

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/NGMTS/W/2/Add.31

17 juillet 1995

(95-2539)

Groupe de négociation sur les services
de transport maritime

Original: anglais

COMMUNICATION DE MAURICE

Réponse au questionnaire sur les services de transport maritime

A la demande de Maurice, la communication ci-après est distribuée aux membres du Groupe de négociation sur les services de transport maritime.

I. Structure du marché

Navires

1.

Pétroliers	1	65 000
Navires de charge classiques	12	67 840
Vraquiers	2	28 929
Navires transbordeurs et navires à passagers	1	1 892
Navires de charge/navires à passagers	1	2 834

Ces navires battent pavillon mauricien. Seuls trois navires de charge classiques assurent le trafic lié à l'économie mauricienne dans la région de l'océan Indien. Un navire est à la fois navire transbordeur et navire à passagers et le navire de charge/navire à passagers appartient à la Mauritius Shipping Corporation, société commerciale d'Etat qui assure le trafic entre les territoires dépendants de Maurice et l'île de la Réunion.

La plupart des importations et des exportations de marchandises de Maurice sont transportées à bord de navires battant pavillon étranger.

Commerce

2. et 3. (Voir l'annexe).

4. Commerce international - néant.

Des navires battant pavillon national assurent 70 pour cent du commerce régional.

5. Non disponible.

Organisation du trafic

6. Les services de ligne assurent 70 pour cent du trafic total de marchandises conteneurisées à l'importation et à l'exportation.

Transport de vrac sec - exportation de sucre - navires affrétés.

Transport de vrac liquide - mélasse - navires affrétés.

7. Commerce extérieur - 70 pour cent.

Les services de ligne ne transportent que des marchandises conteneurisées.

8. Répartition sur la base de la clé 40/40/20 conformément aux critères des Nations Unies.

Le Code de conduite est sans objet. Maurice ne possède pas un nombre suffisant de navires pour l'appliquer.

9. Sans objet.

10. A l'exportation, la part des marchandises conteneurisées est de 85 pour cent. A l'importation, la part de marchandises classiques conteneurisées est de 90 pour cent.

11. A l'exportation, la proportion du trafic faisant l'objet d'arrangements de transport multimodal est de 70 pour cent environ.

Services portuaires et services auxiliaires

12. 1992 - 3,2 millions de tonnes
1993 - 3,3 millions de tonnes

Voir l'annexe.

13.

Services des centres de groupage et d'empotage/dépotage des conteneurs - en association avec une société mauricienne	2
Services des agences maritimes - en association avec une société mauricienne	5
Services de transit - en association avec une société mauricienne	6
Services de manutention des cargaisons maritimes	Néant
Services d'entreposage et de magasinage	3
Services de dédouanement	Néant
Services d'entretien et de réparation des navires	Néant

14. Non.

II. Cadre réglementaire

Généralités

1. Dispositions institutionnelles:

Ministère du commerce extérieur et des transports maritimes - politique en matière de transport maritime; immatriculation des navires.

Ministère des communications extérieures:

Supervision - Organisme paraétatique
Administration maritime de Maurice
Société de manutention des cargaisons
(Société commerciale d'Etat)

2. Transport maritime de vrac sec et liquide

Les mécanismes du marché jouent librement. Tant pour l'importation que pour l'exportation, la plupart des navires sont affrétés sur le marché international.

3. Navigation de ligne

Maurice a adhéré au Code de conduite des conférences maritimes, mais n'applique pas de réglementation aux services de lignes régulières. Le Ministère du commerce extérieur et des transports maritimes peut toutefois intervenir si des augmentations de taux de fret injustifiées sont proposées pour les services de ligne. Les mécanismes du marché exercent une influence à cet égard.

4. A l'importation, les destinations sont peu nombreuses - Maurice, la Réunion et Madagascar - et le trafic d'importation à Maurice ne pose guère de problème. A l'exportation, les transitaires sont au courant des avantages que présentent les installations de transport multimodal.

Les opérateurs de transport multimodal ne prévoient pas de problème particulier dans leur secteur.

5. Maurice ne dispose que d'un seul port qui est géré par l'Administration maritime de Maurice, organisme paraétatique. Les opérations de chargement et de déchargement sont effectuées par la Société de manutention des cargaisons, entreprise d'Etat fonctionnant selon les critères du secteur privé. Les particuliers et les sociétés doivent se conformer aux directives de ces deux organismes.

6. L'expression "transport maritime international" se rapporte au transport intérieur et au transport extérieur des marchandises, ainsi qu'au chargement et au déchargement desdites marchandises au port.

