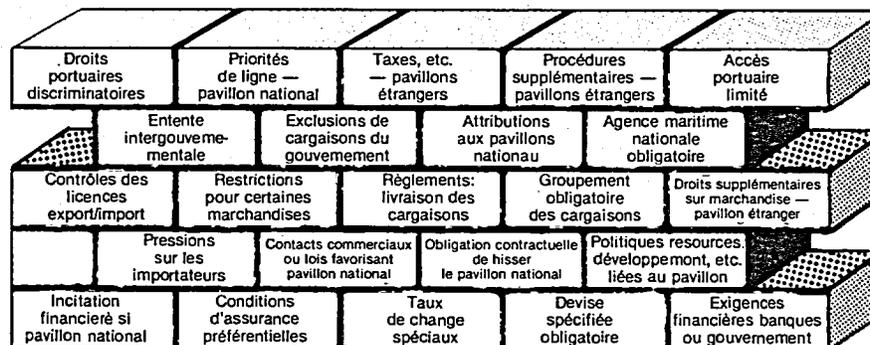


III

RESTRICTIONS ET DISCRIMINATION

Nombre de pays en développement ont agi délibérément pour construire et élargir leur marine marchande nationale. Malheureusement, ces initiatives ont le plus souvent été **unilatéralement imposées** et, aux yeux de l'homme d'affaires occidental moyen, constituent des pratiques restrictives, discriminatoires et anti-concurrentielles. Des inconvénients, des coûts plus élevés et, ultimement, des bénéfices réduits et des marchés perdus découlent des mesures dictées par des gouvernements étrangers. Ces gouvernements ont conçu et imposé, avec beaucoup d'ingéniosité et d'acharnement, toute une gamme d'obstacles restrictifs au commerce, dont certains sont manifestes alors que d'autres sont occultes. Ces diverses mesures peuvent être regroupées dans les cinq grandes rubriques suivantes:

- ACCÈS AUX PORTS
- PARTAGE DES CARGAISONS
- ACCÈS AUX CARGAISONS
- MÉTHODES INDIRECTES
- FINANCEMENT DU COMMERCE



Le dernier rapport du gouvernement sur la politique de transport maritime fournissait un synopsis des coûts économiques de la discrimination à l'égard des pavillons, et mentionnait notamment que:

“La discrimination à l'égard des pavillons entraîne des coûts supplémentaires attribuables à des normes inférieures de service, à une capacité de transport supérieure aux besoins et à une réduction de la concurrence. L'équilibre du trafic, c'est-à-dire lorsque les navires voyagent entre deux ports avec un plein chargement, tant dans une direction que dans l'autre, est une situation peu courante, même dans les meilleures périodes qu'a connues le transport maritime mondial. Dans le domaine des échanges effectués par navires de ligne, trop souvent les bâtiments chargent et déchargent leurs cargaisons à plusieurs ports situés sur leur route à des fins d'utilisation maximale. Lorsque des pratiques discriminatoires à l'égard des pavillons sont mises en oeuvre, le nombre de voyages effectués sur lest augmentent à cause des restrictions imposées aux expéditions destinées aux pays tiers. Les navires sont souvent sous-utilisés en raison du manque de cargaisons; le coût des voyages des navires transportant peu ou aucune cargaison payante doit donc être recouvert à partir de taux imposés sur la cargaison transportée. Lorsque des expéditeurs concurrents sont exclus, des situations monopolistiques apparaissent et peuvent entraîner une diminution de l'efficacité du service ainsi que des taux supérieurs. Dans le cas des ententes bilatérales prévoyant un partage des échanges en parts égales, celles-ci n'incitent guère les transporteurs à réduire leurs coûts ou à étendre leur part du marché en améliorant le service”.