LA PRODUCTION ET L'ECOULEMENT DES BANANES ORIGINAURES DES ETATS ASSOCIES AFRICAINS ET MALGACHE

Deuxième partie : Transports maritimes

DR. W. SUHREN – BRÊME
LA PRODUCTION ET L'ECOULEMENT
DES BANANES ORIGINAIRE
DES ETATS ASSOCIES AFRICAINS
ET MALGACHE

Deuxième partie : Transports maritimes
COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPEENNES

Direction générale de l'aide au développement

Direction production et échanges commerciaux

COMMERCIALISATION DES BANANES DES ETATS AFRICAINS ET MALGACHE ASSOCIÉS

2ème partie : Transport maritime

(Edition provisoire revue)

Dr. W. Suhren, Brême
TABLE DES MATIERES

Préface ................................................................. 1

1. Introduction et délimitation de l'étude ...................... 3

2. Analyse structurelle des moyens et des routes de transport ...... 11

2.1. La structure de la flotte de navires entièrement frigorifique équipés pour le transport des bananes dans le monde et plus particulièrement dans les Etats membres de la CEE au 1.1.1968 .............................................................. 11

2.1.1. Répartition par pavillon .................................... 11

2.1.2. Structure d'âge ................................................. 15

2.1.3. Structure d'exploitation et propriété ....................... 18

2.1.4. Structure en fonction du tonnage et de la vitesse des navires ................................................................. 30

2.1.5. Tonnage des navires frigorifiques en construction ou en commande .............................................................. 36

2.2. Les armateurs des Etats membres de la CEE et leurs liens éventuels avec des exportateurs et/ou des importateurs ...... 38

2.2.1. Belgique .......................................................... 39

2.2.2. République fédérale d'Allemagne ............................ 40

2.2.3. France ............................................................ 45

2.2.4. Italie ............................................................. 48

2.2.5. Pays-Bas ......................................................... 50
2.3. Les routes maritimes importantes pour le commerce des bananes ........................................ 50

2.4. Les principaux ports de chargement des bananes ............... 59

2.5. Le transbordement des bananes dans les États membres de la CEE ........................................ 64

3. Analyse structurelle des coûts du transport maritime .......... 76

3.1. Taux d'affrètement et coûts du transport maritime .......... 78

3.1.1. Quelques contrats "lumpsum fios" conclus pour le transport des bananes en 1967/68 ................. 79

3.1.2. Fluctuations saisonnières des taux "lumpsum fios" ... 82

3.2. Les coûts du transport maritime pour les importations de bananes dans les États membres de la CEE en 1967/68 .......... 83

3.2.1. Équateur - Belgique/République fédérale d’Allemagne ... 84

3.2.2. Colombie/Honduras/Guatemala/Costa-Rica - Belgique/ république fédérale d’Allemagne/Pays-Bas ............... 85

3.2.3. Équateur et Colombie/Honduras/Guatemala - Italie .... 85

3.2.4. Somalie - Italie via le Cap de Bonne Espérance ...... 86

3.2.5. Martinique/Guadeloupe - France .......................... 86

3.2.6. Côte-d'Ivoire, Cameroun et Madagascar - France ...... 86

3.3. Comparaison des coûts du transport compte tenu de la longueur des routes maritimes .......................... 89

4. Faiblesse du transport maritime des bananes provenant des EAMA et propositions formulées pour y remédier ....................... 91

Annexes : Tableaux A-D .......................................... 97

Bibliographie .................................................. 110
PREFACE

La présente étude nous a été confiée par la Commission de la Communauté économique européenne à Bruxelles, en 1967. Il s'agit d'une étude partielle qui s'inscrit dans le cadre d'un travail plus vaste concernant le marché mondial de la banane compte tenu plus particulièrement des EAMA (États africains et malagache associés).

L'ensemble de l'étude comprend trois parties qui ont été élaborées par les instituts suivants :

1. Istituto agronomico per l'Oltremare, Florence, 1ère partie : production ;
2. Dipl.Kfm Dr. Wolfgang Suhren, Brême, 2ème partie : transport maritime ;
3. N.V. Nederlandse Stichting voor Statistiek, La Haye, 3ème partie : commercialisation.

La partie "transport maritime" a pour but de présenter la structure des moyens et des routes de transport sous leurs divers aspects, de dégager les caractéristiques spécifiques des différents modes de commercialisation de la banane et de donner un aperçu des coûts du transport maritime des bananes. Ces divers éléments permettront d'indiquer les possibilités d'amélioration de la structure du transport maritime en ce qui concerne les EAMA.

Il a été évident, dès le départ, que cette tâche soulevait des problèmes considérables, surtout en ce qui concerne la collecte des données statistiques relatives aux coûts et leur exploitation; d'une part, ces données n'ont pu être obtenues qu'au prix de grandes difficultés; d'autre part, l'exploitation des documents relatifs aux coûts a été entravée par...
une série d'incertitudes qu'expliquent surtout les particularités du commerce de la banane, qui comporte de nombreux risques, ainsi que du transport maritime qui n'en comporte pas moins.

Cela nous a amenés, dans l'analyse de la structure des coûts, à indiquer certaines marges de coûts pour différentes routes de transport. On peut y voir un inconvénient. Il sera cependant erroné de vouloir donner l'impression, en fournissant des données précises, que les coûts du transport maritime sont relativement constants pendant des périodes déterminées. Si cela peut être vrai dans certains cas pour quelques routes sur lesquelles les chargements sont essentiellement identiques et les entreprises de commercialisation largement intégrées, on relève toutefois, dans l'ensemble — en ce qui concerne les marchés de la banane à libre accès — des fluctuations considérables des coûts du transport maritime, qui sont dus à l'évolution constante des conditions de marché et de transport. L'étude a donc dû se borner jusqu'à un certain point à dégager des différences et des tendances plus générales pour ne pas se perdre dans la multitude des grandeurs qui ont une incidence relativement faible sur les coûts et qui ne sont que rarement quantifiables avec exactitude.

Il faut espérer que la présente enquête — qui a été terminée à la fin de 1968 — satisfiera aussi bien le besoin d'information de la Commission de la Communauté économique européenne que celui des autorités nationales et des milieux économiques intéressés. La matière à traiter étant si peu transparente, il n'est pas exclu que l'un ou l'autre point de l'étude fasse l'objet de critiques. Il serait souhaitable que celles-ci permettent de rectifier des erreurs éventuelles ou de compléter des résultats qui pourraient être incomplets, afin d'élargir, pour tous les intéressés, la connaissance du marché du transport maritime de la banane.
1. Introduction et délimitation de l'étude

Le commerce international de la banane et le transport maritime des bananes sur de longues distances datent des premières années du 19ème siècle. À cette époque, des capitaines entrepreneurs chargeaient pour leur propre compte sur le pont de leur voilier quelques douzaines de régimes de bananes d'Amérique centrale vers les États-Unis, le plus souvent au printemps ou en automne, lorsque les conditions de température étaient les plus favorables. Étant donné leur mauvaise conservation, les bananes étaient alors pratiquement inconnues dans les régions septentrionales. Leur consommation était limitée aux zones de culture tropicales et subtropicales où elles constituaient depuis des siècles une nourriture appréciée. Lorsque débutèrent en 1866 les premiers transports maritimes de bananes plus ou moins réguliers entre l'Amérique centrale et l'Amérique du Nord, on ne pouvait prévoir ni supposer qu'après ces débuts modestes le commerce de la banane deviendrait en quelques décennies un commerce mondial qui constitue même la branche la plus importante du commerce international des fruits.

Tableau 1 – Volume des exportations mondiales des principaux fruits frais 1964-1967 (a)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Type de fruits</th>
<th>1964</th>
<th>1965</th>
<th>1966</th>
<th>1967</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bananes</td>
<td>4.347</td>
<td>4.765</td>
<td>5.170</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Oranges et fruits similaires</td>
<td>3.615</td>
<td>3.648</td>
<td>3.612</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Pommes</td>
<td>1.727</td>
<td>1.993</td>
<td>1.907</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Raisin</td>
<td>758</td>
<td>970</td>
<td>794</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Citrons et pamplemousses</td>
<td>578</td>
<td>616</td>
<td>659</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

(a) À l'exclusion des exportations vers les pays du bloc oriental

Source : FAO : groupe d'étude de la banane, statistiques des bananes
Alors que les oranges, les pommes et les autres fruits mentionnés
au tableau 1 sont exportés dans une plus ou moins large mesure par voie
terrestre, le volume total des bananes destinées à l'exportation est
transporté essentiellement par voie maritime. Il faut donc, pour que la
commercialisation de la banane s'effectue dans de bonnes conditions,
apporter une solution rationnelle au problème du transport maritime,
comme telle en particulier du caractère facilement périssable des bananes.

Actuellement, on utilise principalement pour le transport des ba-
nanes des navires frigorifiques rapides et de forme élégante, habituelle-
ment peints en blanc, avec isolation et installations de réfrigération/
congélation, appelés "refrigerated ships" ou plus simplement "reefer" (1).
On utilise en outre, pour le transport des bananes, sur des routes mari-
times plus courtes, par exemple entre les Iles Canaries et l'Espagne,
la Grande-Bretagne et l'Allemagne, le "ventilated ship", plus économique.
Ce navire dispose d'installations d'aération puissantes, alimentées par
l'air extérieur, mais il n'a pas d'installation de réfrigération pour
la production d'air froid à une température déterminée.

Dans les navires frigorifiques spéciaux équipés pour le transport
des bananes qui ont été livrées récemment, on constate une mécanisation
et une automatisation poussées. Les groupes moto-propulseurs principaux
sont déjà, sur de nombreuses unités, télécommandés du pont et les groupes
moto-propulseurs auxiliaires sont partiellement automatisés. Des ordi-
nateurs centralisent tous les paramètres de fonctionnement importants des
installations de propulsion et de réfrigération qui apparaissent ensuite
sur un imprimante. Ces mesures ont permis une réduction de l'équipage

(1) Pour le transport des bananes, les conditions à maintenir sous con-
tôle dans les cales frigorifiques sont les suivantes :
a) température;
b) humidité de l'air;
c) ventilation;
d) évacuation du CO₂.
pouvant aller jusqu'à un tiers ainsi qu'une amélioration de la surveillance des installations de propulsion et du chargement.

Afin de diminuer le roulis, certains navires frigorifiques modernes ont été équipés de stabilisateurs qui permettent notamment de ménager davantage la cargaison pendant le transport et d'atteindre une vitesse légèrement supérieure pour la même puissance de propulsion.

On peut admettre qu'à l'heure actuelle, plus de 90% des bananes exportées sont transportées par des navires entièrement frigorifiques. Pratiquement toutes les unités modernes de la flotte mondiale de navires entièrement frigorifiques sont équipées aussi bien pour le transport de bananes, à une température de + 11,5 à + 12° C, que pour le transport de divers autres fruits, légumes et autres produits agricoles, y compris la viande et le poisson surgelés, à une température de - 20 à - 25° C.
Navire moderne entièrement frigorifique

M/V. "AHRENSBURG"

Type: refrigerated cargo vessel — Trial: March 23rd, 1957

Tonnage:
closed shelterdecke ................................ 5513 GRT
6942 BRT
Deadweight:
closed shelterdecke ................................ 760 t
Length o. a. ................................ 148.06 m
Length b. p. ................................ 135.00 m
Moulded breadth ................................ 19.60 m
Depth to maindeck ................................ 11.70 m
Draught:
closed shelterdecke ................................ 8.04 m
with bananas ................................ 6.05 m
Propelling machinery: Howaldt/MAN-Diesel engine
type: K 10 2 70/180 E turbocharged
14000 HP at 150 rpm
4 Diesel generators 580 kVA each (Siemens)
compressors (Hatlapa)
separators (DE LAVAL)
fresh water condenser (ALFA-LAVAL)
Speed (draught 6.05) .................................. 22 km

Classification:
Germanischer Lloyd + 100 A 4 E
mit Freibord 1.15 + KAZ
Lloyd's Register + RMC
Special installations: 2 radars, gyro compass and automatic pilot (Anschütz), visual direction finder (Plath), echo sounder, BAL- LORAN, Log, electric hydraulic steering gear 38 mt (Atlas)
4 lifejackets "Seepilz", 8 lifebuoys, 4 signalbails, 1 -cylinder and 8 fender (Poul Merten)

Hold capacity:
hold I A ........................................... 87,967 cu. ft.
hold I B ........................................... 85,358 cu. ft.
hold I C ........................................... 84,146 cu. ft.
hold I D ........................................... 84,836 cu. ft.
hold II A ........................................... 86,708 cu. ft.
hold II B ........................................... 89,107 cu. ft.
hold II C ........................................... 84,605 cu. ft.
hold II D ........................................... 84,378 cu. ft.
hold III A ........................................... 88,168 cu. ft.
hold III B ........................................... 80,589 cu. ft.
hold III C ........................................... 84,740 cu. ft.
hold IV A ........................................... 89,850 cu. ft.
hold IV B ........................................... 80,005 cu. ft.
hold IV C ........................................... 82,009 cu. ft.

Total cargo capacity: bananas .................................. 445,681 cu. ft.

Explications:
a) On désigne par "navire closed shelter exploité en fermé" ou "closed shelterderck" un navire dont le pont de chargement supérieur fermé est inclus dans le calcul du tonnage. C'est pour cette raison que le tirant d'eau maximum admissible d'un "closed shelterdecker" est plus élevé que celui d'un navire "open shelter exploité en ouvert" ou "open shelterdecker" dont le pont de chargement supérieur n'est pas inclus dans le calcul du tonnage.

b) "tons deadweight all told" (tonnes lourdes) indique la capacité totale de chargement d'un navire, y compris le mazout de soute, l'eau, les approvisionnements etc. À l'opposé, nous avons la tonne officielle qui est une mesure de capacité (une tonne officielle = 2,832 m3). On fait une distinction entre tonnage officiel brut et le tonnage officiel net. Le tonnage officiel net qui est calculé en déduisant du tonnage officiel brut l'espace non utilisable pour la cargaison sert en général de base de calcul pour les droits de port et de canal.
Les cales à marchandises des navires frigorifiques sont divisées en compartiments appelés "bins" afin que la cargaison délicate de bananos ne bouge pas et ne soit pas endommagée pendant le transport. Pour une hauteur de point libre de 2,10 - 2,40 m environ, il est possible d'arrimer 10 "cartons Equateur" environ, superposés (poids brut du carton : 13 kg environ; dimensions extérieures : longueur 54 cm; largeur 28 cm; hauteur 21 cm).

Le transport maritime des bananes en cartons est pratiqué sur une grande échelle par la United Fruit Co (UFC) depuis 1961 et s'est imposé rapidement par suite des avantages manifestés qu'il présente : manipulation de la cargaison plus rapide et moins préjudiciable aux fruits, meilleure utilisation de la capacité et simplification de l'approvisionnement du commerce. L'adoption de l'emballage carton est pratiquement chose faite dans les différents pays exportateurs de bananes depuis le milieu de 1967, abstraction faite de petites quantités exportées en régimes de Madagascar et des îles Canaries. Le "carton Equateur" d'un poids brut de 13 kg environ qui répond surtout aux exigences du marché européen ainsi que le carton plus grand introduit par la United Fruit Co, d'un poids brut de 46 lbs environ = 20,9 kg et d'un poids net de bananes de 40 lbs environ = 18,2 kg, se sont largement imposés. L'emballage de la United Fruit Co présente une particularité en ce sens que les bananes sont d'abord placées dans un sac en matière plastique, avant d'être mises dans le carton. Ce mode d'emballage, analogue à l'emballage sous vide, est appelé "Banavac". Le processus de maturation est dans une large mesure interrompu pendant toute la durée de transport et les bananes gardent pratiquement la fraîcheur qu'elles avaient au moment de la récolte. Les sacs ne sont ouverts que dans les marisseries, les bananes restant toutefois dans le carton. En outre, la United Fruit Co a commencé en 1965 à emballer non plus des mains de 17 - 20 bananes, mais ce que l'on appelle des "clusters" de 5 - 7 bananes. Cela a permis en premier lieu une meilleure utilisation de la capacité et du poids des cartons et de ce fait aussi des cales frigorifiques des navires.
L'utilisation de la capacité des navires se rendant vers les ports de chargement des bananes constitue un problème important pour les navires frigorifiques de ligne affectés au transport de bananes. Étant donné leurs caractéristiques spéciales, les navires entièrement frigorifiques aménagés pour le transport des bananes ne prêtaient guère généralement au chargement de divers, pour ne pas parler des marchandises en vrac, à cause des dimensions réduites des écouteles, de la faible hauteur de pont, de l'insuffisance de l'appareil à embarquer, etc. Afin d'éliminer partiellement le lestage à l'allier, quelques armateurs européens de navires frigorifiques qui assurent des services réguliers vers les pays de l'Amérique latine exportateurs de bananes ont entrepris de charger sur leurs navires frigorifiques quittant l'Europe à destination de la côte est des États-Unis des voitures exportées lorsque la liste des départs le permet (1). Les voitures de tourismes exportées se prêtaient bien au transport par navires frigorifiques sur la route mentionnée parce que le détour et le chargement et déchargement n'entraînent qu'une courte de temps relativement faible et parce qu'elles garantissent une utilisation relativement bonne de la capacité des cales. Des quantités importantes de marchandises diverses ne sont transportées que sur les lignes des navires frigorifiques de la United Fruit Co quittant les États-Unis et la Grande-Bretagne à destination de l'Amérique centrale et de la Jamaïque et par des armateurs français de navires frigorifiques à destination de pays africains.

Des difficultés de délimitation surgissent lorsqu'on essaie de dresser un tableau de la flotte mondiale de bananiers. On s'est efforcé...

(1) Le prix moyen par voiture de catégorie moyenne était au début de 1968 pour le trajet Hambourg - côte est des États-Unis de 60 UC environ fies (free in and out, stowed). Si l'on compte qu'un navire frigorifique de 300.000 pieds cubes peut transporter 350 voitures environ, cela donne une recette brute de l'ordre de 21,000 UC pour une perte de temps réduite, ce qui représente sans aucun doute un supplément intéressant pour l'armateur.
de trouver une délimitation claire en ne tenant compte, pour la présente étude :

a) que de ce qu'il est convenu d'appeler des navires entièrement frigorifiques et non des unités mixtes dotées de cales frigorifiques (par exemple les navires de ligne dont les cales sont partiellement équipées d'installations de réfrigération et/ou de congélation);

b) et, parmi les navires entièrement frigorifiques, que des unités dont les installations frigorifiques et les dispositifs de chargement sont spécialement conçus pour le transport des bananes, mais dont la plupart peuvent toutefois transporter d'autres chargements en cas de besoin (1).

Selon une estimation très large, 60-80 % de la flotte mondiale de navires frigorifiques répondant aux critères de sélection indiqués ci-dessus sont utilisés pour le transport des bananes, les 20-40 % restants étant utilisés par contre pour d'autres transports, avec des chargements différents, par exemple pour le transport de viande et de poisson congelés (2). Chaque fois qu'il sera question par la suite de navires

../...

(1) Une délimitation rigoureuse permet de distinguer trois types de navires entièrement frigorifiques :

a) navires frigorifiques : ils sont aussi appelés "fruitiers" et sont spécialement conçus pour le transport des fruits et légumes;

b) navires frigorifiques et congélateurs combinés : ils peuvent transporter aussi bien des produits réfrigérés que des produits congelés. Presque toutes les unités frigorifiques récentes appartiennent à ce groupe;

c) navires congélateurs : ils sont conçus spécialement pour le transport de produits congelés tels que la viande et le poisson.

En étudiant la flotte mondiale de bananiers aux fins du présent rapport, nous n'avons naturellement tenu compte que des unités appartenant aux groupes a) et b), ce qui ne nous empêchera pas toutefois d'attirer l'attention ultérieurement sur un cas particulier.

(2) Le transport de viande congelée est largement pratiqué par exemple entre l'Australie ou l'Argentine et l'Europe par des navires de ligne spéciaux britanniques, qui étant donné leur taille et leurs dispositifs de chargement, ne se prêtent pas au transport des bananes. Par contre, un certain nombre de navires frigorifiques (bananiers)/congélateurs combinés sont constamment utilisés pour le transport de la viande.
frigorifiques, il s'agira de navires entièrement frigorifiques équipés pour le transport des bananes, dont la capacité des cales frigorifiques est supérieure à 120,000 pieds cubes. La limite de 120,000 pieds cubes a été choisie parce que les navires frigorifiques existants - à un petit nombre d'exceptions près - ne jouent aucun rôle dans le transport trans-oceânique des bananes par navires frigorifiques.
2. Analyse structurelle des moyens et des routes de transport

2.1. La structure de la flotte de navires entièrement frigorifiques équipés pour le transport des bananes dans le monde et plus particulièrement dans les Etats membres de la CEE au 1er janvier 1968

La liste, figurant à l'annexe A, de tous les navires entièrement frigorifiques équipés pour le transport de bananes, répartis par pavillon, unités et armateur, au 1er janvier 1968 (unités dont la capacité des cales frigorifiques est supérieure à 120.000 pieds cubes) a servi de base à toute l'étude statistique qui fait l'objet de ce chapitre.