7. En ce qui concerne la définition d'une compagnie maritime nationale, dans le contexte local, il s'agit de navires qui appartiennent à des Mauriciens ou à une société à participation majoritaire mauricienne. Ces navires assurent le service entre le port de Maurice et d'autres ports.

Les navires étrangers immatriculés sous pavillon mauricien ont le même statut car avant de pouvoir immatriculer un navire sous pavillon mauricien, l'armateur ou la société doit obtenir son immatriculation en application de la Loi sur les sociétés internationales.

Accès au marché

8. La seule limitation concernant l'accès au marché est liée aux faibles dimensions de l'économie mauricienne et à la petite quantité de marchandises produites qui ne contribue guère à encourager l'expansion de l'armement mauricien ou à attirer des sociétés étrangères sur le marché.

8. a) Il n'existe ni monopoles, ni contingents numériques, ni fournisseurs exclusifs de services. Les lois de la libre concurrence facilitent le fonctionnement des mécanismes du marché.

8. b) Sans objet.

8. c) Il n'y a pas de limitation de la cargaison.

8. d) Les personnes physiques étrangères peuvent être employées à condition qu'elles soient titulaires d'un permis de résidence et d'un permis de travail. Les sociétés qui les emploient doivent leur fournir les justificatifs nécessaires pour l'obtention de ces permis.

9. Il n'existe pas de restriction proprement dite à la création d'une entité juridique ou d'une coentreprise. Toutefois, il doit être satisfait aux critères ci-après s'il est proposé de créer une coentreprise:

i) Justification du projet.

ii) Permis de résidence.

iii) Permis de travail.

10. Compte tenu du potentiel limité du marché, il est préférable de participer à une coentreprise avec des armateurs mauriciens ou des agences locales de transport maritime.

11. La compagnie ou l'armateur doit créer une société relevant de l'organe de contrôle des affaires extraterritoriales. Par la suite, le navire peut être immatriculé sous réserve de la conformité à toutes les procédures concernant son acceptabilité aux fins d'immatriculation.

11. b) Cela dépend des lignes. Les compagnies assurant des liaisons avec Maurice sont assujetties aux mécanismes du marché. Pour la navigation au long cours, les compagnies se conforment aux directives adoptées par les pays qu'elles desservent.

11. c) La compagnie doit avoir une licence d'exploitation.

Traitement national

12. Non.

12. a) Non.

12. b) Non.

Accès et recours aux installations portuaires

13. Pilotage.
Tractage et remorquage.
Avitaillement, approvisionnement en carburant et en eau.
Ramassage des ordures et évacuation des eaux de lestage. Evacuation des eaux usées. Aides à la navigation, etc.
14. Pilotage.
Aides à la navigation.
Ramassage des ordures.
15. Tous les services sont disponibles sur une base non discriminatoire.
16. a) Non.
16. b) Non.
17. Les navires appartenant à des entités nationales ou exploités dans la région de l'océan Indien bénéficient d'une réduction des droits de stationnement, qui sont ramenés à 50 pour cent des droits payés par les navires étrangers.
18. Tous les navires entrant dans le port de Port-Louis sont tenus d'en utiliser les installations terminales et les postes à quai. Il n'existe pas de discrimination en ce qui concerne les droits et redevances liés à l'utilisation de ces installations. Il existe en matière de frais de manutention certaines mesures d'incitation pour les opérations de transbordement, qui relèvent de l'autorité du port franc.
19. Non.

Traitement de la nation la plus favorisée

20. Non.
21. Sans objet.
22. Sans objet.
23. Non.
24. Non.
25. Non.
26. Non.

Marchés publics

27. Les cargaisons non commerciales sont les cargaisons transportées à bord de navires mauriciens pour des motifs humanitaires à destination des territoires dépendant de Maurice, à la suite d'un cyclone ou d'inondations par exemple.
28. Non.

Législation sur la concurrence

29. Il n'existe pas de législation en la matière. Le transport maritime est libre et les mécanismes du marché jouent leur rôle.

Maurice n'a jamais promulgué de législation concernant le transport des marchandises, exception faite de certaines dispositions énoncées par le Code du commerce en application des Règles de La Haye.

Conférence maritime

30. Sans objet. Maurice ne possède pas un nombre suffisant de navires pour pouvoir obtenir une part de cargaison réservée ou rechercher son admission aux conférences qui desservent Maurice.

31. Sans objet.

32. Sans objet. Le gouvernement peut toutefois demander des consultations en cas d'augmentation déraisonnable des taux de fret, conformément au Code de conduite des conférences maritimes. Etant donné la vive concurrence qui existe entre les conférences et les compagnies indépendantes, il est rare que ces consultations soient nécessaires.

