

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/NGMTS/W/2/Add.21

3 avril 1995

(95-0783)

**Groupe de négociation sur les
services de transport maritime**

Original: anglais

COMMUNICATION DU GHANA

Réponse au questionnaire sur les services de transport maritime

I. Structure du marché

Navires

1.

| Catégories de navires | Pavillon national | | Pavillon étranger | |
|------------------------------|-------------------|--------------------------|-------------------|--------------------------|
| | Nombre de navires | Tonnage de port en lourd | Nombre de navires | Tonnage de port en lourd |
| Navires de charge classiques | 2 | 32 000 | 3 | 45 000 |
| Navires rouliers | | | | |
| Total | 2 | 32 000 | | 45 000 |

Commerce

2. Volume total des échanges par mer:

Volume

6 122 269

Pourcentage

75%

3. Estimations des exportations et des importations:

Volume

Exportations: 2 020 348

Importations: 4 101 920

Pourcentage

33%

67%

4. Volume total du commerce maritime en tonnes métriques:

| | |
|---|-----------|
| Commerce total: | 6 122 269 |
| Part du transport de vrac: | 3 869 678 |
| Part des services de ligne: | 2 252 594 |
| Part des services de lignes assurée par B.S.L.: | 51 343 |
| Part du transport de vrac assurée par B.S.L.: | 0 |

*B.S.L. (Black Star Line) est le transporteur battant pavillon national.

5. Trafic tiers/services de cabotage:

Les 51 343 tonnes métriques transportées par B.S.L. sont du tonnage de trafic tiers. Cela signifie qu'il n'y a pas eu de trafic de cabotage au cours de la période considérée.

Organisation du trafic

6. Part des services de ligne dans le commerce total:

| <u>Transport de vrac sec</u> | <u>Transport de vrac liquide</u> |
|------------------------------|----------------------------------|
| 2 328 459 | 1 541 216 |

7. Part des conférences/consortiums dans le commerce total: 2 252 594.

8. Aucune donnée disponible à ce stade.

9. Aucune donnée disponible à ce stade.

10. Part totale du trafic de ligne qui est conteneurisée: 65% 15%

11. Aucun trafic n'a été assuré dans le cadre d'arrangements de transport multimodal.

Services portuaires et services auxiliaires

| | | | |
|-----|--|---|---|
| 12. | Trafic portuaire national total | : | 1 520 escales |
| | Trafic total dans les principaux ports | : | |
| | Tema | : | 1 074 escales |
| | Takoradi | : | 446 escales |
| | Part totale du trafic qui est conteneurisée | : | 15% |
| 13. | Services des centres de groupage et d'empotage/dépotage des conteneurs | - | Aucun fournisseur étranger |
| | Services des agences maritimes | - | Des fournisseurs étrangers sont présents sur le marché. |

| | | |
|--|---|---|
| Services de transit | - | Des fournisseurs étrangers sont présents sur le marché. |
| Services de manutention des cargaisons maritimes | - | Aucun fournisseur étranger |
| Services d'entreposage et de magasinage | - | Aucun fournisseur étranger |
| Services de dédouanement | - | Aucun fournisseur étranger |

14. Aucun fournisseur étranger

II. Cadre réglementaire

Généralités

1. Le Ministère des transports et des communications, par l'intermédiaire de la Division des transports maritimes et de la navigation, est responsable des transports maritimes internationaux. En outre:

- le Conseil des chargeurs ghanéens;
- la Direction ghanéenne des affaires portuaires;
- la marine ghanéenne; et
- les registres d'immatriculation ont des attributions horizontales particulières.

2. La concurrence joue normalement, compte tenu de la réglementation relative à la sécurité en mer et à la prévention de la pollution.

3. Le Ghana autorise la concurrence dans le domaine de la navigation de ligne.

4. Il n'existe aucune restriction concernant la capacité d'obtenir du matériel par voie de location ou de crédit-bail, ni concernant la capacité d'accéder et de recourir dans des conditions non discriminatoires aux activités multimodales, bien que ce mode de transport ne soit pas encore bien implanté.

5. L'Etat gère les ports par l'intermédiaire de la Direction ghanéenne des affaires portuaires, qui est chargée de l'affectation des ressources peu abondantes aux opérateurs commerciaux qui en font la demande.

6. L'expression "transport maritime international" n'est pas définie dans la législation ni dans la réglementation ghanéennes. Elle s'entend généralement du transport par eau pour le compte d'autrui de marchandises ou de passagers entre des ports ghanéens et ceux de n'importe quel pays étranger. Le cabotage est exclu de cette définition.