2.1.1. Répartition par pavillon

La composition de la flotte mondiale de bananiers frigorifiques est donnée par le tableau 2 ci-après:
<table>
<thead>
<tr>
<th>Pavillon</th>
<th>Nombre de navires</th>
<th>Capacité frigorifique en milliers de pieds cubes</th>
<th>Capacité frigorifique moyenne en milliers de pieds cubes</th>
<th>Pourcentage de la capacité frigorifique</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Allemagne RF</td>
<td>50</td>
<td>13.722</td>
<td>274</td>
<td>16,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Suède</td>
<td>34</td>
<td>10.705</td>
<td>315</td>
<td>13,1</td>
</tr>
<tr>
<td>France</td>
<td>39</td>
<td>7.612</td>
<td>195</td>
<td>9,4</td>
</tr>
<tr>
<td>URSS</td>
<td>26</td>
<td>6.232</td>
<td>240</td>
<td>7,7</td>
</tr>
<tr>
<td>États-Unis</td>
<td>22</td>
<td>6.033</td>
<td>274</td>
<td>7,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Italie</td>
<td>24</td>
<td>5.101</td>
<td>216</td>
<td>6,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Grande-Bretagne</td>
<td>20</td>
<td>4.943</td>
<td>247</td>
<td>6,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Norvège</td>
<td>19</td>
<td>4.436</td>
<td>233</td>
<td>5,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Norvège</td>
<td>20</td>
<td>4.267</td>
<td>213</td>
<td>5,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Israël</td>
<td>8</td>
<td>2.626</td>
<td>328</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Grèce</td>
<td>11</td>
<td>2.163</td>
<td>197</td>
<td>2,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Danemark</td>
<td>8</td>
<td>2.146</td>
<td>268</td>
<td>2,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Honduras</td>
<td>9</td>
<td>1.828</td>
<td>203</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Libéria</td>
<td>7</td>
<td>1.657</td>
<td>237</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Belgique</td>
<td>5</td>
<td>1.591</td>
<td>318</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Espagne</td>
<td>4</td>
<td>1.069</td>
<td>267</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>République démocratie d'Allemagne</td>
<td>4</td>
<td>1.000</td>
<td>250</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Argentine</td>
<td>6</td>
<td>979</td>
<td>163</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Pays-Bas</td>
<td>4</td>
<td>789</td>
<td>197</td>
<td>1,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Panama</td>
<td>4</td>
<td>697</td>
<td>174</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Japon</td>
<td>2</td>
<td>439</td>
<td>220</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Cuba</td>
<td>2</td>
<td>427</td>
<td>214</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Yougoslavie</td>
<td>2</td>
<td>360</td>
<td>180</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Chypre</td>
<td>1</td>
<td>212</td>
<td>212</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Côte-d'Ivoire</td>
<td>1</td>
<td>194</td>
<td>194</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Maroc</td>
<td>1</td>
<td>189</td>
<td>189</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td><strong>333</strong></td>
<td><strong>81.497</strong></td>
<td><strong>245</strong></td>
<td><strong>100,0</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Comme il ressort du tableau 2, au 1er janvier 1968, 26 pays participaient au transport de bananes par navires frigorifiques, 7 pays représentant toutefois moins de 1 % chacun de la capacité frigorifique totale, tandis que deux autres, à savoir la république fédérale d'Allemagne et la Suède, réunissaient 30 % environ de la capacité frigorifique totale.

La flotte de navires frigorifiques destinés au transport de bananes dans les pays membres de la CEE présentait au 1er janvier 1968 la composition suivante :

**Tableau 3 - Répartition par pavillon de la flotte de navires entièrement frigorifiques destinés au transport de bananes des pays de la CEE au 1.1.1968**

(Unités d'une capacité frigorifique supérieure à 120.000 pieds cubes)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pavillon</th>
<th>Nombre de navires</th>
<th>Capacité frigorifique en milliers de pieds cubes</th>
<th>Capacité moyenne frigorifique en milliers de pieds cubes</th>
<th>Pourcentage de la capacité frigorifique</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Allemagne RF</td>
<td>50</td>
<td>13.722</td>
<td>274</td>
<td>47,5</td>
</tr>
<tr>
<td>France</td>
<td>39</td>
<td>7.612</td>
<td>195</td>
<td>26,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Italie</td>
<td>24</td>
<td>5.181</td>
<td>216</td>
<td>17,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Belgique</td>
<td>5</td>
<td>1.591</td>
<td>318</td>
<td>5,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Pays-Bas</td>
<td>4</td>
<td>789</td>
<td>197</td>
<td>2,7</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td><strong>122</strong></td>
<td><strong>28.895</strong></td>
<td><strong>237</strong></td>
<td><strong>100,0</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

.../...
La répartition de la capacité frigorifique entre les pays membres de la CEE correspond, jusqu'à un certain point, au volume de leurs importations de bananes, si l'on tient compte du fait qu'une fraction peu importante des navires frigorifiques de la république fédérale d'Allemagne est utilisée (1) pour effectuer des transports entre des ports étrangers dans le cadre de conventions d'affrètement à temps et que les importations de bananes vers les Pays-Bas sont presque exclusivement assurées par des navires frigorifiques placés sous le contrôle de la United Fruit Co, mais ne battant pas pavillon néerlandais.

La capacité frigorifique moyenne mérite de retenir l'attention, car elle reflète, dans une certaine mesure, la structure des marchés nationaux en ce qui concerne les importations. Les armateurs des pays où l'accès au marché est illimité utilisent des navires frigorifiques modernes beaucoup plus que les pays où l'accès au marché est réglementé par l'Etat.

L'Italie constitue un cas particulier en ce sens que le monopole des importations de bananes (AMB = Azienda monopolio banane) a utilisé jusqu'à la fin de 1964 des unités frigorifiques plus anciennes et que l'adaptation aux nouvelles conditions de marché ne s'est encore faite que partiellement.

(1) La majorité des bananiers sont utilisés dans le cadre de conventions d'affrètement à temps. En vertu de ces conventions, l'armateur loue son navire à l'affréteur pour une durée déterminée; ce dernier paie à l'armateur un loyer habituellement calculé pour les navires frigorifiques sur la base de la capacité pour 30 jours (exemple : 25 cents par pied cube/30 jours). Sur le loyer d'affrètement, l'armateur doit couvrir les frais indépendants du voyage (frais d'exploitation, intérêts de l'argent emprunté) ainsi que les amortissements. Par contre, l'affréteur doit supporter, en plus du loyer d'affrètement, tous les frais liés au voyage (carburant, droits de canal et de port, arrimage de la cargaison, etc.).
Dans l'ensemble, la capacité frigorifique moyenne des navires frigorifiques des pays de la CEE (237,000 pieds cubes) est encore inférieure à celle de la flotte mondiale qui est de 245,000 pieds cubes.

2.1.2. Structure d'Âge

Si l'on compare la structure d'âge figurant dans le tableau 4 avec celle des autres branches de la navigation maritime, on constate que les flottes de bananiers du monde présentent dans l'ensemble une structure d'âge très favorable.

**Tableau 4 - Structure d'âge des flottes de navires entièrement frigorifiques du monde, équipés pour le transport de bananes, au 1.1.1968**

(Unités ayant une capacité frigorifique supérieure à 120,000 pieds cubes)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Année de construction</th>
<th>Nombre de navires</th>
<th>Capacité frigorifique en milliers de pieds cubes</th>
<th>Capacité frigorifique moyenne en milliers de pieds cubes</th>
<th>Pourcentage de la capacité frigorifique</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1942 et années antérieures</td>
<td>21</td>
<td>4.168</td>
<td>198</td>
<td>5,1</td>
</tr>
<tr>
<td>1943 - 1947</td>
<td>20</td>
<td>5.096</td>
<td>254</td>
<td>6,3</td>
</tr>
<tr>
<td>1948 - 1952</td>
<td>46</td>
<td>8.814</td>
<td>192</td>
<td>10,8</td>
</tr>
<tr>
<td>1953 - 1957</td>
<td>56</td>
<td>11.628</td>
<td>208</td>
<td>14,3</td>
</tr>
<tr>
<td>1958 - 1962</td>
<td>84</td>
<td>19.539</td>
<td>232</td>
<td>23,9</td>
</tr>
<tr>
<td>1963 - 1967</td>
<td>106</td>
<td>32.252</td>
<td>304</td>
<td>39,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>333</td>
<td>81.497</td>
<td>245</td>
<td>100,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Un peu plus de 10 % du tonnage seulement (calculé ici et dans la suite de l'étude sur la base de la capacité des cales frigorifiques) datent de plus de 20 ans, tandis que 30 % environ du tonnage datent de moins de 5 ans. Ce tableau de la situation est encore modifié par le fait que la catégorie des bâtiments de 20-25 ans comporte neuf unités qui, avec une capacité frigorifique de 313 000 pieds cubes et une vitesse de 18 nœuds ont des prestations relativement bonnes pour les critères actuels. Cette structure d'âge favorable est surtout principalement due à la nature particulière de la cargaison principale à transporter, à un vieillissement technique plus rapide que celui des autres types de navires et aux changements de structure des pays exportateurs et importateurs intervenus au cours de la dernière décennie, qui ont justifié économiquement l'utilisation de navires plus rapides et de plus gros tonnage.
**Tableau 5 - Structure d'âge des flottes de navires entièrement frigorifiques équipés pour le transport de bananes des pays de la CEE, au 1er janvier 1968**

(Unités ayant une capacité frigorifique supérieure à 120.000 pieds cubes)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Année de construction</th>
<th>Belgique</th>
<th></th>
<th>RF d'Allemagne</th>
<th></th>
<th>France</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Nombre</td>
<td>Capacité frigorifique en navires milliers de pieds cubes</td>
<td>Nombre</td>
<td>Capacité frigorifique en navires milliers de pieds cubes</td>
<td>Nombre</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>de navires</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1942 et années antérieures</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>558</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>1943 - 1947</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>1948 - 1952</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>1953 - 1957</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>922</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>1958 - 1962</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>17</td>
<td>3.969</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td>5</td>
<td>1.591</td>
<td>50</td>
<td>13.722</td>
<td>39</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Année de construction</th>
<th>Italie</th>
<th></th>
<th>Pays-Bas</th>
<th></th>
<th>Ensemble</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>1942 et années antérieures</td>
<td>3</td>
<td>584</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>1943 - 1947</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>1948 - 1952</td>
<td>6</td>
<td>1.189</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>1953 - 1957</td>
<td>5</td>
<td>956</td>
<td>2</td>
<td>512</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>1958 - 1962</td>
<td>2</td>
<td>350</td>
<td>2</td>
<td>277</td>
<td>39</td>
</tr>
<tr>
<td>1963 - 1967</td>
<td>8</td>
<td>2.102</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>46</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td>24</td>
<td>5.181</td>
<td>4</td>
<td>789</td>
<td>122</td>
</tr>
</tbody>
</table>
La structure d'âge des flottes de navires frigorifiques de la CEE figurant au tableau 5 se révèle encore plus favorable que celle de l'ensemble de la flotte. Alors que 4% seulement du tonnage datent de plus de 20 ans, la catégorie des unités datant de moins de 5 ans représente 46% environ du total. Il existe toutefois des différences considérables entre les pays de la CEE qui sont également liées dans une certaine mesure à la structure des importations dans les différents pays. Ce sont la Belgique et la république fédérale d'Allemagne qui ont les flottes les plus jeunes, suivies par la France et les Pays-Bas. La flotte italienne présente une structure d'âge défavorable, à rapprocher du fait que le marché des bananes a été contrôlé par l'État jusqu'à la fin de 1964. On peut estimer que la structure d'âge de la flotte italienne de navires frigorifiques se modifiera radicalement à brève échéance par suite de la libéralisation actuelle du marché, étant donné que l'utilisation des unités italiennes les plus anciennes dont trois datent de plus de 30 ans ne peut plus guère être rentable.

2.1.3. Structure d'exploitation et propriété

Le tableau 6 ci-après donne une liste des armateurs possédant des navires frigorifiques — répartis par pavillon — au 1er janvier 1968.
**Tableau 6 - Répartition de la flotte mondiale de navires entièrement frigorifi ques équipés pour le transport de bananes par pavillon et par armateur au 1er janvier 1968**
(Unités ayant une capacité frigorifique supérieure à 120.000 pieds cubes)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pavillon/propriétaire et/ou directeur-gérant</th>
<th>Nombre de navires</th>
<th>Capacité frigorifique en pieds cubes</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Argentine</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Empressa Lineas Maritimas Argentinas, Buenos Aires</td>
<td>6</td>
<td>979.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Belgique</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Belgian Fruit Lines, SA, Antwerpen</td>
<td>5</td>
<td>1.591.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Chypre</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Four Wind Carriers Ltd., Famagusta</td>
<td>1</td>
<td>212.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Danemark</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Lauritzen, J., Kopenhagen</td>
<td>5</td>
<td>1.190.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Møller A.P., Kopenhagen</td>
<td>3</td>
<td>956.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>République fédérale d'Allemagne</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bruns, W. et Co., Hamburg</td>
<td>11</td>
<td>2.976.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Horn-Linie, Hamburg</td>
<td>2</td>
<td>493.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Lautz F., Hamburg</td>
<td>12</td>
<td>3.436.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Oetker R.A., Hamburg</td>
<td>6</td>
<td>1.720.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Reinecke J.A., Hamburg</td>
<td>2</td>
<td>378.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Schulte H., Hamburg</td>
<td>6</td>
<td>1.770.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Sloman R.M. jr., Hamburg</td>
<td>2</td>
<td>464.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Union Partenreedereien – Scipio &amp; Co., Bremen</td>
<td>9</td>
<td>2.485.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Pavillon/propriétaire et/ou directeur-gérant</td>
<td>Nombre de navires</td>
<td>Capacité frigorifique en pieds cubes</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------------------------------------</td>
<td>-------------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>République démocratique d'Allemagne</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>VEB Deutsche Seereederei, Rostock</td>
<td>4</td>
<td>1.000.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Côte-d'Ivoire</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Soc. Ivoir. de consign. &amp; d'armement</td>
<td>1</td>
<td>194.000</td>
</tr>
<tr>
<td>(SIGOMAR), Abidjan</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Formose</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Chiao Kuo Nav. Co. Ltd., Taipei</td>
<td>1</td>
<td>227.000</td>
</tr>
<tr>
<td>China Merchants Steam Nav. Co. Ltd., Taipei</td>
<td>2</td>
<td>395.000</td>
</tr>
<tr>
<td>China Union Lines Ltd., Taipei</td>
<td>1</td>
<td>250.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Great Pacific Nav. Co. Ltd., Taipei</td>
<td>4</td>
<td>730.000</td>
</tr>
<tr>
<td>New Taiwan Marine Transp. Co. Ltd., Keelung</td>
<td>1</td>
<td>235.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Singi Nav. Corp., Taipei</td>
<td>3</td>
<td>582.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Ta Cheng Marine Co. Ltd., Keelung</td>
<td>1</td>
<td>228.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Taiwan International Line Ltd., Taipei</td>
<td>3</td>
<td>750.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Taiwan Maritime Transp. Co. Ltd., Taipei</td>
<td>1</td>
<td>235.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Taiwan Nav. Co. Ltd., Taipei</td>
<td>2</td>
<td>386.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Yung Ta Nav. Co. Ltd., Taipei</td>
<td>1</td>
<td>245.000</td>
</tr>
<tr>
<td>France</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Cie de nav. fruitière, Nantes</td>
<td>4</td>
<td>815.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Cie des messageries maritimes, Marseille</td>
<td>1</td>
<td>208.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Cie Fabre, soc. générale de transp. maritimes, Marseille</td>
<td>4</td>
<td>883.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Cie générale transatlantique, Paris/Le Havre</td>
<td>13</td>
<td>2.729.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Cie maritime des chargeurs réunis, Paris/Le Havre</td>
<td>4</td>
<td>650.000</td>
</tr>
</tbody>
</table>

.../...
<table>
<thead>
<tr>
<th>Pavillon/propriétaire et/ou directeur-gérant</th>
<th>Nombre de navires</th>
<th>Capacité frigorifique en pieds cubes</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>France (suite)</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Independent Plate Line, Paris/Buenos Aires</td>
<td>2</td>
<td>414.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Martin L. &amp; Cie, Paris/Nantes</td>
<td>5</td>
<td>978.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Nouvelle Cie havraise péninsulaire de nav. Paris/Le Havre</td>
<td>1</td>
<td>182.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Soc. navale caennaise, Caen</td>
<td>5</td>
<td>753.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Grèce</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Blue Seas Lines, S.A., Piraeus</td>
<td>1</td>
<td>225.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Coral Co. Inc., Piraeus</td>
<td>1</td>
<td>214.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Jade Co. Inc., Piraeus</td>
<td>3</td>
<td>671.000</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;K&quot; Shipping Enterprises, Piraeus</td>
<td>1</td>
<td>164.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Latsis J.S., Piraeus</td>
<td>1</td>
<td>141.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Plate Shipping Co., SA, Piraeus</td>
<td>1</td>
<td>197.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Ulysses Shipping Enterprises, Piraeus</td>
<td>3</td>
<td>551.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Grande-Bretagne</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Elders &amp; Fyffes Ltd., Glasgow/London</td>
<td>7</td>
<td>1.442.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Geest Industries Ltd., Spalding</td>
<td>4</td>
<td>1.332.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Jamaica Banana Producers S.S. Co. Ltd., Kingston</td>
<td>2</td>
<td>429.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Shaw, Savill &amp; Albion Co. Ltd., London</td>
<td>3</td>
<td>652.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Surrey Shipping Co. Ltd., London</td>
<td>4</td>
<td>1.088.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Honduras</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Balboa Shipping Co. Inc., Tela</td>
<td>3</td>
<td>477.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Empresa Hondurena de Vap. S.A., Puerto Cortez</td>
<td>6</td>
<td>1.351.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Pavillon/propriétaire et/ou directeur-gérant</td>
<td>Nombre de navires</td>
<td>Capacité frigorifique en pieds cubes</td>
</tr>
<tr>
<td>------------------------------------------</td>
<td>------------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Israël</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>El-Yam Ltd., Haifa</td>
<td>4</td>
<td>932.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Maritime Fruit Carriers Co. Ltd., Haifa</td>
<td>4</td>
<td>1.644.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Italie</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>d'Amico Fratelli, Rom/Palermo</td>
<td>8</td>
<td>2.102.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Calmedia S.p.A., Cagliari</td>
<td>5</td>
<td>943.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Lloyd Triestino S.p.A., Triest/Genua</td>
<td>1</td>
<td>187.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Marsano A. &amp; Sons, Genua</td>
<td>2</td>
<td>366.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Soc. Ital. Trasporti Marittimi (SITMAR), Rom</td>
<td>1</td>
<td>218.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Soc. Siciliana Servizi Marittimi S.p.A., Palermo</td>
<td>3</td>
<td>648.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Villain &amp; Passio, S.p.A., Genua</td>
<td>4</td>
<td>717.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Japon</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Awakuni Kyodo Steam Ship</td>
<td>1</td>
<td>163.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Ecuador Kisen K&amp;K &amp; Asahi Kisen KK, Kobe</td>
<td>1</td>
<td>276.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Yugoslavie</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mediteranska Plovidba, Korcula</td>
<td>2</td>
<td>360.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Cuba</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Empresa Cons. de Nav. Mambisa, Havana</td>
<td>1</td>
<td>249.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Empresa Cubana de Nav., Havana</td>
<td>1</td>
<td>178.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Pavillon/propriétaire et/ou directeur gérant</td>
<td>Nombre de navires</td>
<td>Capacité frigorifique en pieds cubes</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------------------------------------</td>
<td>------------------</td>
<td>-------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Libéria</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bana Nav. Co. Ltd., Monrovia</td>
<td>1</td>
<td>273.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Caribbean Atlantic Cargo Inc., Monrovia</td>
<td>1</td>
<td>241.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Cironar Inc., Monrovia</td>
<td>2</td>
<td>431.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Gotaas-Larsen Inc., Monrovia</td>
<td>1</td>
<td>259.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Kardamylan Development Corp. S.A., Monrovia</td>
<td>1</td>
<td>218.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Rosa Shipping Co. Panama S.A., Monrovia</td>
<td>1</td>
<td>235.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Maroc</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Soc. marocaine de nav. fruitière, Casablanca</td>
<td>1</td>
<td>189.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Pays-Bas</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Caraibische Scheepvaart Maats. N.V., Rotterdam</td>
<td>2</td>
<td>512.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Geest van W. &amp; Zn., s'Gravenzande</td>
<td>2</td>
<td>277.000</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Norvège</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bjørge H., Oslo</td>
<td>2</td>
<td>412.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Bryvig Th., Farsund</td>
<td>2</td>
<td>320.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Dahl T. A/S, Sandefjord</td>
<td>2</td>
<td>520.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Gotaas-Larsen A/S, Oslo/Tvedestrand</td>
<td>1</td>
<td>259.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Haaland Chr., Haugesund</td>
<td>4</td>
<td>1.033.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Hansen E., Kristiansand</td>
<td>1</td>
<td>212.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Herlofson S. &amp; Co., A/S, Oslo</td>
<td>1</td>
<td>276.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Knutsen K., O.A.S., Haugesund</td>
<td>2</td>
<td>458.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Lorentzen J./Belship Skibs A/S, Oslo</td>
<td>1</td>
<td>276.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Pavillon/propriétaire et/ou directeur-gérant</td>
<td>Nombre de navires</td>
<td>Capacité frigorifique en pieds cubes</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------------------------------------</td>
<td>------------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Norvège (suite)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Olesen K., Stavanger</td>
<td>2</td>
<td>492.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Vaboens Rederi A/S, Kristiansand</td>
<td>1</td>
<td>178.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Panama</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Allocean Shipping Corp., Panama</td>
<td>1</td>
<td>187.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Cabocar S.A., Panama</td>
<td>1</td>
<td>124.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Chung Lien Nav. Co. S.A., Panama</td>
<td>2</td>
<td>386.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Suède</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Johnson A.A./Rederi A/B Nordstjernan, Stockholm</td>
<td>4</td>
<td>1.177.000</td>
</tr>
<tr>
<td>A/3 Oceankompaniet/W. Thoren, Göteborg</td>
<td>4</td>
<td>1.295.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Salén S., Stockholm</td>
<td>12</td>
<td>3.757.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Transal Rederi A/B, Göteborg</td>
<td>6</td>
<td>2.318.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Transatlantic Rederi A/B/Per Carlson, Göteborg</td>
<td>3</td>
<td>632.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Trelleborgs Angfartygs A/B, Trelleborg</td>
<td>5</td>
<td>1.556.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Espagne</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Empresa Nacional &quot;Elcano&quot;, Cadiz</td>
<td>1</td>
<td>250.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Naviera Vizcaina S.A., Bilbao</td>
<td>2</td>
<td>596.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Transportes Frigorificos Maritimos, Santander</td>
<td>1</td>
<td>223.000</td>
</tr>
<tr>
<td>URSS</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gouvernement</td>
<td>26</td>
<td>6.232.000</td>
</tr>
<tr>
<td>États-Unis</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Grace Line Inc., New York</td>
<td>4</td>
<td>1.440.000</td>
</tr>
<tr>
<td>United Fruit Co., Boston</td>
<td>13</td>
<td>4.593.000</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Le tableau 6 ci-avant donne en résumé la structure d'exploitation de la flotte mondiale de navires frigorifiques au 1er janvier 1968 figurant au tableau 7.