33. Sans objet.

34. a) Oui, il existe un arrangement informel de fidélité entre conférences et chargeurs.

b) Non - Les chargeurs s'efforcent d'obtenir les meilleures conditions possibles; si des problèmes se posent à propos des taux de fret, ils peuvent toujours s'adresser à d'autres compagnies de navigation.

c) Non.

35. Les chargeurs qui expédient régulièrement des marchandises bénéficient d'arrangements commerciaux.

36. Les chargeurs peuvent rechercher l'appui du gouvernement lorsqu'il y a augmentation des taux de fret sur une base discriminatoire; dans ce cas, le gouvernement peut instituer un comité consultatif sur les taux de fret, chargé d'examiner ces augmentations et de rechercher un compromis.

	Compagnie de navigation	Service	Fréquence	Itinéraire
1.	Kien Hung Shipping Co. Ltd.	Extrême-Orient/Port-Louis/Durban	Un porte-conteneurs cellulaire intégré par quinzaine	Keelung, Kaoshiung, Hong Kong, Singapour, Port-Louis, Durban. Charge également des marchandises en provenance de Djakarta, Bangkok, Port Kelang avec transbordement à Port-Louis.
2.	Woodline (S) Pte. Ltd. Singapour	Extrême-Orient/Port-Louis/Afrique du Sud-Est	Un navire par mois	Ports de chargement: Kota Kinabalu, T.G. Manis, Tanaú, Singapour, Port Kelang. Ports d'escale: Port-Louis, Pointe des Galets, Durban, Le Cap, Port-Elizabeth, East London (Mayotte/Tamatave s'il y a lieu).
3.	The Shipping Corporation of India Ltd.	Bombay/océan Indien	Un navire par mois	Ports d'escale: Bombay, Mahé, Port-Louis.
4.	Unicorn Lines Ply. Ltd.	1) Iles de l'océan Indien 2) Afrique de l'Ouest	Un navire par mois Un navire par mois	Tamatave, Port-Louis, Mahé, Mayotte, Mutsemudu.
5.	Mediterranean Shipping Co. SA Genève	1) Europe du Nord-Ouest/océan Indien 2) Méditerranée/océan Indien 3) Océan Indien/Afrique du Sud	Un navire par quinzaine Un navire tous les dix jours Un navire tous les dix jours	Ports d'Afrique de l'Ouest, Durban, Port-Louis, Pointe des Galets. Principaux ports de l'Europe du Nord-Ouest: Royaume-Uni, Pointe des Galets, Port-Louis, Tamatave. Principaux ports de la Méditerranée, Le Cap, Durban/Pointe des Galets, Port-Louis. Le Cap, Durban, Pointe des Galets, Port-Louis, Tamatave, Diégo-Suarez, Mahajunga.

	Compagnie de navigation	Service	Fréquence	Itinéraire
6.	Nantai Shipping Line	4) Océan Indien/Australie	Un navire par quinzaine	De l' Australie à Durban (transbordement de cargaison à Port-Louis).
		5) Océan Indien/Etats-Unis (côte Est)	Un navire par semaine	Des Etats-Unis (ports de la côte Est) à Felixstowe (transbordement de cargaison à Port-Louis).
		6) Océan Indien/ports du Moyen-Orient	Un navire par quinzaine	Des ports du Moyen-Orient à Anvers (transbordement de cargaison à Port-Louis).
7.	AHRENKIEL Line	Extrême-Orient/Afrique du Sud	Deux navires par mois	Kaoshiung, Kelung, Hong Kong, Singapour, Port-Louis, Durban, Le Cap, Port-Elizabeth, Durban.
		Extrême-Orient/Afrique du Sud via Port-Louis	Un navire par mois	Durban, Port-Louis, Asie du Sud-Est.
8.	SEAL (Scandinavian East African Line)	Deutsche Africa Linien	Quatre navires par mois	Kobé, Nagoya, Yokohama, Kanda, Busan, Keelung, Hong Kong, Singapour, Port-Louis, Durban, Richards Bay. NB: NOL/ARHENKIEL proposent conjointement un service hebdomadaire entièrement conteneurisé de Singapour à destination des Etats-Unis, de Karachi et du sous-continent indien.
			Un navire tous les 21 jours	Le Havre, Hambourg, Rouen, Marseille, la Réunion, Port-Louis, Tamatave.