7. Les "compagnies maritimes nationales" doivent satisfaire aux critères suivants:

- a) appartenir entièrement à un ressortissant ghanéen;
- b) appartenir entièrement à une personne morale constituée conformément au Code des sociétés de 1963 (Loi n° 179) et avoir leur siège au Ghana;
- c) appartenir à une société créée en vertu d'une loi ghanéenne;
- d) appartenir en propre ou en copropriété avec les pouvoirs publics à une combinaison de ce qui précède;
- e) faire l'objet d'un affrètement coque nue en vertu duquel l'affréteur est l'une des personnes visées aux points a), b), c) ou d) ci-dessus.

Accès au marché

8. a) Le Ghana dispose d'un régime libéral en ce qui concerne la fourniture des services de transport maritime.
- b) Il n'existe aucune mesure de ce genre.
- c) Le Ghana n'applique pas de système de répartition proprement dit, mais les chargeurs sont encouragés à se livrer au commerce maritime comme il convient.
- d) i) En général, la loi prescrit que 75 pour cent des officiers de bord doivent être ghanéens.
- ii) D'une manière générale, il n'y a pas de restrictions en la matière.
9. a) Il n'existe pas de restrictions, sauf en ce qui concerne la propriété des navires ghanéens.
- b) Non.
10. En principe, il n'existe pas de limitations de cet ordre.
11. Les mêmes que dans la réponse à la question 7 ci-dessus.
- a) Oui, voir la réponse à la question 8 ci-dessus.
- b) Non.
- c) Oui.

Traitement national

12. a) Non.
- b) Non.

Accès et recours aux installations portuaires

13. Tous les services indiqués, à l'exception des services de réparation de moteurs et d'évacuation des eaux de lestage, sont disponibles dans les ports.
14. Services dont l'utilisation est obligatoire:
- Pilotage
 - Tractage et remorquage
 - Aides à la navigation
15. Tous les services sont disponibles sur une base non discriminatoire.
16. Non.
17. Non.

18. Non.

19. Non.

Traitement de la nation la plus favorisée

20. Non.

21. Sans objet.

22. En vertu de la Loi n° 181 promulguée par le PNDC et de l'Instrument législatif n° 1347, le partage du trafic est autorisé sur la base de l'article 2 du Code de conduite des conférences maritimes.

Les mesures gouvernementales qui mettent en oeuvre cette disposition sont énoncées dans la législation précitée, mais le Ghana n'applique pas rigoureusement la formule des 40-40-20. Les chargeurs ghanéens sont encouragés à importer sur une base f. a. b. et à exporter sur une base c. & f. afin de pouvoir désigner les navires de leur choix.

Les renseignements relatifs aux cargaisons sont communiqués aux compagnies de navigation nationales qui se livrent concurrence pour le transport des marchandises disponibles.

23. Non.

24. Oui. Les pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest, notamment le Burkina Faso, bénéficient de droits d'accostage et de facilités d'entreposage.

25. Non.

26. Non.

Marchés publics

27. Il n'existe aucune mesure de cette nature.

28. Il n'existe aucune mesure de cette nature.

Législation sur la concurrence

29. Les lois sur la concurrence sont généralement de vaste portée et de nature libérale; elles s'appliquent au secteur des transports maritimes.

a) Aucune loi de ce genre ne s'applique au Code de conduite des conférences maritimes.

Points b), c) et d): Sans objet.

Conférences maritimes

30-34. Par suite de la disparition récente des conférences maritimes en place dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale, on s'efforce depuis peu de créer des conférences maritimes africaines qui élaboreraient leurs propres règles et règlements.

Relations entre les chargeurs et les transporteurs

35. Le Conseil des chargeurs ghanéens, en sa qualité d'association de chargeurs, a conclu avec l'Association des armateurs un protocole permanent régissant les négociations relatives aux taux de fret, aux redevances portuaires, aux tarifs, etc.

36. Les taux de fret font l'objet de négociations entre le Conseil des chargeurs et les transporteurs conformément aux structures du taux du marché.

Les modalités et conditions de fourniture des services sont généralement fixées d'un commun accord par le Conseil des chargeurs et l'Association des armateurs.

Le Conseil des chargeurs est un organisme public qui s'occupe du règlement des différends concernant les taux de fret, les redevances portuaires excessives, les livraisons incomplètes, le pillage, la détérioration des marchandises, etc.