**Tableau 7 - Structure des entreprises d'armement de navires entièrement frigorifiques affectés au transport de bananes dans le monde au 1er janvier 1968**

(Unités ayant une capacité frigorifique supérieure à 120.000 pieds cubes)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nombre de navires par entreprise (armateur)</th>
<th>Nombre d'entreprises</th>
<th>Pourcentage</th>
<th>Nombre de navires</th>
<th>Capacité frigorifique (en milliers de pieds cubes)</th>
<th>Pourcentage</th>
<th>Capacité frigorifique moyenne (en milliers de pieds cubes)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>36</td>
<td>36,7</td>
<td>36</td>
<td>7.828</td>
<td>9,6</td>
<td>217</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>19</td>
<td>19,4</td>
<td>38</td>
<td>8.093</td>
<td>9,9</td>
<td>213</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>9</td>
<td>9,2</td>
<td>27</td>
<td>5.889</td>
<td>7,2</td>
<td>218</td>
</tr>
<tr>
<td>4 - 5</td>
<td>20</td>
<td>20,4</td>
<td>86</td>
<td>21.797</td>
<td>26,8</td>
<td>253</td>
</tr>
<tr>
<td>6 - 7</td>
<td>6</td>
<td>6,1</td>
<td>37</td>
<td>9.580</td>
<td>11,8</td>
<td>259</td>
</tr>
<tr>
<td>8 - 9</td>
<td>2</td>
<td>2,1</td>
<td>17</td>
<td>4.587</td>
<td>5,6</td>
<td>270</td>
</tr>
<tr>
<td>10 et plus</td>
<td>6</td>
<td>6,1</td>
<td>92</td>
<td>23.723</td>
<td>29,1</td>
<td>258</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td><strong>98</strong></td>
<td><strong>100,0</strong></td>
<td><strong>333</strong></td>
<td><strong>81.497</strong></td>
<td><strong>100,0</strong></td>
<td><strong>245</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Le nombre des petits armateurs ayant 1, 2 ou 3 navires frigorifiques qui opèrent avec d'anciens bateaux rachetés est particulièrement élevé. Il s'agit essentiellement d'armateurs grecs et chinois (Formose) qui travaillent avec de vieux navires achetés d'occasion à bas prix. Ces navires frigorifiques sont généralement vieux et de faible tonnage. Si ces
armateurs parviennent néanmoins à utiliser ces vieilles unités de façon rentable, c'est uniquement parce que le service du capital (amortissement et intérêts) est peu élevé ou parce que les navires frigorifiques sont déjà entièrement amortis.

Le nombre des armateurs possédant 4-5 navires frigorifiques est particulièrement important. Avec la catégorie des armateurs qui ont plus de dix navires, ils représentent près de 56 % de la capacité frigorifique totale.

Tableau 8 - Structure d'exploitation des entreprises d'armement de navires entièrement frigorifiques affectés au transport de bananes dans la CEE, au 1er janvier 1968
(Unités ayant une capacité frigorifique supérieure à 120.000 pieds cubes)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nombre de navires par entreprise (armateur)</th>
<th>Nombre d'entreprise</th>
<th>Pourcentage</th>
<th>Nombre de navires frigori-fique</th>
<th>Pourcentage</th>
<th>Capacité frigori-fique moyenne en milliers de pieds cubes</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>14,8</td>
<td>4</td>
<td>795</td>
<td>2,8</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>7</td>
<td>25,9</td>
<td>14</td>
<td>2,904</td>
<td>10,0</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>3,7</td>
<td>3</td>
<td>648</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>4 - 5</td>
<td>8</td>
<td>29,7</td>
<td>36</td>
<td>7,330</td>
<td>25,4</td>
</tr>
<tr>
<td>6 - 7</td>
<td>2</td>
<td>7,4</td>
<td>12</td>
<td>3,490</td>
<td>12,1</td>
</tr>
<tr>
<td>8 - 9</td>
<td>2</td>
<td>7,4</td>
<td>17</td>
<td>4,587</td>
<td>15,9</td>
</tr>
<tr>
<td>10 et plus</td>
<td>3</td>
<td>11,1</td>
<td>36</td>
<td>9,141</td>
<td>31,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>27</td>
<td>100,0</td>
<td>122</td>
<td>28,895</td>
<td>100,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

.../...
Comme l'indique le tableau 8, la concentration des armateurs ayant 4-5 ou 10 navires et plus est encore légèrement plus forte dans les États membres de la CEE que dans l'ensemble du monde. Ces deux catégories représentant au total 57 % environ du tonnage. La France en particulier est fortement représentée dans la catégorie 4-5 navires frigorifiques où elle compte 5 armateurs sur un total de 9 (voir tableau 6). La capacité frigorifique moyenne des unités est relativement faible dans la catégorie des 10 navires et plus parce que 11 navires frigorifiques du plus grand armateur français, la Compagnie générale transatlantique, n'ont qu'une capacité frigorifique légèrement supérieure à 200.000 pieds cubes par unité.

Lorsqu'on considère la structure de la propriété et le nombre total d'entreprises auxquelles elles appartiennent, le chiffre de 98 (entreprises) baisse considérablement).
Les six plus grandes entreprises de navires frigorifiques du monde étaient constituées de la façon suivante au ler janvier 1968 :

<table>
<thead>
<tr>
<th>Propriétaire (société-mère)</th>
<th>Filiale (F) ou société membre (M)</th>
<th>Nombre de navires</th>
<th>Capacité frigorifique en milliers de pieds cubes</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. United Fruit Co, Boston</td>
<td>Elders &amp; Ryffes Ltd, Londres (F), Empresa Hondurera, Puerto Cortez (F), Surrey Shipp. Co, St George (F), Caraib. Scheepv. M., Rotterdam (F), Dalboa Shipping Co, Inc, Tela (F)</td>
<td>18, 7, 6, 4, 2, 3</td>
<td>4.593, 1.442, 1.351, 1.088, 512, 477</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>40</td>
<td>9.463</td>
</tr>
<tr>
<td>2. URSS gouvernement Moscou</td>
<td></td>
<td></td>
<td>26, 6.232</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Salén S. Stockholm</td>
<td>Rederi A/B Salenia (F), Rederi A/B Jamaica (F), Rederi A/B Westindia (F), Rederi A/B Transal (M)</td>
<td>12, 6</td>
<td>3.757, 2.318</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>18</td>
<td>6.075</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Laeisz F. und Partner, Hamburg</td>
<td></td>
<td></td>
<td>12, 3.436</td>
</tr>
<tr>
<td>6. Bruns W. &amp; Co und Partner, Hamburg</td>
<td></td>
<td></td>
<td>11</td>
</tr>
</tbody>
</table>

.../...
Selon le tableau qui précède, les six plus grands propriétaires contrôlent directement sur le marché des bananières 122 navires représentant une capacité frigorifique de 31.404.000 pieds cubes, ce qui correspond à plus de 38 % du tonnage total. Le contrôle indirect exercé par ces six propriétaires est cependant beaucoup plus important étant donné que S. Salén, la United Fruit Co (1), la compagnie générale trans-atlantique et le gouvernement soviétique (Sovfracht), en particulier, utilisent continuellement, en tant qu'affréteurs importants, un nombre considérable de navires frigorifiques le plus souvent sur la base de conventions d'affrètement à temps (2). Le groupe Salén à lui seul opère parfois avec 40-50 navires frigorifiques affrétés.

En ce qui concerne la structure de la propriété, on peut en outre mentionner les grands groupes suivants :

a) la compagnie Fabre, société générale de transport maritime, Marseille, est une filiale de la compagnie maritime des chargeurs réunis, Paris. Ensemble, ces deux sociétés possèdent 8 navires frigorifiques de plus de 120.000 pieds cubes. En outre, elles arment le fruitier "Bambara" battant pavillon de la Côte-d'Ivoire;

b) le groupe Eugenides comprend les sociétés Coral Co Inc., Le Pirée, Jade Co Inc., Le Pirée et Criomar Inc., Monrovia et possède 6 navires frigorifiques au total;

c) les armateurs de Formose, Chiau Kuo Nav. Co Ltd, Great Pacific Nav. Co et Singi Nav. Corp., tous de Taipeih, ainsi que la Chung Lien Nav. Co SA établie à Panama, doivent appartenir à un groupe d'armateurs qui dispose de plus de 10 navires frigorifiques.

.../...

(1) Quatorze des navires frigorifiques de la United Fruit Co, battant pavillon des États-Unis, ont été affrétés au début de 1968 par le gouvernement américain pour le transport États-Unis - Sud-Vietnam.

(2) Les navires frigorifiques exploités par le gouvernement soviétique sont utilisés principalement pour le transport du poisson.
2.1.4. Structure en fonction du tonnage et de la vitesse

Le marché des navires frigorifiques a subi, en particulier au cours de la dernière décennie, de profondes modifications de structure en ce qui concerne le tonnage et la vitesse des navires frigorifiques. Le tonnage des navires - sur la base de la capacité des cales frigorifiques - se situait encore il y a dix ans entre 180,000 et 200,000 pieds cubes pour les bâtiments nouveaux, leur vitesse était comprise entre 16 et 17 nœuds, le tirant d'eau pour le transport des bananes était de 6,10 m maximum et il était même limité à 5,50 m pour les navires frigorifiques utilisés surtout sur les routes africaines. Le port en lourd des "open shelterdecker" était de 3,500 tâw au maximum. Ces navires convenaient mal aux cargaisons d'un poids spécifique plus élevé comme la viande et le poisson. La puissance des groupes frigorifiques n'était pas conséquent prévue en règle générale que jusqu'au -12° C. Le système d'aération était habituellement horizontal alors qu'actuellement la réfrigération se fait verticalement.

Par suite de la régression des exportations de bananes en provenance des pays africains et de l'augmentation permanente des exportations des pays latino-américains producteurs de bananes, en particulier de l'Equateur, des navires plus rapides et de plus gros tonnages sont devenus rentables, en raison de l'allongement sensible des distances et de l'accroissement des quantités de bananes à transporter régulièrement. Les navires frigorifiques livrés récemment ont généralement une capacité qui se situe entre 280,000 et 400,000 pieds cubes. Leur vitesse commerciale se situe habituellement entre 20 et 22 nœuds. Le tirant d'eau maximum de l'"open shelterdecker" est actuellement de 6,50 m environ; il est notamment déterminé par les hauteurs libres du pont intermédiaire qui, dans les bananiers, sont de 2,10 - 2,40 m. Le port en lourd de l'"open shelterdecker" oscille maintenant le plus souvent entre 3,500 et 4,000 tâw.
Tableau 9 - Evolution de la flotte d'un armateur allemand de navires frigorifiques 1930-1968

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nom du navire</th>
<th>Année de construction</th>
<th>Capacité frigorifique en pieds cubes</th>
<th>Vitesse en nœuds</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Panther/Puma</td>
<td>1930</td>
<td>120.000</td>
<td>13,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Pionier</td>
<td>1933</td>
<td>148.000</td>
<td>14,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pelikan</td>
<td>1934</td>
<td>128.000</td>
<td>14,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pontos</td>
<td>1935</td>
<td>146.000</td>
<td>15,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Python</td>
<td>1935</td>
<td>160.000</td>
<td>15,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Palime</td>
<td>1937</td>
<td>166.000</td>
<td>16,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pomona</td>
<td>1938</td>
<td>216.000</td>
<td>16,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Panther</td>
<td>1939</td>
<td>216.000</td>
<td>16,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Proteus/Perseus/Pegasus</td>
<td>1951</td>
<td>218.000</td>
<td>16,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Perikles</td>
<td>1954</td>
<td>192.000</td>
<td>16,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pirseus</td>
<td>1955</td>
<td>194.000</td>
<td>16,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Fortunus</td>
<td>1955</td>
<td>215.000</td>
<td>17,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Parthenon</td>
<td>1956</td>
<td>192.000</td>
<td>17,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Priamos</td>
<td>1959</td>
<td>240.000</td>
<td>18,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pentelikon</td>
<td>1960</td>
<td>255.000</td>
<td>18,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Puna</td>
<td>1963</td>
<td>296.000</td>
<td>21,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pisang</td>
<td>1964</td>
<td>297.000</td>
<td>21,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pongal</td>
<td>1964</td>
<td>295.000</td>
<td>21,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pekari</td>
<td>1966</td>
<td>298.000</td>
<td>22,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Persimmon</td>
<td>1966</td>
<td>301.000</td>
<td>22,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pica</td>
<td>1966</td>
<td>299.000</td>
<td>22,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pirol</td>
<td>1966</td>
<td>300.000</td>
<td>22,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Padua/Parma</td>
<td>1967</td>
<td>320.000</td>
<td>22,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

En commande :

| Pontos/Pomona          | 1968                   | 380.000                            | 22,0             |
Un simple coup d'œil au tableau 9 permet de se rendre compte de la transformation radicale qu'ont subie les capacités et les vitesses précisément au cours de la dernière décennie. Un "reefer" moderne d'une capacité frigorifique de 300 000 pieds cubes transporte 2 700 t de bananes environ (soit approximativement 208 000 cartons de 13 kg) en 12-13 jours de Guayaquil (Equateur) à Hambourg. Ces voyages rapides d'unités modernes ont une très grande importance pour le commerce des bananes parce que les fruits peuvent être expédiés lorsqu'ils ont atteint leur pleine maturité de coupe et déchargés frais et verts dans le port européen. Des navires frigorifiques rapides permettent en outre d'exploiter de nouvelles possibilités d'exportations, par exemple entre l'Equateur et le Japon (8 000 milles marins environ) ou de maintenir d'anciennes relations lorsque les conditions ont changé, comme c'est le cas entre la Somalie et l'Italie par le cap de Bonne Espérance (8 800 - 9 000 milles marins environ).

Le tableau 10 donne un aperçu de la structure actuelle de la flotte mondiale de navires frigorifiques en fonction du tonnage et de la vitesse des navires.
Tableau 10 – Structure en fonction du tonnage et de la vitesse des flottes de navires entièrement frigorifiques équipés pour le transport des bananes dans le monde, au 1er janvier 1968
(Unités ayant une capacité frigorifique supérieure à 120,000 pieds cubes)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Catégorie de capacité frigorifique en milliers de pieds cubes</th>
<th>Moins de 16 noeuds</th>
<th>16 et 17 noeuds</th>
<th>18 et 19 noeuds</th>
<th>20 noeuds et plus</th>
<th>Total</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Nombre de navires en 1,000 pieds cubes</td>
<td>Nombre frigor.</td>
<td>Nombre frigor.</td>
<td>Nombre frigor.</td>
<td>Nombre frigor.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>120 - 159</td>
<td>8</td>
<td>1.160</td>
<td>7</td>
<td>968</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>160 - 199</td>
<td>27</td>
<td>4.816</td>
<td>31</td>
<td>5.780</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>200 - 239</td>
<td>4</td>
<td>873</td>
<td>50</td>
<td>10.918</td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>240 - 279</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>8</td>
<td>2.046</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>280 - 319</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>13</td>
<td>3.995</td>
</tr>
<tr>
<td>320 - 359</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>1.368</td>
</tr>
<tr>
<td>360 - 399</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>10</td>
<td>3.777</td>
</tr>
<tr>
<td>400 et plus</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>1.644</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Total                                                        | 39                | 6.849          | 96             | 19.712          | 132   | 34.466 | 66 | 20.470 | 333 | 81.497 |
Le tableau 10 montre clairement que la vitesse des navires frigorifiques a augmenté — encore que dans une plus faible mesure — en même temps que la capacité frigorifique. Aucune unité de la catégorie des navires frigorifiques d'une vitesse inférieure à 16 noëuds ne dépasse 240.000 pieds cubes, tandis que dans la catégorie des navires frigorifiques d'une vitesse égale ou supérieure à 20 noëuds aucun navire n'a une capacité inférieure à 240.000 pieds cubes. On remarque que dans chaque catégorie de vitesse il y a une catégorie de capacité frigorifique qui est particulièrement bien représentée.

Ces derniers temps, c'est la catégorie des navires d'une capacité frigorifique comprise entre 280.000 et 320.000 pieds cubes qui s'est le plus développée. A l'avenir, le centre de gravité devrait se déplacer vers les unités d'une capacité comprise entre 320.000 et 400.000 pieds cubes, étant donné la transformation rapide des structures d'importation dans certaines régions — surtout en Europe. Toutefois, on peut déjà prévoir que l'accroissement des capacités frigorifiques se poursuivra sur une base plus large. Par contre, l'augmentation des vitesses pourrait être étroitement limitée, pour des raisons de rentabilité, du moins si l'on continue à utiliser les formes de coque conventionnelles.
Tableau 11 - Structure en fonction du tonnage et de la vitesse, des flottes de navires entièrement frigorifiques équipées pour le transport des bananes dans les pays de la CEE, au ler janvier 1968

<table>
<thead>
<tr>
<th>Catégorie de capacité frigorifique en milliers de pieds cubes</th>
<th>Moins de 16 noeuds</th>
<th>16 et 17 noeuds</th>
<th>18 et 19 noeuds</th>
<th>20 noeuds et plus</th>
<th>Total</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Nombre de navires</td>
<td>Capacité frigor. en 1.000 pieds cubes</td>
<td>Nombre de navires</td>
<td>Capacité frigor. en 1.000 pieds cubes</td>
<td>Nombre de navires</td>
<td>Capacité frigor. en 1.000 pieds cubes</td>
</tr>
<tr>
<td>120 - 159</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>6</td>
<td>823</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>160 - 199</td>
<td>6</td>
<td>1.072</td>
<td>11</td>
<td>1.990</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>200 - 239</td>
<td>1</td>
<td>218</td>
<td>21</td>
<td>4.460</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>240 - 279</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>558</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>280 - 319</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>320 - 359</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>360 - 399</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>400 et plus</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>7</td>
<td>1.290</td>
<td>40</td>
<td>7.831</td>
<td>40</td>
</tr>
</tbody>
</table>
La structure en fonction du tonnage et de la vitesse, des navires des États membres de la CEE – telle qu'elle figure au tableau 11 – est en principe analogue à celle de la flotte mondiale de navires frigorifiques. Un bon tiers du tonnage est constitué par des unités très modernes dont la capacité frigorifique se situe entre 275.000 et 425.000 pieds cubes pour une vitesse de 20 à 23 noeuds.

2.1.5. Tonnage des navires frigorifiques en construction ou en commande

La flotte mondiale de navires frigorifiques – sur la base de la capacité des cales frigorifiques – a augmenté de 9 % en moyenne par an au cours des dix dernières années. L'accroissement annuel net le plus fort a été enregistré en 1960 avec 18 % environ, le plus faible en 1966 avec 3 % environ.
### Tableau 12 - Répartition par pavillon des navires entièrement frigorifiques équipés pour le transport des bananes, en construction ou en commande au 1er janvier 1968

(单位 d'une capacité frigorifique supérieure à 120.000 pieds cubes)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Nom-</td>
<td>Capac. frig.</td>
<td>Nom-</td>
<td>Capac.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>bre</td>
<td></td>
<td>bre</td>
<td>frig.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1.000</td>
<td></td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>pieds</td>
<td></td>
<td>pieds</td>
<td>pieds</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>cubes</td>
<td></td>
<td>cubes</td>
<td>cubes</td>
</tr>
<tr>
<td>Allèmagne (RF)</td>
<td>9</td>
<td>3.330</td>
<td>4</td>
<td>1.305</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>France</td>
<td>4</td>
<td>1.378</td>
<td>7</td>
<td>2.504</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>326</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>4.208</td>
</tr>
<tr>
<td>Israël</td>
<td>4</td>
<td>1.664</td>
<td>2</td>
<td>832</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>326</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>4.208</td>
</tr>
<tr>
<td>URSS</td>
<td>2</td>
<td>560</td>
<td>3</td>
<td>840</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1.368</td>
</tr>
<tr>
<td>Suède</td>
<td>3</td>
<td>1.368</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1.368</td>
</tr>
<tr>
<td>Equateur</td>
<td>3</td>
<td>900</td>
<td>1</td>
<td>300</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1.200</td>
</tr>
<tr>
<td>Belgique</td>
<td>2</td>
<td>701</td>
<td>1</td>
<td>380</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1.081</td>
</tr>
<tr>
<td>Grande-Bretagne</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>720</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>360</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1.080</td>
</tr>
<tr>
<td>Libéria</td>
<td>2</td>
<td>615</td>
<td>1</td>
<td>315</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>930</td>
</tr>
<tr>
<td>Norvège</td>
<td>2</td>
<td>575</td>
<td>1</td>
<td>315</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>890</td>
</tr>
<tr>
<td>Brésil</td>
<td>2</td>
<td>430</td>
<td>2</td>
<td>430</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>860</td>
</tr>
<tr>
<td>Danemark</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>760</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>760</td>
</tr>
<tr>
<td>Formose</td>
<td>2</td>
<td>500</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>Liban</td>
<td>3</td>
<td>384</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>384</td>
</tr>
<tr>
<td>Espagne</td>
<td>1</td>
<td>159</td>
<td>1</td>
<td>159</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>318</td>
</tr>
<tr>
<td>Japon</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
<td>300</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>300</td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>39</td>
<td>12.564</td>
<td>28</td>
<td>9.160</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2</td>
<td>686</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>69</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>22.410</td>
</tr>
</tbody>
</table>

.../...
En examinant le tableau 12, on constate en 1968 un fort accroissement du tonnage frigorifique. En admettant qu'un million de pieds cubes soient supprimés par démolition de navires frigorifiques, etc., on obtient pour 1968 un accroissement net de la capacité frigorifique de 14 % environ.

La capacité moyenne de tous les bâtiments neufs livrables en 1968 est de 322.000 pieds cubes et dépasse ainsi de plus de 75.000 pieds cubes la capacité moyenne de la flotte mondiale de navires frigorifiques existant au 1er janvier 1959.