	Compagnie de navigation	Service	Fréquence	Itinéraire
9.	IML (Inter Maritime Line)	Trans Ocean Lines Reederei GMBH	Un navire par mois	Taiwan, Kota Kinabalu, Kimanis, Tanjong Mani, Singapour, Port Kelang, Port-Louis.
10.	Malagasy Shipping Line	Inde - océan Indien	Un navire tous les deux mois	Bombay, Port-Louis, Tamatave, Mahajunga, Singapour.
11.	Mitsui OSK Lines Ltd.	Service SMA	Un navire par mois	Auckland, Sydney, Melbourne, Brisbane, Fremantle, Port-Louis; puis Amérique du Sud et retour en Nouvelle-Zélande.
12.	Mitsui OSK Lines	Afrique du Sud-Ouest/Asie du Sud-Est	Deux navires par mois	Kobé, Nagoya, Yokohama, Busan, Keelung, Hong Kong, Singapour, Colombo, Port-Louis, la Réunion, Tamatave, Dar-Es-Salaam, Mombasa, Afrique du Sud-Ouest (après Mombasa) puis Amérique du Sud et Extrême-Orient.
13.	Mitsui OSK Lines	Service PCC	Un ou deux navires par mois	Kobé, Nagoya, Yokohama, Hiroshima, Port-Louis, Pointe des Galets, Tamatave, Afrique de l'Ouest.
14.	Nedloyds Lines	Service EACON (Service de conteneurs Maurice et Afrique de l'Est)	Un navire par mois	Singapour, Colombo, Port-Louis, la Réunion, Taamasina, Dar-Es-Salaam, Mombasa, Tanga, Port Kelang, Singapour.

	Compagnie de navigation	Service	Fréquence	Itinéraire
15.	Nedloyds Lines	Service ASACON (Service de conteneurs Extrême-Orient, Maurice, côte Est de l'Amérique du Sud, Caraïbes, côte Ouest des Etats-Unis)	Un navire par mois	Singapour, Port-Louis, Durban, Buenos Aires, Durban, Colombo, Singapour, Hong Kong, Yokohama, Nogoya, Kobé, San Francisco, Kaashiung, Singapour, Port-Louis. NB: Les services EACON et ASACON acceptent à Singapour des cargaisons conteneurisées provenant initialement et/ou à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Afrique de l'Ouest, du sous-continent indien, de la Malaisie, de l'Indonésie, de l'Asie du Sud-Est, des Emirats arabes unis et des principaux ports du monde (temps de transit de l'Est).
16.	NCHP-CGM Hapag Lloyd - SMTM	Capricorne	Trois navires par mois	Le Havre, Dunkerque, Felixstowe, Rouen, Montoir, Bordeaux, Marseille, Livourne, Djibouti, Mahé, la Réunion, Port-Louis, Tamatave, Le Havre, Rouen, Marseille, Dunkerque, Le Verdon, Montoir, Gênes, Livourne, Felixstowe, Rotterdam, Hambourg.
17.	SMN-SBN	TOI (Trans Océan Indien)	Un navire par mois	Singapour, Colombo, Mahé, Port-Louis, la Réunion, Tamatave, Durban, Colombo, Comores, Singapour.
18.	SMN-SBN Société mauricienne de navigation - Société bourbonnaise de navigation	SAIOI (Afrique du Sud/Iles de l'océan Indien)	Deux navires par mois	Durban, Port-Louis, la Réunion, Comores, Durban.

	Compagnie de navigation	Service	Fréquence	Itinéraire
19.	CMN (Compagnie malgache de navigation)		Un service régulier	Tulear, Mahajunga, Nossi-Bé, Port-Louis.
20.	Mauritius Shipping Corporation Ltd.	Service régional	Trois escales par mois	Port-Louis, la Réunion, Afrique du Sud, Madagascar, Port-Louis.
21.	MARFRET		Un navire par mois	Durban, Port-Louis, la Réunion, Madagascar, Marseille, Le Havre, Anvers.
22.	BESTA Line		Un navire par mois	Léningrad, Hambourg, Rotterdam, Anvers, Liverpool, Port-Louis, Mombasa.
23.	Afris Line	Ports du Golfe/Pakistan/Inde	Un navire par mois	Ports du Golfe, Karachi, Bombay, Port-Louis, Durban, Mombasa (s'il y a lieu).
24.	France Océan Service	Europe continentale/ Réunion/Maurice	Un navire par mois	Hambourg, Rotterdam, Marseille, Gênes, Barcelone, Port-Louis.
25.	Indian Ocean Shipping Line	Pakistan/Inde/Port-Louis/Durban	Un navire par mois	Karachi/Bombay/Port-Louis/Durban.