Pour les pays membres de la CEE, la Belgique, la république fédérale d'Allemagne et la France avaient en commande ou en construction, au 1er janvier 1968, vingt-huit navires frigorifiques d'une capacité utile de 10 millions de pieds cubes environ sur un total de soixante-neuf navires frigorifiques d'une capacité frigorifique de 22.350.000 pieds cubes. Il convient de noter l'absence totale de commandes d'armateurs de navires frigorifiques italiens et, d'autre part, l'importance des ordres passés par les armateurs français qui n'ont mis aucun nouveau navire frigorifique en service en 1966 et 1967. Il est également intéressant de noter que six entreprises de navigation françaises ont déclaré d'acquérir huit navires frigorifiques du même type (d'une capacité frigorifique de 326.000 pieds cubes), ce qui devrait diminuer considérablement les coûts d'investissement (voir à ce sujet le tableau B en annexe : navires entièrement frigorifiques équipés pour le transport des bananes, en construction ou en commande au 1er janvier 1968).

2.2. Les armateurs des États membres de la CEE et leurs liens éventuels avec des exportateurs et/ou des importateurs

Vingt-sept armateurs disposant de navires frigorifiques d'une capacité supérieure à 120.000 pieds cubes opèrent dans les États membres
de la CEE. Six d'entre eux ont des contacts étroits, le plus souvent sous la forme de participation, avec des sociétés exportatrices de bananes et/ou des groupes d'importateurs de bananes. Dans le cadre de ces groupements d'entreprises intégrées, les navires frigorifiques sont loués à la société importatrice ou au groupe d'importateurs par l'armateur, généralement sur la base de contrats à long terme (souvent d'un an) - pour autant qu'ils ne soient pas loués à des firmes extérieures. Il n'a pas été possible d'obtenir de données sur les taux payés à l'armateur par le groupe d'importateurs dans le cadre des groupements d'entreprises. Les armateurs et importateurs interrogés ont simplement déclaré que les taux de fret payés étaient adaptés au niveau du marché mondial des frets pour les navires frigorifiques.

Les 21 autres armateurs sont à considérer comme "indépendants" et louent leurs navires frigorifiques à des importateurs ou à des exportateurs, principalement à temps. Le terme "indépendant" doit être interprété dans le sens large car des engagements d'affrètement à long terme à l'égard d'un importateur ou d'un exportateur déterminé ou une longue collaboration entre un armateur de navires frigorifiques et un affréteur déterminé créent souvent des liens qui peuvent être tout à fait analogues à ceux qui existent entre un armateur et une société d'importation dans une communauté d'intérêts basée sur des participations. De tels liens sont compréhensibles lorsqu'on considère le rôle important que jouent par exemple l'expérience et le sérieux de l'armateur de navires frigorifiques pour l'importateur ou l'exportateur.

2.2.1. Belgique

La seule société belge d'armement de navires frigorifiques, les Belgian Fruits Lines SA, Anvers, appartient essentiellement aux deux importateurs belges de fruits Léon van Parys SA et G. Koninckx frères,
tous deux d'Anvers, et aux deux importateurs néerlandais de fruits Velkman & Tas N.V. et N.V. Bananen Import Maats. "BIMA" (van den Brink), tous deux de Rotterdam. Ces quatre importateurs forment ensemble le Belgisch-Hollands Importgroep (groupe HELHOB, marque "Tropica") qui utilise tous les navires frigorifiques des Belgian Fruit Lines SA pour le transport rapide régulier de bananes entre Guayaquil (Equateur) et Anvers. La rotation des navires est de 35 jours, compte tenu des réserves de temps nécessaires aux travaux de révision, de sorte qu'avec 5 navires, un arrivage hebdomadaire à Anvers est possible. Dans la mesure où les listes de départ le permettent et où le fret existe, les navires des Belgian Fruit Lines SA transportent des voitures exportées d'Anvers vers la côte est des États-Unis ou vers les ports américains du golfe du Mexique.

Le transbordement des bananes du groupe HELHOB se fait habituellement au New Belgian Fruit Warf. Nous avons appris que le groupe HELHOB commence à exploiter à la fin de 1968, par l'intermédiaire de la firme Cia Tica Bananera, de nouvelles plantations de bananes au Costa Rica à proximité de Port Limon. Cela devrait entraîner certaines modifications dans le plan d'utilisation des navires des Belgian Fruit Lines SA.

2.2.2. République fédérale d'Allemagne

Huit amateurs assurent le transport de bananes par navires frigorifiques dans la république fédérale d'Allemagne. Trois d'entre eux ont des contacts étroits avec des sociétés d'exportation et/ou d'importation de bananes.

a) W. Bruns & Co, Hambourg

La société d'armement W. Bruns & Co disposait au début de 1968 d'une flotte de 11 unités frigorifiques modernes, dont la plupart étaient affrétées à temps par le Hamburger Bananen-Importgruppe (HBI) entre

Au début de 1968, les deux plus petits navires frigorifiques de la société W. Bruns & Co étaient loués à long terme au groupe hollando-britannique Geest. Au cours du premier semestre de 1968, on a constaté une utilisation accrue des navires frigorifiques modernes du groupe Bruns affrétés par la Standard Fruit et Saléns, sur la route Equateur-Japon, tandis que sur la route Equateur-Allemagne, une partie du tonnage a été affrétée au marché libre. Le Hamburger Bananen Importgruppe est approvisionné en bananes par un service rapide régulier Guayaquil (Equateur)-Hambourg avec, selon la saison, 1 ou 2 arrивages par semaine d'environ 190,000 cartons de 13 kg. Au départ de Hambourg, la société d'armement W. Bruns & Co transporte habituellement sur ses navires des voitures exportées, parmi lesquelles surtout des Volkswagen vers la côte est des États-Unis et les ports américains du golfe du Mexique, ce qui permet d'éviter dans une large mesure la navigation sur lest.

b) F. Laeisz, Hambourg

Frucht-Compagnie Laeisz & Co dans laquelle la société d'armement F. Laeisz a une participation importante, a elle-même une participation majoritaire dans la société d'exportation équatorienne Export. de Frutas Ecuadorianas SA, Guayaquil, qui conclut des contrats d'exploitation et de livraison avec des planteurs et qui les conseille. Au début de 1968, les trois navires frigorifiques les plus anciens de la société d'armement F. Laeisz étaient loués à long terme à des sociétés extérieures dont deux à l'EUROPANA - Importgruppe et un à Salén.

L'ALBA a un service rapide régulier entre Puerto Bolivar/Guayaquil et Hambourg permettant l'arrivée hebdomadaire à Hambourg d'une à deux cargaisons complètes de bananes représentant chacune 200,000 - 250,000 cartons de 13 kg. Au départ de Hambourg, les navires de la société d'armement F. Laeisz transportent fréquemment des voitures exportées vers la côte est des États-Unis ou les ports américains du golf du Mexique, ce transport de voitures étant plus fréquent pendant les périodes où les importations de bananes sont plus faibles que pendant la "saison européenne des bananes " de février à juin.

Nous avons appris que l'Afrikanische Frucht-Compagnie commencera à la fin de 1963 à exporter par le port de Port Limon les bananes de plantations du Costa Rica. Les quantités de bananes à exporter en cet endroit pourraient au début être expédiées vers l'Europe comme cargaison d'appoint, par les navires frigorifiques du groupe Laeisz venant de l'Equateur.

c) Union Partenreedereien - Scipio & Co - Brême

La société d'armement Scipio & Co de Brême opère avec une flotte de 9 navires frigorifiques d'âge très différent. Ces navires sont utilisés en permanence sur la base de conventions d'affrètement d'un en par l"Attila‰. Handelsgesellschaft Harder & Co dont les associés sont pratiquement les mêmes que ceux de l'Union Partenreedereien.
L'"Atlanta" Handelsgesellschaft Harder & Co, Brême, importe presque exclusivement des bananes de la United Fruit Co (en majeure partie de la marque "Chiquita"). Ses principaux clients sont les firmes Harder, Meiser & Co de Brême, et Olff, Köpke & Co de Hambourg. Des quantités relativement faibles de bananes sont en outre achetées à la United Fruit Continental par une série d'autres importateurs dont le plus important est P. van Wylick, de Dusseldorf.

Les navires frigorifiques affrétés par l'"Atlanta" Handelsgesellschaft Harder & Co, sont utilisés dans la mesure où les listes de départ le permettent, pour les navires qui transportent des bananes de la United Fruit Continental vers les ports du nord-ouest de l'Europe. C'est le groupe suédois Salén qui se charge de la combinaison de ces listes de départ. Le transbordement des bananes est effectué à Bremerhaven, grâce à l'installation de transbordement exploitée par la Bananenlöschanlage GmbH, qui décharge souvent, outre des cargaisons complètes, des cargaisons partielles de cartons de 21 kg environ (d'autres cargaisons partielles de bananes de la United Fruit Continental sont habituellement dirigées vers Rotterdam, Göteborg, Oslo et/ou Helsinki, plus rarement vers Southampton). Les bananes transbordées à Bremerhaven proviennent surtout du Honduras, du Guatémala et de la Colombie et, occasionnellement, de Panama, du Costa Rica et de l'Equateur. Au départ de Bremerhaven, les navires frigorifiques transportent souvent des voitures à destination des États-Unis.

d) Armateurs "indépendants"

Sur les cinq armateurs "indépendants", deux possédaient chacun au 1er janvier 1968 six navires frigorifiques et les trois autres deux unités chacun.
Des six navires frigorifiques du groupe Cetker, de Hambourg, deux étaient loués pour cinq ans à la plus grande société commerciale américaine de bananes après la United Fruit Co, la Standard Fruit & Steamship Co, de la Nouvelle-Orléans. Les autres navires frigorifiques étaient utilisés par différents affréteurs dans le cadre de conventions à moyen terme (Salén, EUROBANA, Messageries maritimes). Sur les six unités de la série de navires frigorifique "Polar" d'une capacité frigorifique de 423 000 pieds cubes et d'une vitesse de service de 22 noeuds, mis en service entre la fin de 1967 et le milieu de 1968, les deux premières unités livrées ont été louées pour un an environ à S. Salén de Stockholm. Les deux unités suivantes ont été affrétées à temps pour assurer la liaison Equateur-Japon par la firme Fruit Shippers Ltd de Nassau (Bahamas) qui est contrôlée par le plus grand exportateur de bananes équatorien, la Exportadora Bananera Noboa SA de Guayaquil.

Sur les six navires frigorifiques modernes de la société d'armement H. Schuldt de Hambourg, les deux plus anciennes unités étaient louées au début de 1968 à l'EUROBANA Importgruppe auquel appartiennent les importateurs T. Fort et Ph. Astheimer & Sohn, tous deux de Hambourg, et les Gebr. Kamstra, de Rotterdam. L'EUROBANA-Importgruppe travaille en étroite collaboration avec la Standard Fruit & Steamship Co, qui utilise notamment les quatre navires frigorifiques les plus récents de la société d'armement H. Schuldt dans le cadre de conventions d'affrètement à long terme.

Les deux navires frigorifiques de la Horn Linie, Hambourg, ont été utilisés dans le cadre des services de transport des bananes assurés par le plus grand armateur français, la Compagnie générale transatlantique, qui transporte des bananes notamment pour le compte du Consorcio Bananero SA, Santa Marta (Colombie) entre Santa Marta et Hambourg pour l'Internationale Fruchtiportges-Weichert & Co, Hambourg, (marque : "Columbina").
Les deux navires frigorifiques de l'armateur J.A. Reinecke, Hambourg, étaient affrétés au début de 1968 par la Fruit Shippers Ltd, Nassau (Bahamas).


2.2.3. France

À l'exception de la compagnie de navigation L. Martin et Cie, qui possède des capitaux dans une société de plantations du Cameroun (société des plantations Nyombé-Penja), les sociétés françaises d'armement de navires frigorifiques n'ont - que l'on sache - aucun intérêt direct dans des sociétés d'importation et/ou d'exportation de bananes.

a) Compagnie générale transatlantique (CGT), Paris

Avec 13 navires frigorifiques, la CGT, sous contrôle de l'Etat, vient au premier rang des armateurs français de navires frigorifiques. Elle travaille sur la base de contrats conclus avec divers groupements de producteurs et d'exportateurs comme la SICABAM à la Martinique, l'ASSOBAG à la Guadeloupe, et le Consorcio Bananero SA à Santa Marta (Colombie). Les contrats à assez long terme conclus avec la SICABAM et l'ASSOBAG confèrent pratiquement un monopole à la CGT pour tous les transports de bananes en provenance de la Martinique et de la Guadeloupe à des taux de fret fixes. Par contre, les demandes de transport à relativement court terme provenant des groupements d'exportateurs font
courir à la CGT un risque considérable. Dans les cas défavorables, elles contraignent la CGT à affrêter des navires frigorifiques sur le marché libre à des taux élevés. Pour la période de mars à décembre 1962, la CGT a conclu un contrat avec une société italienne d'importation pour le transport de bananes sur la route Equateur-Italie occidentale.

Pour pouvoir exécuter les contrats précités, ainsi que d'autres, la CGT utilise en permanence, outre ses propres navires frigorifiques, une série d'unités françaises et étrangères dans le cadre de conventions d'affrêtement dont certaines à long terme, et notamment trois navires frigorifiques de la compagnie de navigation fruitière depuis leur entrée en service, ainsi que deux navires frigorifiques de la Horn-Linie de Hambourg dans laquelle la CGT a une participation.

b) Compagnie maritime des chargeurs réunis, Paris

Avec sa filiale, la compagnie Fabre, société générale de transports maritimes, Marseille, la compagnie maritime des chargeurs réunis dispose de huit navires frigorifiques, auxquels il faut ajouter un navire frigorifique armé pour la SICOMAR à Abidjan.

La compagnie maritime des chargeurs réunis et L. Martine & Cie exploitent en commun, avec six navires frigorifiques (3 unités pour chaque partenaire), un service de bananes vers le Cameroun, les navires touchant Tiko et Douala, complétant occasionnellement leur cargaison de bananes à Abidjan (Côte-d'Ivoire). Un accord conclu avec la compagnie de bananes SA, Paris, filiale de la United Fruit Co, qui commercialise pratiquement toutes les exportations de bananes du Cameroun sur le marché français, prévoit un taux de fret fixe pour le transport maritime Tiko/Douala-Le Havre qui est revu périodiquement en fonction des quantités à transporter.

.../...
En outre, la compagnie maritime des chargeurs réunis assure, en collaboration avec sa filiale, la cie Fabre, et la Sicomar, un service régulier de bananes entre Abidjan/Sassandra (Côte-d'Ivoire) et Marseille avec six navires frigorifiques. Par l'intermédiaire de l'OCP (organisation commerciale de la production fruitière), qui vend la majeure partie des exportations de bananes de la Côte-d'Ivoire, sur le marché français — le restant étant commercialisé en Italie par une société liée à la précédente, la COMAFRICA — des accords ont été conclus avec la CORAFRUIT (la plus grande coopérative de producteurs de la Côte-d'Ivoire) sur des taux de fret déterminés pour le tonnage réservé au transport de bananes sur la route Abidjan-Gênes/Marseille.

c) Les autres armateurs français de navires frigorifiques

Les sociétés d'armement Cie des messageries maritimes, Marseille, la nouvelle compagnie havraise péninsulaire de navigation, Paris, ainsi que la société navale caennaise, Caen, ont chacune un navire frigorifique qui assure la liaison régulière entre Madagascar (Tamatave) et la France (Marseille). Les quatre autres navires frigorifiques de la dernière société sont habituellement utilisés pour le transport de bananes par des affréteurs étrangers.

Comme nous l'avons déjà indiqué, trois navires frigorifiques de la compagnie de navigation fruitière (Henri Lesage), Nantes, sont loués à long terme à la CGT, tandis que le navire le plus ancien de cette société d'armement est loué à une compagnie qui l'utilise pour le service avec l'Amérique latine. Un nouveau bâtiment frigorifique de la compagnie de navigation fruitière qui est actuellement en commande est déjà loué pour dix ans aux chargeurs réunis.

Au début de 1968, la société d'armement L. Martin et Cie, possédait avec le "Biafra", construit en 1965, le navire frigorifique le plus
moderne et le plus grand de France qui a été affrété pendant deux ans par un groupe allemand d'importateurs de bananes et qui est utilisé actuellement en même temps qu'un autre navire frigorifique construit en 1960, par différents affréteurs dans le cadre de conventions d'affrètement au voyage et à temps. Les trois autres navires frigorifiques de la société d'armement L. Martin & Cie sont utilisés sur la route du Cameroun, comme cela a été mentionné plus haut.


2.2.4. Italie

Tous les armateurs italiens de navires frigorifiques peuvent être considérés comme "indépendants", en ce sens qu'ils n'auraient aucune participation dans le capital de sociétés exportatrices ou importatrices de bananes. La situation particulière des armateurs italiens de navires frigorifiques, à l'exception de la Calmedia SpA, Cagliari, est caractérisée par le fait que leurs unités frigorifiques généralement assez anciennes ont été affrétées jusqu'à la fin de 1964 presque exclusivement par le monopole italien des bananes - Azienda Monopoli Banane (AMB) - sur la route Somalie-Italie par le canal de Suez à des taux relativement satisfaisants. Par suite de la suppression du monopole des bananes, les armateurs italiens de navires frigorifiques se sont trouvés dans une situation inhabituelle qui les obligeaient à placer leurs navires sur le marché libre. Cela constituait déjà en soi une tâche difficile à cause de l'âge des bâtiments, mais la situation a encore été aggravée par la
fermeture du canal de Suez, vers le milieu de 1967, étant donné que les
unités frigorifiques lentes (14-16 noeuds) ne pouvaient plus – à l'exception
des bâtiments d'Amico Fratelli – entrer en ligne de compte pour le trans-
port des bananes sur la route Somalie-Italie via le Cap de Bonne Espérance.

Après le désarmement des deux navires frigorifiques de plus de
30 ans de l'armateur A. Marsano, Gênes, en 1965 et 1966, l'armateur
Villain et Fassio SpA, Gênes, fit désarmer ses trois plus vieilles unités
peu après la fermeture du canal de Suez. Ces derniers ont pu néanmoins
être remis en service dans le courant de 1968 à la suite de la conclusion
de contrats d'affrètement à moyen terme avec S. Salén.

Toutes les autres unités frigorifiques italiennes plus anciennes
sont restées en service et ont été utilisées surtout par différents
affréteurs pour le transport de bananes et d'agrumes sur des routes
plus courtes. Si les armateurs on pu continuer à utiliser leurs vieux
navires frigorifiques de façon rentable malgré les changements interve-
nu, c'est surtout parce que ces unités étaient presque toutes entière-
ment amorties.

D'Amico Fratelli, Rome, est le plus grand armateur italien de na-
vires frigorifiques et en même temps le seul qui n'a que des unités mo-
dernes (8). Au début de 1968, toutes ces unités étaient louées à long
terme, 4 à la United Fruit Co (filiale italienne : Comp. Italiana della
Frutta SpA, Milan), 3 à l'OCP/COBAFRUIT dont le commissionnaire italien
est la CONAFRICA (Società Commissionaria et Commerciale con l'Africa SpA,
Gênes) et enfin 1, sur la base d'un contrat d'un an, à la société
COGIS srl (Compagnia generale Interscambi), Milan, qui est actuellement
le deuxième importateur de bananes.

La Calmedia SpA, Cagliari, est une société fondée après la suppres-
sion du monopole, qui a repris, en 1965/66/67, 5 navires frigorifiques...
de la Blue-Star-Line britannique et qui, en même temps, les a loués à long terme à la société d'armement britannique qui les vendait.

2.2.5. Pays-Bas

Il existe aux Pays-Bas, deux armateurs de navires frigorifiques qui tous deux sont liés à des entreprises de commercialisation des bananes et qui peuvent être considérées comme pleinement intégrées, étant donné que la production, le transport maritime et l'importation sont assurés ou contrôlés par un seul et même groupe d'entreprises.

La Caraibische Scheepvaart Maats. NV, Rotterdam, est une filiale de la UFC, dont l'administration principale européenne - United Fruit Continental NV - a son siège à La Haye (Elders & Fyffes, Londres, étant chargée des intérêts commerciaux britanniques de la UFC).

Les deux navires frigorifiques de la firme hollandaise W. van Geest & Zoon, s'Gravenzande sont affectés au service rapide régulier de transport des bananes des îles du Vent - côte occidentale de la Grande-Bretagne (Barry/Preston) de la Geest Industrie Ltd, Spalding (Linc.). Le service est assuré par 8 navires frigorifiques (6 appartenant au groupe dont 4 battant pavillon britannique et 2 pavillon hollandais, et 2 navires allemands affrétés) et permet deux arrivages hebdomadaires en Grande-Bretagne.

2.3. Les routes maritimes importantes pour le commerce des bananes

Les six routes maritimes importantes pour le commerce des bananes sont, par ordre d'importance quantitative (situation : 1967):

a) Equateur/Amérique centrale - États-Unis et Canada
b) Equateur/Amérique centrale - Caraïbes - Europe
c) Formose - Japon

d) Iles Canaries - Espagne/Europe septentrionale

e) Afrique occidentale/orientale - Europe

f) Equateur - Japon/Nouvelle-Zélande


a) Equateur/Amérique centrale - côte est/ouest des Etats-Unis/Canada

Alors qu'en 1962, les exportations de bananes vers les Etats-Unis et le Canada représentaient encore plus de 50 % de l'ensemble des exportations mondiales de bananes, elles n'en représentaient plus que 40 % en 1966 et 1967, malgré une augmentation absolue des importations de 200,000 tonnes environ. Plus de 98 % des importations totales des Etats-Unis/Canada provenaient en 1966 et 1967 des 6 pays mentionnés au tableau 13.
<table>
<thead>
<tr>
<th>de/vers</th>
<th>Etats-Unis</th>
<th>Canada</th>
<th>Total</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Honduras</td>
<td>504</td>
<td>427</td>
<td>65</td>
</tr>
<tr>
<td>Equateur</td>
<td>502</td>
<td>452</td>
<td>41</td>
</tr>
<tr>
<td>Panama</td>
<td>365</td>
<td>428</td>
<td>39</td>
</tr>
<tr>
<td>Costa Rica</td>
<td>263</td>
<td>269</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>Nicaragua</td>
<td>16</td>
<td>34</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Guatemala</td>
<td>12</td>
<td>46</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>1,662</td>
<td>1,676</td>
<td>173</td>
</tr>
<tr>
<td>Autres pays</td>
<td>24</td>
<td>23</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Importations totales</td>
<td>1,686</td>
<td>1,699</td>
<td>175</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Source : FAO : groupe d'étude de la banane, statistiques des bananes
Le transport maritime des bananes importées en Amérique du Nord a été assuré à raison de 60% environ par des navires frigorifiques placés sous le contrôle de la United Fruit Co, la majeure partie des 40% restants étant transportée par la Standard Fruit and Steamship Co avec plus de 10 bananiers affrétés et par la Grace-Line avec 4 cargos mixtes. En outre, des bananes ont été transportées par des navires frigorifiques et ventilés, le plus souvent de petit tonnage, qui avaient été affrétés entre des pays d'Amérique centrale et certaines des îles Caraïbes, d'une part, et la Floride, d'autre part, pour le compte de différents petits importateurs américains de fruits (comme la Banana Supply Comp. Inc. et la West Indies Fruit Co, toutes deux de Miami et la Parker Banana Company, de Tampa).

On peut donc estimer qu'en gros, 50-60 navires entièrement frigorifiques d'une capacité frigorifique supérieure à 120,000 pieds cubes (ce nombre varie notamment en fonction des saisons) sont actuellement utilisés en permanence entre l'Equateur et l'Amérique centrale, d'une part, et les États-Unis et le Canada, d'autre part. Le nombre de 50-60 unités entièrement frigorifiques peut paraître relativement peu élevé, mais il faut tenir compte du fait que les distances qui séparent l'Amérique centrale des États-Unis - et en particulier des ports du golfe du Mexique, sont beaucoup plus courtes que celles qui séparent l'Amérique centrale de l'Europe.

b) Équateur/Amérique centrale/Iles Caraïbes - Europe

Le tableau 14 donne un aperçu des principaux mouvements sur les routes maritimes Équateur/Amérique centrale/Iles Caraïbes - Europe.
Tableau 14 – Importations de bananes des principaux pays importateurs européens, en provenance des pays d'Amérique latine et des îles Caraïbes en 1966/57 (en milliers de tonnes)

<table>
<thead>
<tr>
<th>de/vers</th>
<th>Allemagne</th>
<th>Grande-Bretagne</th>
<th>France</th>
<th>Italie</th>
<th>Scandinavie</th>
<th>Belg.-Luxemb.</th>
<th>Pays-Bas</th>
<th>Suisse</th>
<th>Autriche</th>
<th>Total</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Equateur</td>
<td>318</td>
<td>276</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>13</td>
<td>9</td>
<td>78</td>
<td>110</td>
<td>32</td>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>Colombie</td>
<td>153</td>
<td>102</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>5</td>
<td>27</td>
<td>10</td>
<td>51</td>
<td>84</td>
</tr>
<tr>
<td>Martinique et Guadeloupe</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>262</td>
<td>249</td>
<td>28</td>
<td>16</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Jamaïque</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>192</td>
<td>183</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Honduras</td>
<td>80</td>
<td>182</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>24</td>
<td>52</td>
<td>17</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Îles du Vent</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>164</td>
<td>162</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Guatémala</td>
<td>28</td>
<td>30</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>13</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Panama</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>9</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Costa Rica</td>
<td>7</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Surinam</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>10</td>
<td>7</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>592</td>
<td>597</td>
<td>356</td>
<td>348</td>
<td>283</td>
<td>273</td>
<td>178</td>
<td>213</td>
<td>114</td>
<td>151</td>
</tr>
<tr>
<td>Autres</td>
<td>14</td>
<td>8</td>
<td>13</td>
<td>7</td>
<td>176</td>
<td>171</td>
<td>144</td>
<td>106</td>
<td>32</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Importations totales</td>
<td>606</td>
<td>605</td>
<td>369</td>
<td>355</td>
<td>459</td>
<td>444</td>
<td>322</td>
<td>319</td>
<td>146</td>
<td>163</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Source : FAO : Groupe d'études de la banane, statistiques des bananes
En 1966 et 1967, 36 % environ des exportations mondiales de bananes de l'Équateur/de l'Amérique centrale/des Îles Caraïbes ont été transportés vers l'Europe contre 30 % environ en 1962. L'accroissement absolu des importations s'est élevé à 600 000 t environ entre 1962 et 1966/67. Les distances étant plus longues que vers l'Amérique du Nord, il a fallu, pour assurer le transport de bananes sur cette route, une capacité de navires frigorifiques beaucoup plus grande pour un volume absolu de chargement sensiblement identique. Il ne serait pas exagéré de penser qu'actuellement 80-100 navires entièrement frigorifiques sont utilisés en permanence pour le transport des bananes entre l'Équateur/l'Amérique centrale/les Îles Caraïbes et l'Europe.

c) Formose - Japon

337 000 t de bananes ont été transportées en 1966 sur la route Formose-Japon, contre 395 000 en 1967, ce qui représente 6,5 ou 7,5 % environ du volume des exportations mondiales. Le service des navires frigorifiques est assuré par 10-15 unités lentes (14-16 nœuds), le plus souvent anciennes, appartenant à des armateurs de Formose. Les principaux ports de chargement à Formose sont Kaochuen et Keelung.

Au début de 1966, un nouveau concurrent pour les bananes de Formose a fait son apparition sur le marché japonais. La Standard Fruit et Steamship Co a commencé à ce moment à exporter vers le Japon des bananes provenant de nouvelles plantations dans les Philippines.

Une taxe "ad valorem" de 70 % sur les bananes importées constituait jusqu'à présent une entrave importante à l'accroissement des importations japonaises de bananes, qu'elles proviennent de Formose ou de l'Équateur et des Philippines.

d) Îles Canaries/Espagne/Europe septentrionale

La majeure partie des exportations de bananes des Îles Canaries, qui font l'objet du tableau 15 présentent des caractéristiques particulières en
ce qui concerne le transport maritime. Etant donné les courtes distances, les transports de bananes peuvent être effectués principalement à l'aide de cargos qui disposent uniquement de puissantes installations de ventilation et de dispositifs d'aspiration.

Tableau 12 - Exportations de bananes des Iles Canaries en 1966 et 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays importateur</th>
<th>1966</th>
<th>1967</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Espagne</td>
<td>302</td>
<td>314</td>
</tr>
<tr>
<td>Danemark</td>
<td>15</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>République fédérale d'Allemagne</td>
<td>12</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Finlande</td>
<td>11</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>France</td>
<td>11</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Maroc</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Irlande</td>
<td>6</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Grande-Bretagne</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Italie</td>
<td>5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Suisse</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Tchécoslovaquie</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Grèce</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Autres</td>
<td>4</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td>392</td>
<td>367</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Source : FAO : Groupe d'étude de la banane, statistiques des bananes

En chiffres absolus, les exportations des Iles Canaries ont accusé un recul considérable entre 1966 et 1967, étant donné qu'un certain nombre de pays traditionnellement acheteurs ont fait complètement défaut, vu le prix relativement élevé des bananes.
e) Afrique occidentale/orientale – Europe

Les importations de l’Europe en bananes provenant des pays d’Afrique occidentale et orientale (y compris Madagascar, à l’exclusion des Îles Canaries) se sont élevées au total à 320.000 t environ en 1966 contre 295.000 t en 1967, ce qui correspond à environ 6,0 et 5,5 % respectivement du volume des exportations mondiales. Le tableau 16 donne un aperçu de l’importance des transports de bananes effectués entre l’Afrique et l’Europe.

Tableau 16 - Importations de bananes par des principaux pays importateurs européens en provenance des pays africains en 1966 et 1967 (en milliers de tonnes)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Côte-d’Ivoire</td>
<td>82</td>
<td>95</td>
<td>21</td>
<td>25</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>103</td>
<td>120</td>
</tr>
<tr>
<td>Somalie</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>86</td>
<td>74</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>88</td>
<td>74</td>
</tr>
<tr>
<td>Cameroun</td>
<td>53</td>
<td>46</td>
<td>8</td>
<td>3</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>6</td>
<td>67</td>
<td>49</td>
</tr>
<tr>
<td>Madagascar</td>
<td>22</td>
<td>18</td>
<td>9</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>31</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Guinée</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>13</td>
<td>-</td>
<td>13</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Angola</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Congo (Kinshasa)</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td>163</td>
<td>162</td>
<td>124</td>
<td>104</td>
<td>13</td>
<td>13</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>6</td>
<td>-</td>
<td>314</td>
<td>289</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Autres</strong></td>
<td>297</td>
<td>282</td>
<td>198</td>
<td>215</td>
<td>7</td>
<td>25</td>
<td>-</td>
<td>363</td>
<td>355</td>
<td>865</td>
<td>877</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Importations totales</strong></td>
<td>460</td>
<td>444</td>
<td>322</td>
<td>319</td>
<td>20</td>
<td>38</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>369</td>
<td>355</td>
<td>1.179</td>
<td>1.166</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Source : Communautés européennes : Documentation statistique relative aux échanges commerciaux avec les EAMA et FAO : Groupe d’étude de la banane, statistiques des bananes*

Depuis plusieurs années, 15-20 navires frigorifiques environ sont utilisés en permanence sur la route Afrique occidentale-Europe. Les principaux
ports de chargement des bananes sur la côte de l'Afrique occidentale sont Abidjan et Sassandra (Côte-d'Ivoire), Douala - Bonaberi et Tiko (Cameroon) ainsi que Conakry (Guinée).

Au début de 1968, 8-10 navires frigorifiques ont été mis en service sur la route Somalie et Madagascar - Europe via le Cap de Bonne Espérance. Les ports de chargement en Somalie sont Chisimaio et Merca, à Madagascar Tamatave.

Alors qu'aujourd'hui la fermeture du Canal de Suez, le transport de bananes entre la Somalie et l'Italie pouvait être effectué essentiellement par des navires frigorifiques italiens assez aînés, étant donné la distance de 3.600-4.000 milles marins, la fermeture du canal a contraint la société qui est depuis lors le seul importateur italien de bananes de Somalie, la COGIS, à affréter des navires frigorifiques rapides et modernes sur la route du Cap longue de près de 9.000 milles marins. Les unités utilisées qui ont une capacité frigorifique comprise entre 250.000 et 300.000 pieds cubes prennent une partie de leur chargement à Merca et le complètent ensuite à Chisimaio.

f) Equateur - Japon

Le commerce de bananes Equateur-Japon est devenu de plus en plus important au cours des dernières années, en raison notamment des tornades qui ont détruit ces dernières années une part considérable des plantations de bananes de Formose.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Équateur</td>
<td>71</td>
<td>79</td>
<td>4</td>
<td>7</td>
<td>75</td>
<td>86</td>
</tr>
<tr>
<td>Importations totales</td>
<td>416</td>
<td>481</td>
<td>30</td>
<td>30</td>
<td>446</td>
<td>511</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Source :** FAO : Groupe d'étude de la banane, statistiques des bananes.

Même si le Japon n'a importé en 1967 que 79,000 t environ de bananes de l'Équateur - comme l'indique le tableau 17 - la route revêt une importance considérable étant donné la distance qui est approximativement de 8,000 milles marins (18-20 jours de voyage) et le fait que la "saison des bananes", d'octobre à février, est décalée par rapport à celle de l'Europe occidentale. Au total, 4-7 navires frigorifiques rapides ont été constamment utilisés en 1967 sur la route Équateur-Japon.

**2.4. Les principaux ports de chargement des bananes**

Le tableau 18 donne la liste des principaux ports de chargement des bananes, établie surtout sur la base des manuels "Port dues, Charges and Accommodation" et "Ports of the world".

.../...
### Tableau 18 - Les principaux ports de chargement des bananes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Continent/Pays/Port</th>
<th>Quantité annuelle de bananes transportées (en milliers de tonnes)</th>
<th>Poste de chargement (a)</th>
<th>Appareil à embarquer (b)</th>
<th>Tirant d'eau maximum en mètres (c)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Afrique</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Iles Canaries</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Las Palmas</td>
<td></td>
<td>quais</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Cruz de Ténérif</td>
<td>300-350</td>
<td>quais</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>5,5-10,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Cruz de la Palma</td>
<td></td>
<td>quais</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Côte-d'Ivoire</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Abidjan</td>
<td>100-120</td>
<td>quai à bananes</td>
<td>élévateurs, appareils mécaniques</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Somalie</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Chisimaio</td>
<td>40-60</td>
<td>quai à bananes</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Merca</td>
<td>30-50</td>
<td>rade</td>
<td>allèges aucune indication</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Cameroun</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Douala-Bonabéri</td>
<td>40-60</td>
<td>quai à bananes</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>6,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Tiko</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>5,5</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Madagascar</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tamatave</td>
<td>20-30</td>
<td>quais</td>
<td></td>
<td>5,2-8</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Guinée</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Conakry</td>
<td>25-35</td>
<td>quai à bananes</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Congo (Kinshasa)</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Boma</td>
<td>5-10</td>
<td>quai</td>
<td>élévateurs, appareils mécaniques</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

.../...
<table>
<thead>
<tr>
<th>Continent/Pays/Port</th>
<th>Quantité annuelle de bananes transbordées (en milliers de tonnes)</th>
<th>Poste de chargement (a)</th>
<th>Appareil à embarquer (b)</th>
<th>Tirant d'eau maximum en mètres (c)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Asie</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Formose</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kaohsiung</td>
<td>300-400</td>
<td>quais</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>6,4-9,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Keelung</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Amérique centrale</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Honduras</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>La Ceiba</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Puerto Cortez</td>
<td>700-800</td>
<td>quai à bananes</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>6,1-8,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Tela</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Panama</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Almirante</td>
<td>400-500</td>
<td>quai à bananes</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>7,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Cristobal</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Costa Rica</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Golfito</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Port Limon</td>
<td>300-400</td>
<td>quais</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>6,4-8,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Puntarenas</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Iles du Vent</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kingstown</td>
<td></td>
<td>quais</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>8,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Port Castries</td>
<td>160-220</td>
<td>quais</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>5,5-7,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Roseau</td>
<td></td>
<td>allèges</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>St George's</td>
<td></td>
<td>quais</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Continent/Pays/Port</td>
<td>Quantité annuelle de bananes transbordées (en milliers de tonnes)</td>
<td>Poste de chargement (a)</td>
<td>Appareil à embarquer (b)</td>
<td>Tirant d'eau maximum en mètres (c)</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------------</td>
<td>---------------------------------------------------------------</td>
<td>-------------------------</td>
<td>--------------------------</td>
<td>----------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Jamaïque</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kingston</td>
<td></td>
<td>quais</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>3-10,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Port Antonio</td>
<td>160-200</td>
<td>quais</td>
<td></td>
<td>4,3-9,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Martinique</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Fort de France</td>
<td>150-180</td>
<td>quais</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>6-10</td>
</tr>
<tr>
<td>Guadeloupe</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Basse Terre</td>
<td>110-140</td>
<td>rade, quai</td>
<td>allèges</td>
<td>6,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Guatemala</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Puerto Barrios</td>
<td>70-100</td>
<td>quai</td>
<td>élévateurs</td>
<td>7,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Nicaragua</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Corinto</td>
<td>15-25</td>
<td>quai</td>
<td></td>
<td>7,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Amérique du Sud</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ecuateur</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Guayaquil</td>
<td>1.300-1.500</td>
<td>rade, quais à bananes</td>
<td>élévateurs, appareils mécaniques, allèges</td>
<td>7,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Colombie</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Turbo</td>
<td>200-250</td>
<td>rade</td>
<td>allèges, aucune des élévateurs cription</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Marta</td>
<td>100-150</td>
<td>quai à bananes</td>
<td>élévateurs, appareils mécaniques</td>
<td>7,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Surinam</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Paramaribo</td>
<td>20-30</td>
<td>appartement pour bananes</td>
<td></td>
<td>5,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

.../...
<table>
<thead>
<tr>
<th>Continent/Pays/Port</th>
<th>Quantité annuelle de bananes transbordées (en milliers de tonnes)</th>
<th>Poste de chargement</th>
<th>Appareil à embarquer</th>
<th>Tirant d'eau maximum en mètres</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Brésil, Santos</td>
<td>10-20</td>
<td>quais</td>
<td>appareils mécaniques</td>
<td>7-9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(a) Les quais à bananes ou les appointements pour bananes sont réservés exclusivement ou essentiellement au chargement des bananes.

(b) Sont considérés comme "appareils mécaniques", les chariots élévateurs à fourche, les bandes transporteuses, les grues portuaires, etc. Dans différents ports de chargement des bananes, on utilise également ou essentiellement pour le chargement les agrès des navires.

(c) En ce qui concerne le "tirant d'eau maximum", il faut tenir compte du fait que l'on peut utiliser dans quelques ports plusieurs postes de chargement ayant des profondeurs d'eau différentes. Dans la mesure où il n'y a qu'un endroit déterminé pour le chargement des bananes, la marge éventuelle de tirant d'eau est déterminée exclusivement par la marée.

Sur le plan des quantités transbordées, Guayaquil est de loin le plus grand port de chargement des bananes. En 1966, 30% environ des bananes transportées par mer y ont été chargées. Un certain nombre de bananiers y sont chargés simultanément. Leur chargement se fait aussi bien à l'aide d'allèges qui apportent leur chargement aux navires ancrés dans le fleuve qu'au moyen des nouvelles installations de quai avec élévateurs. Dans le premier cas, le chargement se fait principalement par les portes latérales du navire, dans le deuxième, par les écoulilles de pont.

En ce qui concerne la vitesse de transbordement, les ports de terre ferme de l'Amérique du Sud et de l'Amérique centrale sont parmi les "plus rapides". A Guayaquil, par exemple, même les plus grands bananiers sont chargés en moins de 20 heures. Dans les ports du Honduras, de Panama et du Guatemala, utilisés par la United Fruit Co, la vitesse de transbordement a été continuellement accrue au cours de ces dernières années, grâce à l'amélioration des dispositifs de transbordement (élévateurs, bandes transporteuses, etc.) et a atteint un rythme dépassant la moyenne.
Bien qu'il n'existe aucune enquête assez précise sur la rapidité du transbordement des bananes dans les ports africains, on peut dire, d'une façon générale, qu'elle est toujours inférieure à celle des ports précités. Du fait de l'allongement de la durée du voyage des bananiers, cela doit avoir une incidence négative sur le montant des coûts du transport maritime. Cette moins grande rapidité de chargement dans les ports africains est imputable d'une façon générale à une moins bonne organisation de l'expédition et du travail, au degré de mécanisation plus faible du processus de chargement, ainsi qu'à la livraison de quantités trop faibles de bananes à l'arrivée des navires. Toutefois, là encore, les exceptions confirment la règle. C'est ainsi qu'Abidjan dispose d'une installation spéciale de transbordement moderne avec élévateurs et d'un entrepôt frigorifique où peuvent être stockés des lots de bananes plus importants, ce qui ne permet toutefois pas de juger de l'organisation du travail dans ce port.

Comme le montre le tableau 20, les conditions de profondeur d'eau sont suffisantes dans la plupart des ports de chargement des bananes pour recevoir même les navires frigorifiques au tirant d'eau le plus élevé pour le trans- port de bananes (jusqu'à 6,5 m environ). Dans les quelques ports qui n'admettent qu'un tirant d'eau nettement inférieur à 6,5 m, il faut soit utiliser de plus petits navires frigorifiques soit ne prendre qu'une cargaison partielle. La première solution est adoptée par exemple à Paramaribo/Surinam, qui a accueilli en 1967 des navires frigorifiques de 160,000 pieds cubes, qui y ont chargé des cargaisons completes de bananes à destination des ports du sud de l'Europe. On recourt à la deuxième solution à Tiko/Cameroun, où les plus gros navires ont pris des cargaisons partielles.

2.5. Le transbordement des bananes dans les États membres de la CEE

En 1967, environ 1,886,000 t de bananes au total ont été transbordées essentiellement dans 11 ports maritimes des États membres de la CEE. Ces transbordements se répartissent comme suit:
a) Belgique

b) République fédérale d'Allemagne

c) France

d) Italie

e) Pays-Bas

Alors que les bananes déchargées en France et en Italie sont destinées presque sans exception à la consommation intérieure, une grande partie des bananes déchargées en Belgique, dans la république fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas ne fait que transiter par ces pays.

a) Belgique

Le seul port belge d'importation des bananes est Anvers.

Anvers : Transbordement de bananes en 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de provenance</th>
<th>Tonnes</th>
<th>Nombre d'arrivages</th>
<th>Volume moyen des cargaisons en t</th>
<th>Cargaison la plus importante en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Equateur et autres</td>
<td>217.100</td>
<td>137</td>
<td>1.585</td>
<td>2.945</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Le majeure partie des bananes déchargées à Anvers, dont 70 % environ étaient destinées au transit – surtout vers les Pays-Bas et la république fédérale d'Allemagne – provenaient de l'Equateur. Le Honduras avait également fourni des quantités notables. Par contre, les quantités de bananes provenant du Congo (Kinshasa), de Colombie et de quelques autres pays importateurs n'ont représenté que quelques milliers de tonnes.

La plus grosse cargaison individuelle a été déchargée en septembre 1967 par le MS "Frabel Princes Paola". Elle consistait en 2.945 t de bananes provenant de l'Equateur. En outre, 80 cargaisons environ de 1.800 à 2.900 t ont
été déchargées dans ce port. Les autres lots, provenant surtout du Congo (Kinshasa) et de Colombie, étaient en général de très faible importance et ont été déchargés en partie de cargos de ligne disposant d'installations frigorifiques et en partie comme cargaison partielle de navires entièrement frigorifiques.

Le plus gros importateur à Anvers a été le groupe BELCOBA dont les transbordements ont été assurés de préférence par la Belgian New Fruit Wharf NV aux quais n°s 188-190. On utilise, pour le déchargement des bananes, 4 bandes transporteurs spéciales qui permettent d'acheminer directement la marchandise du navire dans les wagons de chemin de fer et les camions. L'installation a une capacité de 16,000 cartons de 13 kg/heure.

Le deuxième importateur de bananes le plus important du port d'Anvers était en 1967 le groupe EUROBANA dont les transbordements se font surtout aux quais de la compagnie Noord-Natie.

b) République fédérale d'Allemagne

Dans la république fédérale d'Allemagne, les bananes sont déchargées dans les ports de Hambourg et de Bremerhaven. En 1967, 56 % des quantités déchargées l'ont été à Hambourg et 44 % à Bremerhaven.