Administration maritime de Maurice
Trafic de marchandises de 1987 à 1993

Produits	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
I. Cargaisons en sacs							
A) Importations							
Riz	81 296	70 206	88 561	80 246	59 420	75 421	85 029
Farine	12 088	13 794	107	1 936	791	2 316	1 436
Légumineuses	3 280	1 526	1 870	1 096	224	1 005	394
Aliments pour les animaux	9 216	10 005	6 368	3 636	3 654	2 289	4 708
Engrais	2 579	1 627	1 333	1 387	30	196	280
Ciment							
Total partiel A)	108 459	97 158	98 239	88 301	64 119	81 227	91 847
B) Exportations							
Sucre en sacs						1 000	
Engrais	5 908	1 546	1 264	5 360	3 752	605	1 000
Total partiel B)	5 908	1 546	1 264	5 360	3 752	1 605	1 000
Total A) + B)	114 367	98 704	99 503	93 661	67 871	82 832	92 847
II. Cargaisons en vrac							
C) Importations							
Bitume				3 091	11 659	16 170	19 380
Farine de fèves de soja	3 452	3 859	5 876	7 317	9 163	14 285	11 483
Blé			50 654	97 693	59 665	90 070	123 555
Maïs	26 440	21 186	35 089	23 750	36 450	35 594	42 317
Engrais	51 243	40 715	59 113	57 998	52 224	52 846	61 137
Guano							
Charbon	36 332	34 009	100 911	54 106	66 076	72 681	62 904
Ammoniaque	18 519	16 643	16 350	9 500	14 447	21 643	20 210
Huile comestible	22 319	19 506	20 307	20 406	22 400	25 194	19 849
Suif	3 712	5 602	4 431	6 324	3 028	5 907	6 165
Soude caustique	901	528	868			819	
Ciment	293 341	346 948	389 299	459 504	496 819	550 580	575 833
Huile blanche de pétrole	307 705	323 124	355 320	392 483	370 250	398 920	416 021
Huile noire de pétrole	105 106	108 614	99 663	152 833	148 118	189 663	174 777
Gaz de pétrole liquéfié	7 881	13 931	20 223	22 648	26 000	29 567	29 946
Total partiel C)	876 951	934 665	1 158 104	1 307 653	1 316 299	1 503 939	1 563 577
D) Exportations							
Engrais					1 114	3 971	2 984
Sucre	592 632	591 156	578 521	505 537	479 689	498 189	456 654
Mélasses	130 941	158 852	139 767	141 237	130 495	130 840	126 334
Pétrole d'oléoduc	60 973	63 212	60 273	52 540	54 620	55 468	50 346
Barges de transport de produits	29 764	16 638	10 895	17 805	14 074	26 972	25 321
Maïs	5 105	2 884	1 495			503	600
Total partiel D)	819 415	832 742	790 951	717 119	679 992	715 943	662 239
Total C) + D)	1 696 366	1 767 407	1 949 055	2 024 772	1 996 291	2 219 882	2 225 816
III. Marchandises diverses							
E) Importations	118 865	152 301	151 547	154 087	165 651	180 401	171 477
F) Exportations	6 336	8 219	6 342	8 314	5 958	1 224	886
G) Entrées en transit	357	197	691	3 228	815	3 937	416
Total E) + F) + G)	125 558	160 717	158 580	165 629	172 424	185 562	172 779

Produits	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
IV. Marchandises en conteneurs							
H) Importations	262 854	299 819	327 526	342 355	400 932	427 607	494 142
I) Exportations	127 221	144 965	159 077	174 586	195 265	243 413	268 162
J) Entrées en transit	1 764	6 139	14 314	10 512	22 370	36 858	16 436
Total H) + I) + J)	391 839	450 923	500 917	527 453	618 567	707 878	778 740
V. Trafic interinsulaire							
K) Importations diverses	3 161	3 005	5 377	6 460	1 890	938	919
L) Exportations de marchandises	19 173	18 815	22 326	26 243	22 378	19 183	13 318
Total K) + L)	22 334	21 820	27 703	32 703	24 268	20 121	14 237
Cargaisons en conteneurs							
O) Importations					4 978	4 093	5 150
P) Exportations					12 178	23 073	28 433
Total O) + P)	0	0	0	0	17 156	27 166	33 583
VI. Poisson							
M) Marché intérieur	12 280	12 129	12 451	14 227	16 593	17 902	22 472
N) (Entrée en transit)	9 747	10 679	12 823	7 981	9 405	13 278	10 938
(Sortie en transit)	8 779	10 876	12 671	6 390	6 148	9 599	7 744
Total M) + N)	30 806	33 684	37 945	28 598	32 146	40 779	41 154
Total général	2 381 270	2 533 255	2 773 703	2 872 816	2 928 723	3 284 220	3 359 156