Hambourg : Transbordement de bananes en 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de provenance</th>
<th>Tonnes</th>
<th>Nombre d'arrivages</th>
<th>Volume moyen des cargaisons en t</th>
<th>Cargaison la plus importante en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Equateur</td>
<td>355,000</td>
<td>144</td>
<td>2.470</td>
<td>3.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Colombie</td>
<td>72,800</td>
<td>52</td>
<td>1.400</td>
<td>2.050</td>
</tr>
<tr>
<td>Îles Canaries</td>
<td>11,500</td>
<td>51</td>
<td>225</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>439,300</td>
<td>247</td>
<td>1.780</td>
<td>3.000</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Sur la quantité totale déchargée à Hambourg, 50.000 t environ ont été réexpédiées en 1967 comme marchandise de transit vers d'autres pays.

80 % environ du total des bananes déchargées provenaient en 1967 de 1°Equateur et ont été transbordées pour le compte du Allgemeine Bananen-Gruppe (57 % environ) et du Hamburger Bananen-Importgruppe (43 % environ).

Les bananes importées de Colombie via Hambourg par des navires frigorifiques de la CGT étaient destinées à la Internationale Fruchtimportgesellschaft Weichert & Co.

En 1967, un navire ayant une cargaison de quelques centaines de tonnes de bananes des Canaries a été déchargé à peu près chaque semaine dans le port de Hambourg, pour le compte d'importateurs moins importants. Le transport maritime des bananes des Canaries dont une partie était encore livrée en régimes, était assuré en service commun par des cargos de ligne du Norddeutscher Lloyd, Brême, et de 1°Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei (OPDR), Hambourg.

La plus grosse cargaison a été déchargée en décembre 1967 du MS "Parma". Elle comprenait 230.800 cartons, soit 3.000 t de bananes provenant de 1°Equateur. Cette cargaison record a toutefois été dépassée dès février 1968 par une cargaison encore plus importante de 266.275 cartons, soit 3.461 t de bananes de 1°Equateur qui ont été amenées à Hambourg par le MS "Sabracore".

La Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG dispose de deux installations spécialisées de transbordement pour les bananes, à savoir un ancien hangar à bananes, n° 37, comprenant deux places à quai et un hangar plus récent, terminé en 1960, n° 40 BS, avec deux mouillages. Les installations du hangar le plus ancien comprennent cinq élévateurs d'une capacité de 7.500 cartons de 13 kg/hour environ, celles du plus récent, quatre élévateurs d'une capacité de 10.000 cartons de 13 kg/hour environ. Le transbordement de bananes se fait normalement directement dans les wagons de chemin de fer et les camions en attente.
Bremerhaven : Transbordement de bananes en 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de provenance</th>
<th>Tonnes</th>
<th>Nombre d'arrivages</th>
<th>Volume moyen des cargaisons en t</th>
<th>Cargaison la plus importante en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Honduras, Guatemala, Colombie et autres</td>
<td>346.500</td>
<td>181</td>
<td>1.915</td>
<td>3.445</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Sur les quelque 346,000 t de bananes qui ont été déchargées à Bremerhaven en 1967, 112,000 t étaient destinées à la Suisse, à l'Autriche et au Danemark ainsi que, dans une moindre mesure, à la Tchécoslovaquie, à la Norvège, à la Suède, à la Belgique, à l'Italie, à la Yougoslavie et à la Pologne.


La plus grosse cargaison, de 3.445 t de bananes, a été déchargée en novembre 1967 du MS "Bananacore". Comparé à cette cargaison record, le volume moyen des cargaisons, 1.915 t, paraît relativement modeste. La raison en est d'abord qu'outre des cargaisons complètes (le plus souvent de l'ordre de 2.000 t), un grand nombre de cargaisons partielles sont déchargées des navires entièrement frigorifiques de la United Fruit - comme nous l'avons déjà mentionné.

c) France

Des bananes sont déchargées régulièrement dans les ports français de Dieppe, de Rouen, de Marseille et du Havre, chacun de ces ports étant...
spécialisé dans la réception de bananes provenant d'un pays déterminé. En outre, une cargaison de 1,300 t de bananes de la Côte-d'Ivoire a été déchargée en 1967 à Nantes et 23 t de la même provenance ont été déchargées à Bordeaux. En 1967, à la suite d'une grève, quelques cargaisons de bananes destinées à la France ont été déchargées à Barcelone, à Gênes et à Anvers.

Tous les ports français mentionnés ci-après disposent d'installations d'élévateurs pour le transbordement de bananes, dont la capacité est toutefois insuffisamment utilisée. Dans le port de Rouen par exemple, il existe cinq élévateurs pour le transbordement des bananes, d'une capacité de 9.000 cartons/heure environ avec lesquels on n'a pas déchargé plus de 130.000 t de bananes en 1967. Il existe une installation analogue dans le port de Dieppe distant de 60 km seulement qui transborde des bananes de même provenance et dont l'utilisation n'est que légèrement supérieure.

Dieppe : Transbordement de bananes en 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de provenance</th>
<th>Tonnes</th>
<th>Nombre d'arrivages</th>
<th>Volume moyen des cargaisons en t</th>
<th>Cargaison la plus importante en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Martinique</td>
<td>96.800</td>
<td>64</td>
<td>1.515</td>
<td>1.995</td>
</tr>
<tr>
<td>Guadeloupe</td>
<td>43.100</td>
<td>28</td>
<td>1.540</td>
<td>2.195</td>
</tr>
<tr>
<td>Côte-d'Ivoire</td>
<td>9.300</td>
<td>7</td>
<td>1.330</td>
<td>1.630</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td><strong>149.200</strong></td>
<td><strong>99</strong></td>
<td><strong>1.510</strong></td>
<td><strong>2.195</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Rouen : Transbordement de bananes en 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de provenance</th>
<th>Tonnes</th>
<th>Nombre d'arrivages</th>
<th>Volume moyen des cargaisons en t</th>
<th>Cargaison la plus importante en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Martinique</td>
<td>93.900</td>
<td>57</td>
<td>1.650</td>
<td>2.080</td>
</tr>
<tr>
<td>Guadeloupe</td>
<td>31.100</td>
<td>20</td>
<td>1.555</td>
<td>2.135</td>
</tr>
<tr>
<td>Côte-d'Ivoire</td>
<td>4.100</td>
<td>2</td>
<td>2.050</td>
<td>2.100</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td><strong>129.100</strong></td>
<td><strong>79</strong></td>
<td><strong>1.635</strong></td>
<td><strong>2.135</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Outre de petites quantités de bananes de la Côte-d’Ivoire, la quasi-totalité des importations de bananes de la Martinique et de la Guadeloupe ont été déchargées en 1967 dans les ports de Dieppe et de Rouen, 34 % environ du total des transbordements français de bananes ayant été effectués à Dieppe et 29 % environ à Rouen.

Ces importations de bananes de la Martinique étaient destinées à 13 importateurs dont les plus importants étaient UNIBANA, SIFA et André Pierre. Les importations de bananes de la Guadeloupe se sont réparties entre plus de 20 importateurs dont les plus importants étaient Deravin et SODEPA.

**Marseille : Transbordement de bananes en 1967**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de provenance</th>
<th>Tonnes</th>
<th>Nombre d’arrivages</th>
<th>Volume moyen des cargaisons en t</th>
<th>Cargaison la plus importante en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Côte-d’Ivoire</td>
<td>78,600</td>
<td>81</td>
<td>970</td>
<td>1.890</td>
</tr>
<tr>
<td>Surinam</td>
<td>16,000</td>
<td>19</td>
<td>840</td>
<td>980</td>
</tr>
<tr>
<td>Madagascar</td>
<td>15,600</td>
<td>18</td>
<td>870</td>
<td>1.485</td>
</tr>
<tr>
<td>Martinique et Guadeloupe</td>
<td>2,500</td>
<td>5</td>
<td>500</td>
<td>745</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td>112,700</td>
<td>123</td>
<td>915</td>
<td>1.890</td>
</tr>
</tbody>
</table>

En 1967, 25 % environ des importations de bananes françaises ont été déchargées à Marseille qui est le port de transbordement des bananes provenant de la Côte-d’Ivoire, du Surinam et de Madagascar. Les importations de la Côte-d’Ivoire étaient presque exclusivement destinées à l'OCP, celles du Surinam exclusivement à la Compagnie des bananes, tandis que les importations de Madagascar se sont réparties entre six importateurs parmi lesquels le plus important était POMONA. Sept petites cargaisons, le plus souvent de moins de 100 t, provenant de la Côte-d’Ivoire ont été déchargées de cargos mixtes de...
la Nouvelle compagnie de paquebots, Marseille, de même qu'un certain nombre de cargaisons de bananes du Surinam destinées à la Compagnie des bananes ont été déchargées de navires entièrement frigorifiques.

L'utilisation de la capacité des bananiers provenant de la Côte-d'Ivoire et de Madagascar a été très différente. Il est rare que des navires aient eu à décharger une cargaison complète de bananes.

Le Havre : Transbordement de bananes en 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de provenance</th>
<th>Tonnes</th>
<th>Nombre d'arrivages</th>
<th>Volume moyen des cargaisons en t</th>
<th>Cargaison la plus importante en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Cameroun (y compris de petites cargaisons complémentaires de la Côte-d'Ivoire)</td>
<td>49.600</td>
<td>52</td>
<td>955</td>
<td>1.310</td>
</tr>
<tr>
<td>Martinique</td>
<td>300</td>
<td>1</td>
<td>300</td>
<td>300</td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>49.900</td>
<td>53</td>
<td>950</td>
<td>1.310</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Les bananes du Cameroun transbordées dans le port du Havre étaient destinées en 1967 à trois importateurs dont le plus important, la Compagnie des bananes (filiale de l'UFC), en a absorbé plus de 80 %.

L'utilisation de la capacité de l'installation de transbordement des bananes (un arrivage hebdomadaire environ ne dépassant pas habituellement 1.000 t), tout comme celle des navires frigorifiques déchargeant des bananes au Havre, a généralement été insuffisante et a nécessairement entraîné une augmentation correspondante des coûts.

Contrairement aux autres ports français, Le Havre transborde les bananes exclusivement dans des wagons de chemin de fer.
d) Italie


Le transbordement des bananes dans des wagons de chemin de fer et des camions était encore relativement long et coûteux en 1967 dans tous les ports italiens, étant donné que malgré l'existence de quelques élévateurs (5 au Ponte Etiopia à Gênes), la majeure partie des importations de bananes étaient déchargées à l'aide de grues portuaires et complémentairement au moyen des agrès des navires, de chariots élévateurs à fourche et de palettes. La capacité de transbordement des ports de Gênes et de Naples était de 90-100 t/h approximativement; il faut toutefois noter que l'on n'y a pas travaillé de façon continue comme par exemple dans les installations spéciales de transbordement de bananes de Hambourg, Brême, Rotterdam ou Anvers. De ce fait, il a fallu 36 heures environ au total pour le transbordement de 2.000 tonnes de bananes, alors que cela représente 20-24 heures de travail proprement dit. Les bananes importées en Italie en 1967 étaient presque sans exception emballées dans des cartons d'un poids brut compris entre 12,5 et 21 kg.

Gênes : Transbordement de bananes en 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de provenance</th>
<th>Tonnes</th>
<th>Nombre d'arrivages</th>
<th>Volume moyen des cargaisons en t</th>
<th>Cargaison la plus importante en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Honduras</td>
<td>68.000</td>
<td>*</td>
<td>*</td>
<td>*</td>
</tr>
<tr>
<td>Equateur</td>
<td>33.000</td>
<td>*</td>
<td>*</td>
<td>*</td>
</tr>
<tr>
<td>Côte-d'Ivoire</td>
<td>25.000</td>
<td>*</td>
<td>*</td>
<td>*</td>
</tr>
<tr>
<td>Autres</td>
<td>24.000</td>
<td>*</td>
<td>*</td>
<td>*</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td>150.000</td>
<td>*</td>
<td>*</td>
<td>*</td>
</tr>
</tbody>
</table>

.../...
Bien que la taxe de consommation ait été réduite de 90 à 60 lires par kg pour les bananes somaliennes (contingent : 100.000 t) et que le droit de douane ait été moins élevé pour les bananes des pays associés à la CEE, plus de la moitié des bananes importées en Italie provenaient en 1967 de pays tiers, principalement de l'Equateur.

Près de 80 % des bananes transbordées à Gênes provenaient de l'Amérique centrale (Honduras, Guatemala, Colombie, Equateur) et étaient essentiellement destinées à la Comp. Italiana della Frutta (filiale de l'UFCG). Une assez grosse quantité de bananes de la Côte-d'Ivoire était destinée à COMAFRICA. Par contre, le transbordement dans le port de Gênes de bananes destinées à la COGIS a été relativement faible.

Naples : Transbordement de bananes en 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de provenance</th>
<th>Tonnes</th>
<th>Nombre d'arrivages</th>
<th>Volume moyen des cargaisons en t</th>
<th>Cargaison la plus importante en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Somalie</td>
<td>79.900</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Equateur</td>
<td>19.700</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Autres</td>
<td>27.000</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>126.700</td>
<td>94</td>
<td>1.350</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

En 1967, on a débarqué à Naples des bananes essentiellement destinées à la COGIS, mais aussi à la Comp. Italiana della Frutta et à COMAFRICA. 63 % provenaient de Somalie, 16 % de l'Equateur et les 21 % restants de la Martinique/Guadeloupe, de Colombie, de la Jamaïque, de la Côte-d'Ivoire, d'Israël, de Madagascar, etc. Au cours du deuxième semestre de 1967, on a déchargé à Naples quelques cargaisons partielles de navires frigorifiques dont le reste du chargement était destiné à Koper/Yougoslavie.
Civitavecchia : Transbordement de bananes en 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de provenance</th>
<th>Tonnes</th>
<th>Nombre d'arrivages</th>
<th>Volume moyen des cargaisons en t</th>
<th>Cargaison la plus importante en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Equateur</td>
<td>43.500</td>
<td>23</td>
<td>1.890</td>
<td>2.530</td>
</tr>
</tbody>
</table>

En 1967, 23 chargements de bananes de l'Equateur ont été transbordés pour la COGIS dans le port de Civitavecchia ; le volume moyen des cargaisons, de près de 1.900 t, mérite d'être noté.

e) Pays-Bas

Le seul port hollandais de transbordement des bananes est Rotterdam.

Rotterdam : Transbordement de bananes en 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de provenance</th>
<th>Tonnes</th>
<th>Nombre d'arrivages</th>
<th>Volume moyen des cargaisons en t</th>
<th>Cargaison la plus importante en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Colombie</td>
<td>121.000</td>
<td>100</td>
<td>1.210</td>
<td>2.370</td>
</tr>
<tr>
<td>Autres</td>
<td>14.000</td>
<td>7</td>
<td>2.000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>135.000</td>
<td>107</td>
<td>1.260</td>
<td>2.370</td>
</tr>
</tbody>
</table>

C'est en 1966 qu'a été mise en service à Rotterdam dans la Prinses Beatrix-Haven, par la Stuwadoors Maats. Miller-Progress, l'installation de déchargement de bananes la plus moderne d'Europe dotée de 4 élévateurs ayant une capacité totale de 240 t/h ou de près de 12.000 cartons de 20-21 kg/h. Cette installation a pu être réalisée grâce à un accord à long terme conclu avec la United Fruit Co. qui en était encore le seul utilisateur au moment où la présente étude a été terminée. L'utilisation de la capacité de...
l'installation a toutefois été insuffisante, étant donné qu'en 1967 elle a servi à transborder 121.000 t environ de bananes provenant essentiellement de la région de Turbo en Colombie. En 1967 également, sept cargaisons de bananes ont été déchargées à Rotterdam à un autre quai, pour le compte de l'EUROBANA-Importgruppe.

Le destinataire principal des bananes importées via Rotterdam était la United Fruit Continental NV. Une partie des importations, à savoir 65.000 t, n'a fait que transiter, la majeure partie, soit 39.000 t, ayant été expédiée par camions à la filiale belge de l'UFC, Spiers & Son, et à la coopérative Banacopera, tandis que les 26.000 t restantes étaient expédiées essentiellement par fer et par camions vers l'Allemagne et la Suisse.
3. Analyse structurelle des coûts du transport maritime

Par coûts du transport maritime au sens de la présente étude, il faut entendre les coûts supportés par les importateurs ou les exportateurs de bananes pour le seul transport maritime — à l'exclusion par conséquent des coûts de chargement et de déchargement ainsi que des primes d'assurance.

L'importateur de bananes qui achète "fob" ou l'exportateur qui vend "cif" dispose de diverses possibilités pour effectuer le transport des bananes par mer :

a) il peut exploiter une flotte de navires frigorifiques lui-même ou dans le cadre de son groupe d'entreprises,
b) il peut affréter le tonnage de navires frigorifiques dont il a besoin, auprès d'armateurs indépendants pour une période plus ou moins longue, ce qui lui permet d'éviter les investissements élevés que nécessite l'achat de navires frigorifiques,
c) il peut combiner les possibilités mentionnées sub a) et b) en armant ses propres bateaux et en affrétant le tonnage complémentaire.

La forme d'exploitation mentionnée sub c) est de loin la plus répandue, la forme mentionnée sub b) étant surtout adoptée par les petits importateurs qui n'ont pas en permanence de grosses quantités à importer. Du point de vue de l'importance, la Standard Fruit & Steamship Co. et la COGIS, qui opèrent avec des bateaux affrétés à moyen et à long terme, constituent des exceptions.

Dans le cadre des groupes d'entreprises partiellement ou complètement intégrées, les navires frigorifiques sont généralement utilisés sur la base de contrats d'affrètement à long terme, par la société importatrice du groupe. Il n'est pas possible de préciser si le montant des taux de fret payés au sein des groupes est adapté au niveau du marché mondial, étant donné que nous n'avons pu obtenir d'informations à ce sujet.
Outre les risques généraux tels que l'utilisation insuffisante de la capacité frigorifique existante, chacune des formes d'exploitation mentionnées aux points a) à c) comporte des risques en ce qui concerne les coûts spécifiques du transport, qui sont dus à la nature et à la durée des contrats d'affrètement. Les contrats d'affrètement à long terme, s'ils diminuent pour l'importateur ou l'exportateur affréteur le risque de fortes fluctuations des coûts de transports, parce qu'ils lui permettent, lorsque les taux sont fixés en fonction des coûts, de se libérer de l'évolution de la conjoncture dans le secteur de la navigation, l'empêchent d'autre part de bénéficier de taux inférieurs sur le marché du fret, en période de baisse.

Sous l'angle des produits et des coûts, un certain équilibre est réalisé entre les intérêts des armateurs d'une part et ceux des affréteurs d'autre part, en ce sens que la majeure partie du tonnage des navires frigorifiques est utilisée dans le cadre de contrats d'affrètement à moyen terme d'une durée de 3 mois à 1 an. Il faut noter à cet égard que l'on constate précisément ces derniers temps une répartition de plus en plus marquée du marché entre les unités frigorifiques anciennes, plus lentes d'une part et les unités modernes et rapides d'autre part, qui se manifeste dans la difficulté de placer pendant de longues périodes et à des taux permettant de couvrir les frais des navires frigorifiques plus anciens, dotés d'une réfrigération horizontale qui n'est plus utilisée actuellement. Ce fait est extrêmement important parce qu'en plus du risque accru qu'elles font courir aux armateurs en ce qui concerne le produit de l'affrètement (1), les unités frigorifiques anciennes se vendent à des prix qui ont considérablement baissé.

...(1) Alors qu'au cours du premier semestre de 1968, le taux d'affrètement de navires frigorifiques modernes de 280 à 320.000 pieds cubes (vitesse 20 nœuds au moins), avec réfrigération verticale, affrétés sur la base de contrats à long terme, était de 24-26 cents par pied cube/30 jours, les navires anciens de 180.000 à 230.000 pieds cubes (vitesse 16 nœuds au moins) avec réfrigération horizontale ont été loués à plusieurs reprises à moins de 20 cents par pied cube/30 jours.
3.1. **Taux d'affrètement et coûts du transport maritime**

On peut tout d'abord se demander dans quelle mesure les différents types de taux d'affrètement peuvent servir de base pour la détermination des coûts représentatifs du transport maritime par tonne sur une route déterminée.

Pour l'affrètement à temps, il faut faire une distinction entre l'affrètement à long terme (plus d'un an) et l'affrètement à moyen ou à court terme. La conclusion de contrats d'affrètement à long terme est souvent motivée par des raisons de financement. Par conséquent, ces affrètements ne peuvent entrer en ligne de compte dans l'examen des coûts de transport. D'autre part, les contrats d'affrètement à moyen et à court terme qui sont très nombreux ne peuvent être utilisés tels quels, étant donné qu'ils ne comprennent pas le coût du carburant ni les droits de port et de canal qui doivent être supportés par l'affréteur. En ajoutant aux taux d'affrètement à temps les coûts mentionnés ci-dessus qui doivent être supportés par l'affréteur, il est néanmoins possible de calculer de façon suffisamment précise les coûts de transport par tonne compte tenu de la durée du voyage. C'est la méthode qui a été utilisée au point 3.2. ci-après pour le calcul des coûts du transport maritime des importations de bananes dans les États membres de la CEE.

Aux taux d'affrètement à terme pour une période déterminée ou pour des voyages circulaires sur la base de la durée s'opposent les taux d'affrètement "lumpsum fio" (fio = free in and out, stowed) (1) qui, contrairement aux taux d'affrètement à temps, comprennent également le carburant et les

(1) Dans un contrat d'affrètement au voyage, l'armateur loue son bâtiment à l'affréteur pour un voyage sur une route déterminée par ce dernier. Celui-ci paie à l'armateur un prix de location sur lequel l'armateur doit supporter tous les coûts du voyage. Les voyages uniques des navires frigorifiques sont habituellement conclus sur la base "lumpsum fio".
droits de port et de canal. De ce fait, ils paraissent à première vue mieux se prêter au calcul des coûts du transport maritime. Il n'a malheureusement pas été possible de rassembler, pour une assez longue période, tous les contrats "lumpsum fios", qui sont relativement rares, étant donné que la plupart des spécialistes interrogés ont refusé de fournir les renseignements relatifs aux taux d'affrètement. De plus, des problèmes inhérents aux taux d'affrètement au voyage "fios" font qu'il ne paraît possible d'utiliser ces taux pour la détermination des coûts représentatifs du transport maritime que sous certaines réserves. Nous reviendrons sur ce point dans le paragraphe suivant.

3.1.1. Quelques contrats "lumpsum fios" conclus pour le transport de bananes en 1967/1968

Le taux "fios" peut généralement être assimilé aux coûts du transport maritime dans le cadre de la définition donnée précédemment. Il faut toutefois tenir compte du fait que le "lumpsum fios" payé à l'armateur par l'affréteur ne fournit d'indications exactes en ce qui concerne les coûts du transport maritime par tonne sur une route déterminée pour l'utilisation d'un type de navire déterminé que si la capacité de chargement du navire frigorifique est pleinement utilisée. En cas d'utilisation partielle, les coûts du transport maritime augmentent pour l'affréteur proportionnellement à la fraction de la capacité non utilisée.

Quelques autres facteurs peuvent encore affecter l'applicabilité des taux "fios" aux fins précitées. Il est bien connu que précisément les taux pratiqués pour les voyages uniques sont soumis à de fortes fluctuations sur le marché. Étant donné le nombre relativement réduit des contrats conclus et leur répartition inégale sur l'année - saisons de haute et de basse conjoncture - on se heurte au problème d'une base statistique trop étroite pour le calcul de valeurs moyennes vraiment représentatives. Néanmoins, les contrats mentionnés au tableau 19 ci-après fournissent certaines indications sur les coûts du transport maritime sur les routes en question; on est parti
de l'hypothèse que les armateurs obtiennent sur le marché même en période de faible conjoncture des taux qui, s'ils peuvent ne pas suffire à couvrir la totalité des coûts, y compris l'amortissement, devraient cependant couvrir la majeure partie de ces coûts. Le montant de l'écart positif ou négatif entre le taux obtenu et les coûts dépend notamment des possibilités qui s'offrent à l'armateur d'éviter complètement ou partiellement la navigation sur lest à l'aller.

**Tableau 19** - Contrats "lumpsum fios" conclus pour le transport maritime de bananes en 1967/68

<table>
<thead>
<tr>
<th>Route</th>
<th>Capacité de (a)</th>
<th>Vitesse</th>
<th>Année de construction</th>
<th>Période &quot;lumpsum Coût approximatif du transport UC/t (b)&quot;</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Equateur - République fédérale d'Allemagne</td>
<td>255.000</td>
<td>18</td>
<td>1960</td>
<td>janv. 68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>416.000</td>
<td>20</td>
<td>1967</td>
<td>févr. 68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>242/273.000</td>
<td>18</td>
<td>1958/62</td>
<td>janv./ févr. 68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>300.000</td>
<td>22</td>
<td>1966</td>
<td>juin 68</td>
</tr>
<tr>
<td>Equateur - Italie (Côte occidentale + Yougoslavie)</td>
<td>295.000</td>
<td>21</td>
<td>1964</td>
<td>oct. 67</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>411.000</td>
<td>19</td>
<td>1964</td>
<td>nov./ déc. 67</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>260.000</td>
<td>19</td>
<td>1964</td>
<td>janv./ févr. 68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>200/250.000</td>
<td>17/18</td>
<td>mars/ déc. 68</td>
<td>46 (contrat concernant un assez grand nombre de cargaisons)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

.../...
Notes du tableau 19 de la page précédente :

(a) Le facteur arrimage a été fixé pour tous les navires frigorifiques construits avant 1964 à 115 pieds cubes/t et pour tous les navires construits en 1964 ou après à 110 pieds cubes/t.

(b) Les coûts approximatifs du transport sont calculés sur la base de la pleine utilisation de la capacité existante ou de la base déclarée.

Deux facteurs qui ont une incidence sur les coûts du transport maritime ressortent des contrats "lumpsum fixed" mentionnés dans le tableau 19 : les coûts du transport maritime dépendent de la période d'exécution du voyage et du tonnage du navire. Nous avons déjà fait observer que pendant la période d'intensité accrue des expéditions de bananes, de février à juin, l'offre de navires frigorifiques est relativement réduite. Cela doit se traduire par une augmentation considérable des taux pour les voyages uniques, comme le montre de façon encore plus précise l'exemple donné au paragraphe suivant. En ce qui concerne le tonnage des navires, les plus grosses unités frigorifiques garantissent des coûts de transport plus favorables en raison de la dégression des coûts en fonction de l'augmentation du tonnage (1). Il faut toutefois que la hauteur de pont et les quantités à transporter permettent une utilisation satisfaisante de la capacité frigorifique.

Les coûts du transport maritime calculés ci-dessus ne comprennent pas les primes d'assurance pour le transport maritime des cargaisons de bananes, qui sont à la charge de l'importateur ou de l'exportateur.

(1) Ne sont pas pris en considération les nombreux navires frigorifiques anciens avec réfrigération horizontale pour lesquels — comme nous l'avons déjà mentionné — les armateurs doivent généralement se contenter, en raison des conditions du marché, de taux inférieurs à ceux pratiqués pour les navires modernes de plus gros tonnage. Ces taux inférieurs ne sont le plus souvent supportables pour l'armateur que parce que ces vieilles unités sont entièrement ou presque entièrement amorties ou parce que les navires anciens peuvent être achetés à des prix favorables.
3.1.2. Fluctuations saisonnières des taux "lumpsum fios"

Les taux "lumpsum fios" sont habituellement soumis à de fortes fluctuations saisonnières qui sont déterminées par l'accroissement de la demande de tonnage généralement enregistré de février à juin. On trouvera un exemple de ces fluctuations dans les contrats d'affrètement figurant au tableau 20.

Tableau 20 - Contrats "lumpsum fios" conclus pour le transport des bananes sur une route choisie en 1967/68

<table>
<thead>
<tr>
<th>Route</th>
<th>Capacité frigorifique en pieds cubes (a)</th>
<th>Vitesse en noeuds</th>
<th>Année de construction</th>
<th>Période du voyage</th>
<th>&quot;lumpsum fios&quot;</th>
<th>Coût approximatif du transport UC/t (b)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Somalie-Italie</td>
<td>276.000</td>
<td>20</td>
<td>1964</td>
<td>nov. 67</td>
<td>126.000</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>(Côte occiden- 255.000</td>
<td>18</td>
<td>1956</td>
<td>févr. 68</td>
<td>152.000</td>
<td>68,5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>tale)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>276.000</td>
<td>20</td>
<td>1964</td>
<td>mars 68</td>
<td>180.000</td>
<td>71,5</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>276.000</td>
<td>20</td>
<td>1964</td>
<td>avr. 68</td>
<td>212.000</td>
<td>84,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(a) Il a été tenu compte du facteur arrimage conformément au tableau 19.
(b) Les coûts approximatifs du transport sont calculés sur la base d'une pleine utilisation de la capacité existante.

Les coûts du transport maritime devraient s'élérer à près de 60 UC/t sur la base de contrats d'affrètement à moyen ou à long terme pour la route Somalie-Italie avec voyage aller le plus souvent sur lest, par le Cap de Bonne Espérance, avec utilisation de navires frigorifiques modernes (tonnage de 300.000 pieds cubes environ et vitesse de 20 noeuds et plus). Par contre, les coûts du transport maritime sur la base d'un contrat au voyage conclu pour avril 1968 atteignaient presque 85 UC/t.
Il va de soi que les affréteurs de navires frigorifiques éviteront dans la mesure du possible d'affréter des bâtiments sur le marché pour des voyages individuels pendant la "haute saison". Dans le cas de la Somalie, le nombre anormalement élevé des contrats d'affrètement conclus au voyage est imputable à la situation difficile dans laquelle le commerce d'exportation des bananes s'est trouvé à la suite de la fermeture du Canal de Suez en 1967 et qui a donné lieu à une série de mesures à court terme et de changements de dispositions dans le secteur du transport maritime. De surcroît, la Comp. Italiana della Frutta s'est vue obligée, en raison de la situation nouvelle d'interrompre à brève échéance ses relations avec les exportateurs de bananes de Somalie.

3.2. Les coûts du transport maritime pour les importations de bananes dans les États membres de la CEE en 1967/68

En ce qui concerne la formation des prix des prestations en matière de transport maritime des bananes, il existe une différence fondamentale entre la Belgique, la république fédérale d'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas d'une part et la France d'autre part. Tandis que dans les quatre premiers pays les coûts du transport maritime évoluent en fonction des taux qui peuvent être convenus sur le marché mondial du fret et/ou en fonction d'accords de taux conclus dans le cadre de groupements d'entreprises, les prix sont négociés en ce qui concerne la France entre les importateurs ou les exportateurs de bananes d'une part et les compagnies de navigation françaises qui exploitent les différentes routes d'autre part.

Pour le calcul des coûts du transport maritime figurant aux points 321-324, on s'est basé sur des taux d'affrètement à temps actuels auxquels ont été ajoutés les coûts qui sont à la charge de l'affréteur.
3.2.1. **Equateur-Belgique/république fédérale d'Allemagne**

On utilise principalement sur cette route des reefers modernes d'une capacité frigorifique de 280.000 à 300.000 pieds cubes. Les coûts du transport maritime pour les importateurs (non compris les coûts de chargement et de déchargement) devraient se situer actuellement, selon le tonnage et l'âge du navire, entre 42 et 46 UC/t, compte non tenu de l'utilisation de la capacité des navires, de l'assurance de la cargaison et de la possibilité d'éviter partiellement la navigation sur lest.

En général, l'utilisation de la capacité des navires frigorifiques sur la route Equateur-Belgique/république fédérale d'Allemagne est bonne et devrait se situer en moyenne annuelle aux environs de 90-95%. L'assurance de la cargaison est relativement peu élevée par suite des faibles pertes enregistrées pendant le transport. Des avantages de coûts importants proviennent du fait que les navires frigorifiques sont fréquemment chargés d'automobiles destinées aux États-Unis, surtout au départ de Hambourg. La traversée du canal de Panama constitue par contre un désavantage (1).

---

(1) L'exemple suivant donne un aperçu des droits de passage du Canal de Panama.

Un navire frigorifique construit en 1965, ayant une capacité frigorifique de 259.000 pieds cubes présente les caractéristiques de tonnage suivantes :

- Tonnes lourdes : 6,090
- Tonnage officiel brut : 5,715 tonnes
- Tonnage officiel net : 3,056 tonnes
- Canal de Suez, tonnage officiel brut : 5,899 tonnes
- Canal de Suez, tonnage officiel net : 4,026 tonnes
- Canal de Panama, tonnage officiel brut : 5,837 tonnes
- Canal de Panama, tonnage officiel net : 3,812 tonnes

Pour un droit de canal de 0,90 UC en charge et de 0,72 UC à vide par tonneau de jauge net Canal de Panama, on obtient pour le navire frigorifique précité, dans le cas d'un voyage aller et retour Europe septentrionale - Equateur - Europe septentrionale, les droits de passage du Canal de Panama ci-après :

- Europe septentrionale-Equateur (sur lest), 3,812 . 72 cents = 2,745 UC
- Equateur-Europe septentrionale (en charge), 3,812 . 90 cents = 3,430 UC

**Total : 6,175 UC**
3.2.2. Colombie/Honduras/Guatemala/Costa Rica-Belgique/république fédérale d'Allemagne/Pays-Bas

Dans les conditions mentionnées au paragraphe précédent, les coûts du transport maritime sur ces routes s'élèvent pour les importateurs ou les exportateurs à 35-39 UC/t environ pour une utilisation de la capacité de 100 %. Dans le cas de la Colombie (Santa Marta), les coûts du transport maritime devraient s'approcher de la limite supérieure parce que l'utilisation de la capacité frigorifique est, dans l'ensemble, plus faible que pour les voyages au départ de l'Équateur et qu'en outre l'on utilise des unités plus petites.

3.2.3. Équateur et Colombie/Honduras/Guatemala-Italie

a) Équateur-Italie

Les coûts du transport maritime — toujours dans les conditions mentionnées au point 3.2.1. — sont assez sensiblement plus élevés sur cette route malgré une faible différence de distance par rapport à la route Équateur-Belgique/république fédérale d'Allemagne, parce que les chargements sont plus irréguliers, que le tonnage des navires employés et l'utilisation de leur capacité varient et que le déchargement en Italie prend plus de temps. Les coûts du transport maritime devraient varier entre 44 et 48 UC/t.

b) Colombie/Honduras/Guatemala-Italie

Étant donné la distance plus courte et le fait qu'il ne faut pas traverser le Canal de Panama comme c'est le cas pour l'Équateur, on peut estimer les coûts du transport maritime pour les routes partant de la Côte est de l'Amérique centrale à 38-42 UC/t. Dans le cas de la Colombie, les coûts devraient s'approcher davantage de la limite supérieure.
3.2.4. Somalie-Italie par le Cap de Bonne Espérance

A la suite de la fermeture du Canal de Suez en 1967, les coûts du transport maritime ont fortement augmenté sur cette route et devraient se situer actuellement entre 57 et 61 UC/t environ. En termes relatifs, la situation des coûts du transport s'est néanmoins améliorée parce que l'on utilise actuellement sur la route du Cap des unités modernes et rapides, alors qu'avant la fermeture du canal, on utilisait le plus souvent des navires anciens et lents qui déchargeaient fréquemment à leur arrivée en Italie de grandes quantités de bananes déjà jaunes, les pertes moyennes dues au transport étant rarement inférieures à 10 %.

3.2.5. Martinique/Guadeloupe-France

Ayant conclu des contrats d'exclusivité avec les groupements d'exportateurs SICABAM et ASSOBAG, la Compagnie générale transatlantique occupe de facto pour cette route une position quasi-monopolistique. Sur la base de 300 kg de bananes en cartons par m³, le prix du transport maritime doit s'élever à 40 UC/t fios. Il faut noter à cet égard que les demandes de tonnage formulées relativement à court terme par ces groupements d'exportateurs obligent la CGT à affréter des navires frigorifiques à court terme sur le marché libre.

3.2.6. Côte-d'Ivoire, Cameroun et Madagascar - France

a) Côte-d'Ivoire - France (Marseille)

Les prix de transport pour les bananes font périodiquement, en fonction de la situation en matière de transport, l'objet de négociations entre l'Organisation commerciale de la production fruitière (OCP) et la Compagnie maritime des chargeurs réunis, sur la base "vide pour plein". Cela signifie que le prix est payé pour la totalité de l'espace réservé aux bananes, que celui-ci soit ou non entièrement utilisé. Actuellement, le taux doit être approximativement de 250 F/t ≈ 50,5 UC/t fios. Ces coûts relativement élevés sont...
dus principalement aux fortes variations des quantités à transporter, qui entraînent parfois une utilisation insuffisante des navires frigorifiques employés (d'une capacité utile d'environ 200,000 pieds cubes chacun).

b) Cameroun - France (Le Havre)

Les coûts du transport sont fixés par contrat entre la Compagnie des bananas et les compagnies de navigation L. Martin et Cie et Cie maritime des chargeurs réunis en tant que partenaires d'un pool. D'après les indica-tions fournies, ils se situaient au début de 1968 à 315 F/t ≈ 63,5 UC/t sous palan-bord, c'est-à-dire que les coûts de chargement étaient en partie à la charge de l'armateur. Malgré cela, les coûts du transport maritime doivent être considérés comme élevés, en raison surtout des quantités trop irrégulières et trop faibles, qui ne dépassent pas 1,000 tonnes dans la majorité des cas. Non seulement ces quantités empêchent l'utilisation de navires d'un tonnage rationnel, mais elles ne garantissent même pas l'utilisation satisfaisante des navires frigorifiques régulièrement utilisés à l'heure actuelle, dont le tonnage se situe entre 150,000 et 170,000 pieds cubes et qui ont une capacité de chargement de 1,300 à 1,400 tonnes de bananes environ. Cela ressort du tableau 21.
Tableau 21 - Cargaisons de bananes du Cameroun à destination du Havre en 1967

<table>
<thead>
<tr>
<th>Navire</th>
<th>Date d'arrivée</th>
<th>Poids de l'arrivée en t</th>
<th>Navire</th>
<th>Date d'arrivée</th>
<th>Poids de l'arrivée en t</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Koufra</td>
<td>3.1</td>
<td>757</td>
<td>Nyombé</td>
<td>26.6</td>
<td>842</td>
</tr>
<tr>
<td>Django</td>
<td>11.1</td>
<td>853</td>
<td>Kitala</td>
<td>2.7</td>
<td>650</td>
</tr>
<tr>
<td>Kitala</td>
<td>18.1</td>
<td>947</td>
<td>Django</td>
<td>12.7</td>
<td>756</td>
</tr>
<tr>
<td>Nyombé</td>
<td>26.1</td>
<td>1.066</td>
<td>Kadoura</td>
<td>19.7</td>
<td>677</td>
</tr>
<tr>
<td>Portumus</td>
<td>31.1</td>
<td>1.308</td>
<td>Kanga</td>
<td>27.7</td>
<td>695</td>
</tr>
<tr>
<td>Penja</td>
<td>6.2</td>
<td>1.072</td>
<td>Nyombé</td>
<td>7.8</td>
<td>752</td>
</tr>
<tr>
<td>Koufra</td>
<td>9.2</td>
<td>989</td>
<td>Kitala</td>
<td>14.8</td>
<td>681</td>
</tr>
<tr>
<td>Django</td>
<td>16.2</td>
<td>1.189</td>
<td>Django</td>
<td>21.8</td>
<td>636</td>
</tr>
<tr>
<td>Hornibay</td>
<td>20.2</td>
<td>1.181</td>
<td>Kadoura</td>
<td>29.8</td>
<td>513</td>
</tr>
<tr>
<td>Kitala</td>
<td>25.2</td>
<td>1.228</td>
<td>Kanga</td>
<td>6.9</td>
<td>506</td>
</tr>
<tr>
<td>Nyombé</td>
<td>3.3</td>
<td>922</td>
<td>Nyombé</td>
<td>15.9</td>
<td>609</td>
</tr>
<tr>
<td>Marrakesh</td>
<td>9.3</td>
<td>1.059</td>
<td>Kitala</td>
<td>22.9</td>
<td>863</td>
</tr>
<tr>
<td>Penja</td>
<td>13.3</td>
<td>1.166</td>
<td>Django</td>
<td>2.10</td>
<td>969</td>
</tr>
<tr>
<td>Koufra</td>
<td>20.3</td>
<td>1.095</td>
<td>Kadoura</td>
<td>10.10</td>
<td>1.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Django</td>
<td>24.3</td>
<td>1.173</td>
<td>Penja</td>
<td>17.10</td>
<td>973</td>
</tr>
<tr>
<td>Kadoura</td>
<td>29.3</td>
<td>1.104</td>
<td>Nyombé</td>
<td>25.10</td>
<td>1.069</td>
</tr>
<tr>
<td>Arg. Reefer</td>
<td>5.4</td>
<td>1.123</td>
<td>Kitala</td>
<td>30.10</td>
<td>957</td>
</tr>
<tr>
<td>Nyombé</td>
<td>12.4</td>
<td>957</td>
<td>Django</td>
<td>7.11</td>
<td>1.179</td>
</tr>
<tr>
<td>Kitala</td>
<td>18.4</td>
<td>907</td>
<td>Penja</td>
<td>20.11</td>
<td>981</td>
</tr>
<tr>
<td>Penja</td>
<td>25.4</td>
<td>959</td>
<td>Koufra</td>
<td>27.11</td>
<td>950</td>
</tr>
<tr>
<td>Koufra</td>
<td>2.5</td>
<td>947</td>
<td>Nyombé</td>
<td>4.12</td>
<td>1.021</td>
</tr>
<tr>
<td>Nyombé</td>
<td>18.5</td>
<td>841</td>
<td>Kitala</td>
<td>8.12</td>
<td>1.134</td>
</tr>
<tr>
<td>Kitala</td>
<td>24.5</td>
<td>828</td>
<td>Django</td>
<td>14.12</td>
<td>1.163</td>
</tr>
<tr>
<td>Django</td>
<td>31.5</td>
<td>718</td>
<td>Kadoura</td>
<td>20.12</td>
<td>995</td>
</tr>
<tr>
<td>Kadoura</td>
<td>9.6</td>
<td>750</td>
<td>Penja</td>
<td>27.12</td>
<td>1.250</td>
</tr>
<tr>
<td>Skopelos</td>
<td>16.6</td>
<td>713</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Alors que la cargaison la plus importante transportée par le navire allemand affrété "Portumus" s'élevait à 1.308 t, la plus petite cargaison provenant du Cameroun en 1967 n'était que de 506 t. 19 cargaisons seulement sur 51 dépassaient 1.000 t.

c) Madagascar - France (Marseille)

Pour la route Madagascar-France par le Cap de Bonne Espérance, qui au début de 1967 était desservie régulièrement par trois navires frigorifiques

3.3. Comparaison des coûts du transport compte tenu de la longueur des routes maritimes

Jusqu'à présent, nous n'avons examiné que le montant absolu des coûts du transport maritime par tonne de bananes transportée. Il faut maintenant comparer les coûts du transport sur les différentes routes compte tenu de leur longueur. On utilisera à cette fin les coûts du transport maritime calculés ci-dessus. D'autre part, on partira - pour plus de facilité - de l'hypothèse que tous les navires séjournent 5 jours = 120 heures au port, en plus de la durée du voyage correspondant à la longueur de la route (plus 12 heures pour les routes venant de l'Equateur par suite de la traversée du Canal de Panama).

Tableau 22 - Coûts du transport maritime par tonne et par heure pour les principales routes en 1968

<table>
<thead>
<tr>
<th>Route</th>
<th>Longueur en milles</th>
<th>Durée du voyage</th>
<th>Durée du séjour au port</th>
<th>Coûts du transport</th>
<th>Coûts du transport</th>
<th>Coûts du transport</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Guayaquil-Hamburg</td>
<td>5.920</td>
<td>296</td>
<td>416 + 12 44 (a)</td>
<td>0,103</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Turbo-Rotterdam</td>
<td>4.740</td>
<td>237</td>
<td>357</td>
<td>37</td>
<td>0,104</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Guayaquil-Naples</td>
<td>6.160</td>
<td>308</td>
<td>428 + 12 45 (a)</td>
<td>0,105</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Puerto Cortez-Genès</td>
<td>5.380</td>
<td>269</td>
<td>369</td>
<td>40</td>
<td>0,103</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Maroq/Chisinao-Naples</td>
<td>8.940</td>
<td>447</td>
<td>567</td>
<td>59</td>
<td>0,104</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Port de France-Rouen</td>
<td>3.680</td>
<td>184</td>
<td>304</td>
<td>40</td>
<td>0,132</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Abidjan-Marseille</td>
<td>3.360</td>
<td>168</td>
<td>288</td>
<td>50,5</td>
<td>0,175</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Douala-Le Havre</td>
<td>4.340</td>
<td>217</td>
<td>337</td>
<td>63,5</td>
<td>0,188 (b)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

(a) Les droits de passage pour le Canal de Panama compris dans ces coûts s'élèvent à 2,70 UC/t environ.

(b) Y compris une partie des frais de chargement.../...
Le tableau 22 confirme que les coûts du transport maritime sont beaucoup plus élevés pour les importations de bananes en France que pour les importations dans les autres États membres de la CEE. Alors qu'ils sont, pour la route Guayaquil-Hambourg par exemple, de 0,10 UC par tonne et par heure environ, ils s'élèvent pour la route Abidjan-Marseille par exemple, à 0,164 UC par tonne et par heure, soit 60 % de plus. La question se pose par conséquent de savoir quelles mesures peuvent être prises pour réduire les coûts du transport des bananes en particulier sur les routes maritimes conduisant vers la France.
4. Faiblesses du transport maritime des bananas provenant des EAMA et propositions formulées pour y remédier

L'analyse structurelle des moyens et des routes de transport ainsi que des coûts du transport maritime a révélé que le transport des bananas de la Somalie, de la Côte-d'Ivoire, du Cameroun et de Madagascar, États associés à la CEE, et des deux départements français d'outre-mer, la Martinique et la Guadeloupe, vers l'Italie ou vers la France, présentent différentes faiblesses qui se traduisent par des coûts de transport relativement élevés.

Les causes de cette situation sont les suivantes :

a) Quantités transportées trop faibles, ce qui entraîne l'utilisation de navires frigorifiques relativement petits avec des coûts comparativement élevés;
b) Livraison de lots de bananas d'importance très différente et, de ce fait, mauvaise utilisation de la capacité des navires;
c) Lenteur relative des opérations dans les ports de chargement et, dans le cas de l'Italie, dans les ports de déchargement;
d) Mauvaise répartition géographique des ports de déchargement;
e) Structure individualiste du commerce de la banane en France, qui comporte trop de petites unités d'exploitation;
f) Dans le cas de la France, accords sur les coûts du transport entre importateurs ou exportateurs et compagnies de navigation et, de ce fait, élimination de la concurrence sur le marché mondial du fret;
g) Grande distance entre le pays exportateur et le pays importateur dans le cas de la Somalie et de Madagascar depuis la fermeture du Canal de Suez.

Il ne fait aucun doute qu'il existe diverses possibilités de diminuer de façon durable les coûts du transport maritime entre les États associés et l'Italie ou la France et de contribuer ainsi à une amélioration des possibilités d'exportation sur des marchés qui se transforment. La réalisation de ces objectifs exige toutefois l'adoption d'une série de mesures parfois radicales de la part aussi bien des États associés que de la France en particulier. Les propositions suivantes sont destinées à servir de base de réflexion sur l'amélioration et l'assainissement des structures dans le secteur du transport maritime:
A. Le Cameroun et la Côte-d'Ivoire, ainsi que la Martinique et la Guadeloupe devraient être groupés en ce qui concerne les opérations maritimes, condition de l'utilisation de grandes unités frigorifiques modernes.

Il semble opportun de grouper les services de bananiers à destination du Cameroun et de la Côte-d'Ivoire, qui actuellement sont exploités séparément, parce que cela permettrait l'utilisation de navires frigorifiques de plus gros tonnage. Actuellement, le transport des bananes en provenance du Cameroun et de la Côte-d'Ivoire est assuré par six navires frigorifiques dans chaque cas. Si l'on prend pour base les quantités de bananes actuellement exportées chaque semaine par les deux pays, il paraît possible, après avoir groupé les opérations, d'obtenir au moins le même rendement avec un nombre inférieur de navires frigorifiques de plus gros tonnage, avec une meilleure utilisation de la capacité des navires, un tonnage complémentaire pouvant être affrété pendant la saison des bananes.

Du point de vue de la navigation, cette concentration devrait être du domaine des possibilités, étant donné que la Compagnie maritime des chargers réunis assure actuellement l'exploitation des deux lignes vers le Cameroun et la Côte-d'Ivoire. On pourrait cependant s'attendre à de plus grandes difficultés de la part des importateurs, étant donné que les bananes du Cameroun sont importées par Le Havre, tandis que les bananes de la Côte-d'Ivoire le sont par Marseille. D'étant donné la diminution importante des coûts du transport qui en résulterait, cette opposition devrait cependant pouvoir être surmontée.

Il ne faut cependant pas oublier qu'une stabilisation du volume des exportations de bananes - principalement de la part du Cameroun - constitue la première condition à remplir pour que les efforts de rationalisation des opérations de navigation soient couronnés de succès. Il ne nous est pas possible de dire si cette stabilisation est possible. Ce problème est étroitement lié à la question de la livraison plus régulière de lots de bananes plus importantes dans les ports de chargement, parce que l'utilisation insuffisante de la capacité de navires frigorifiques modernes entraîne par moment une augmentation des coûts du transport maritime.
On peut se demander si une suppression des conventions relatives au coût du transport entre les exportateurs ou importateurs français et les compagnies de navigation entraînerait dans les conditions actuelles une diminution des coûts du transport maritime. Il est possible que ces conventions constituent le seul moyen d’assurer actuellement un approvisionnement quelque peu régulier du marché français de la banane par les transporteurs maritimes.

B. Accélération du transbordement des bananes aussi bien dans les ports de chargement que dans quelques ports de déchargement, grâce à une meilleure organisation du travail et à l’utilisation rationnelle de moyens de transbordement.

Les avantages de coûts que présentent les gros navires frigorifiques rapides, très chers, ne peuvent être pleinement réalisés que si le transbordement des bananes peut se faire rapidement dans les ports de chargement et de déchargement. Comparativement au port de Guayaquil, par exemple, la vitesse de transbordement dans les ports africains doit être considérée comme insuffisante. Du côté des importateurs, il faut noter surtout le faible rendement du dispositif de déchargement dans les ports italiens qui est notamment imputable à l’absence fréquente d’élévateurs. Grâce à une mécanisation plus poussée et rationnelle ou à une meilleure organisation du travail, on devrait pouvoir obtenir un meilleur rendement de transbordement sans investissements considérables.

C. Concentration des ports dans les pays de destination et répartition adéquate entre ces ports de la zone à approvisionner.

Une concentration des ports de déchargement des bananes pourrait s’avérer nécessaire dans le cadre de la rationalisation des opérations de navigation mentionnée sub A. En outre, cette concentration serait tout indiquée du point de vue financier, surtout dans le cas des trois ports de déchargement de bananes du nord de la France, Dieppe, Rouen et Le Havre. La caractéristique commune des installations de transbordement de bananes de ces
trois ports distants de moins de 100 km, est une utilisation insuffisante de leur capacité. Une installation de déchargement de bananes d'une bonne capacité pourrait effectuer sans peine les opérations qu'effectuent actuellement les trois installations existantes.

D. Amélioration fondamentale de la structure de la commercialisation en France par la concentration des entreprises d'importation, des mûrisseries et du commerce en unités d'exploitation rentables ayant une plus grande capacité d'absorption, condition indispensable pour le déchargement de cargaisons plus importantes.

La réalisation des propositions mentionnées sub A et C suppose une modification de la structure de la commercialisation en France, car il semble difficile voire impossible actuellement d'entreposer dans les mûrisseries où chez les commerçants des lots de bananes dépassant sensiblement les quantités actuelles. Il ne faut cependant pas s'attendre à des modifications et à des adaptations rapides et radicales en raison du nombre élevé des importateurs et des mûrisseurs et des liens parfois très forts qui les unissent à certains exportateurs et en raison également de certaines interventions dirigistes. Cependant, on peut parfaitement envisager, grâce à l'adoption de mesures d'encouragement appropriées, une amélioration progressive de la structure du marché français des bananes dont les EAMA ne seraient pas les derniers à bénéficier.

E. Examen de la question de savoir si l'utilisation de containers frigorifiques pour bananes peut être opportune sous certaines conditions.

En principe, la construction de containers pour le transport de bananes est réalisable. Les coûts d'acquisition et d'entretien de ces containers spéciaux devraient toutefois être considérables, étant donné qu'ils devraient comporter différents dispositifs techniques pour leur conditionnement.

Des investissements importants pour l'utilisation de containers frigorifiques, de navires-containers et d'installations spéciales de transbordement dans les ports pourraient être justifiés s'ils permettaient d'accélérer
notamment les opérations de chargement et de déchargement et, de ce fait, la rotation de navires. Contrairement aux cargos de lignes conventionnels, les navires frigorifiques traditionnels permettent toutefois une vitesse de transbordement déjà si élevée dans les principaux ports de chargement des bananes que le transport par containers n'offrirait pas d'avantages notables. On peut néanmoins se demander si l'utilisation de containers frigorifiques ne serait pas rationnelle dans quelques cas particuliers où de petites quantités de bananes sont livrées régulièrement.
ANNEXE

A. Répartition par pavillon, navire et armateur, des navires entièrement frigorifiques équipés pour le transport des bananes au ler janvier 1968

B. Navires entièrement frigorifiques équipés pour le transport des bananes, en construction ou en commande au ler janvier 1968

C. Tableau des distances pour les routes importantes de transport des bananes

D. Coûts éventuels du voyage aller-retour d'un navire entièrement frigorifique moderne (300,000 pieds cubes environ, vitesse de service 20 noeuds, 3 ans, pavillon allemand) en 1967/1968 sur deux routes choisies
A. Répartition par pavillon, navire et armateur, des navires entièrement frigorifiques équipés pour le transport des bananes au 1er janvier 1968
(Unités de plus de 120.000 pieds cubes de capacité frigorifique)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pavillon/Nom du navire</th>
<th>Année</th>
<th>Capacité frigorifique (pieds cubes)</th>
<th>Vitesse en noeuds</th>
<th>Propriétaire et/ou gérant</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Argentine</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rio Mendoza a)</td>
<td>1936</td>
<td>124.000</td>
<td>12</td>
<td>Empresa Lineas Marit. Arge Buenos Aires</td>
</tr>
<tr>
<td>Rio San Juan a)</td>
<td>1936</td>
<td>185.000</td>
<td>12</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Rio Gallegos</td>
<td>1949</td>
<td>147.000</td>
<td>15</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Rio Lujan</td>
<td>1949</td>
<td>147.000</td>
<td>15</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Rio Quequen a)</td>
<td>1949</td>
<td>188.000</td>
<td>15</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Rio Santiago a)</td>
<td>1949</td>
<td>188.000</td>
<td>15</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Belgique</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Frubel America</td>
<td>1965</td>
<td>314.000</td>
<td>20</td>
<td>Belgian Fruit Line S.A., Antwerpen</td>
</tr>
<tr>
<td>Frubel Europa</td>
<td>1965</td>
<td>314.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Frubel Africa</td>
<td>1967</td>
<td>321.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Frubel Asia</td>
<td>1967</td>
<td>321.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Frubel Princes Paola</td>
<td>1967</td>
<td>321.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Chypre</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>El Toro a)</td>
<td>1930</td>
<td>212.000</td>
<td>15</td>
<td>Four Winds Carriers Ltd., Famagusta</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Danemark</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Argentinean Reefer</td>
<td>1940/45</td>
<td>192.000</td>
<td>15</td>
<td>Lauritzen J., Kopenhagen</td>
</tr>
<tr>
<td>Arabian Reefer</td>
<td>1957</td>
<td>241.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Belgian Reefer</td>
<td>1958</td>
<td>242.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Chilean Reefer</td>
<td>1959</td>
<td>242.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Ecuadorian Reefer</td>
<td>1962</td>
<td>273.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Dragør Maersk</td>
<td>1961</td>
<td>252.000</td>
<td>19</td>
<td>Møller A.P., Kopenhagen</td>
</tr>
<tr>
<td>agleby Maersk</td>
<td>1964</td>
<td>352.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Thurø Maersk</td>
<td>1964</td>
<td>352.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>RF d'Allemagne</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brunsberg a)</td>
<td>1959</td>
<td>206.000</td>
<td>17</td>
<td>Bruns W. &amp; Co., Hamburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Brunstai a)</td>
<td>1960</td>
<td>206.000</td>
<td>17</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Brunskoog</td>
<td>1963</td>
<td>286.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Brunseck</td>
<td>1964</td>
<td>286.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Brunsgard</td>
<td>1964</td>
<td>287.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Brunsholm</td>
<td>1964</td>
<td>281.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Brunskappele</td>
<td>1964</td>
<td>285.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Brunsland</td>
<td>1964</td>
<td>282.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Brunsdeich</td>
<td>1965</td>
<td>288.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Brunsheft</td>
<td>1966</td>
<td>284.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Brunstor</td>
<td>1966</td>
<td>285.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Hornkoog</td>
<td>1959</td>
<td>246.000</td>
<td>18</td>
<td>Horn-Linie, Hamburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Horndeich</td>
<td>1960</td>
<td>247.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
</tbody>
</table>

...


<table>
<thead>
<tr>
<th>Pavillon/Nom du navire</th>
<th>Année de construction</th>
<th>Capacité frigo-cubes</th>
<th>Vitesse en pieds en noeuds</th>
<th>Propriétaire et/ou gérant</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RP d'Allemagne (suite)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Portunus</td>
<td>1955</td>
<td>215.000</td>
<td>17</td>
<td>Laeisz F., Hamburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Priamos</td>
<td>1959</td>
<td>240.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Pentelikon</td>
<td>1960</td>
<td>255.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Puna</td>
<td>1963</td>
<td>296.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Pisang</td>
<td>1964</td>
<td>297.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Pongal</td>
<td>1964</td>
<td>295.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Pekari</td>
<td>1966</td>
<td>298.000</td>
<td>22</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Persimmon</td>
<td>1966</td>
<td>301.000</td>
<td>22</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Pica</td>
<td>1966</td>
<td>299.000</td>
<td>22</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Pirol</td>
<td>1966</td>
<td>300.000</td>
<td>22</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Padua</td>
<td>1967</td>
<td>320.000</td>
<td>22</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Parma</td>
<td>1967</td>
<td>320.000</td>
<td>22</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Cap Corrientes</td>
<td>1958</td>
<td>244.000</td>
<td>18</td>
<td>Oetker R.A., Hamburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Cap Domingo</td>
<td>1958</td>
<td>227.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Cap Valiente</td>
<td>1959</td>
<td>233.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Polarlicht</td>
<td>1964</td>
<td>299.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Polarstern</td>
<td>1964</td>
<td>294.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Polar Ecuador</td>
<td>1967</td>
<td>423.000</td>
<td>22</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Okertal</td>
<td>1959</td>
<td>190.000</td>
<td>18</td>
<td>Reinecke J.A., Hamburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Bodetal</td>
<td>1960</td>
<td>188.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Aldenburg</td>
<td>1958</td>
<td>223.000</td>
<td>17</td>
<td>Schuldt H., Hamburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Artlenburg</td>
<td>1959</td>
<td>227.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Augustenburg</td>
<td>1965</td>
<td>285.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Ahrensburg</td>
<td>1966</td>
<td>345.000</td>
<td>23</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Angelburg</td>
<td>1966</td>
<td>345.000</td>
<td>23</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Asseburg</td>
<td>1967</td>
<td>345.000</td>
<td>23</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Alsterufer</td>
<td>1954</td>
<td>211.000</td>
<td>17</td>
<td>Sloman R.M. jr., Hamburg</td>
</tr>
<tr>
<td>Alsterblick</td>
<td>1959</td>
<td>253.000</td>
<td>18</td>
<td>Union Partenreedereien -</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Scipio &amp; Co., Bremen</td>
</tr>
<tr>
<td>Blexen a)</td>
<td>1932</td>
<td>279.000</td>
<td>17</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Blumenthal a)</td>
<td>1933</td>
<td>279.000</td>
<td>17</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Bremerhaven</td>
<td>1955</td>
<td>248.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordenham</td>
<td>1955</td>
<td>248.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Vegesack</td>
<td>1959</td>
<td>251.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Wesermünde</td>
<td>1962</td>
<td>282.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Elsfleth</td>
<td>1964</td>
<td>330.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Minden</td>
<td>1964</td>
<td>317.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Nienburg</td>
<td>1964</td>
<td>317.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>13.722.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RD d'Allemagne</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>VEB Deutsche Seereederei,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Rostock</td>
</tr>
<tr>
<td>Fritz Beuter a)</td>
<td>1947/61</td>
<td>197.000</td>
<td>15</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>John Brinckmann a)</td>
<td>1947/61</td>
<td>197.000</td>
<td>15</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Theodor Fontane</td>
<td>1966</td>
<td>303.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Theodor Storm</td>
<td>1966</td>
<td>303.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1.000.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Côte-d'Ivoire</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bambara</td>
<td>1957</td>
<td>194.000</td>
<td>16</td>
<td>Soc. Ivoir. de Consign. &amp;</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>d'Armement (SIGOMAR),</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Abidjan</td>
</tr>
</tbody>
</table>

.../...
<table>
<thead>
<tr>
<th>Pavillon/Nom du navire</th>
<th>Année de construction</th>
<th>Capacité frigo en pieds cubes</th>
<th>Vitesse en noeuds</th>
<th>Propriétaire et/ou gérant</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Formose</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Chiau Kuo b)</td>
<td>1936</td>
<td>227.000</td>
<td>15</td>
<td>Chiau Kuo S.S. Co. Ltd., Taipei</td>
</tr>
<tr>
<td>Hai Jen b)</td>
<td>1948</td>
<td>176.000</td>
<td>15</td>
<td>China Merchants Steam Nav. Co. Ltd., Taipei</td>
</tr>
<tr>
<td>Hai Yi a)</td>
<td>1955</td>
<td>223.000</td>
<td>17</td>
<td>China Union Lines Ltd., Taipei</td>
</tr>
<tr>
<td>Fu Ching</td>
<td>1967</td>
<td>250.000</td>
<td>15</td>
<td>Great Pacific Nav. Co. Ltd., Taipei</td>
</tr>
<tr>
<td>Chen Tai b)</td>
<td>1940</td>
<td>178.000</td>
<td>15</td>
<td>New Taiwan Marine Transp. Co. Ltd., Keelung</td>
</tr>
<tr>
<td>Chen Foo (Comfort) b)</td>
<td>1941</td>
<td>172.000</td>
<td>17</td>
<td>Singi Nav. Corp., Taipei</td>
</tr>
<tr>
<td>Chen Kuo b)</td>
<td>1949</td>
<td>165.000</td>
<td>16</td>
<td>Ta Cheng Marine Co. Ltd., Keelung</td>
</tr>
<tr>
<td>Chen Hsing a)</td>
<td>1951</td>
<td>215.000</td>
<td></td>
<td>Taiwan International Line Ltd., Taipei</td>
</tr>
<tr>
<td>An Tai</td>
<td>1965</td>
<td>235.000</td>
<td>15</td>
<td>Taiwan Maritime Transp. Co. Ltd., Taipei</td>
</tr>
<tr>
<td>Sinth Refeer b)</td>
<td>1940</td>
<td>212.000</td>
<td>16</td>
<td>Taiwan Nav. Co. Ltd., Taipei</td>
</tr>
<tr>
<td>Sinchion Refeer b)</td>
<td>1947</td>
<td>225.000</td>
<td>17</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Singi Refeer a)</td>
<td>1951</td>
<td>145.000</td>
<td>17</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Fu Jen b)</td>
<td>1945</td>
<td>228.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rich Trader</td>
<td>1966</td>
<td>250.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Wealthy Trader N.B.</td>
<td>1967</td>
<td>250.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tai Chiao</td>
<td>1965</td>
<td>235.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tai Tsing a)</td>
<td>1949</td>
<td>162.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tai Yun a)</td>
<td>1955</td>
<td>224.000</td>
<td>17</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tung Ching</td>
<td>1965</td>
<td>245.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>4.267.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<p>| France                |                        |                             |                  |                          |
| Foulaya               | 1957                   | 187.000                     | 18               | Cie. de Nav. Fruitière, Nantes |
| Sougueta              | 1959                   | 195.000                     | 18               |                          |
| Matouba               | 1960                   | 201.000                     | 18               |                          |
| Karukera              | 1963                   | 232.000                     | 19               | Cie. des Messageries Marit., Marseille |
| Oyonnax               | 1966                   | 208.000                     | 19               |                          |
| Comoe                 | 1957                   | 197.000                     | 16               | Cie. Fabre, Soc. Générale de Transp. Maritimes, Marseille |
| Barracuda             | 1960                   | 225.000                     | 17               |                          |
| Tarpon                | 1960                   | 225.000                     | 17               |                          |
| Espadon               | 1962                   | 236.000                     | 18               | Cie. Générale Transatlant., Paris/Le Havre |
| Fort Carillon         | 1953                   | 205.000                     | 16               |                          |
| Fort Desaix           | 1953                   | 203.000                     | 16               |                          |
| Fort Caroline         | 1956                   | 206.000                     | 16               |                          |
| Fort Royal            | 1956                   | 206.000                     | 16               |                          |
| Fort Saint Pierre     | 1958                   | 207.000                     | 17               |                          |
| Fort Frontenac        | 1958                   | 207.000                     | 17               |                          |
| Fort Niagara          | 1961                   | 207.000                     | 18               |                          |
| Fort de France        | 1961                   | 207.000                     | 18               |                          |
| Fort Fleur d'Epée     | 1961                   | 207.000                     | 18               |                          |
| Fort Crèvecoeur       | 1962                   | 207.000                     | 18               |                          |
| Fort d'Orelans        | 1962                   | 207.000                     | 18               |                          |
| Fort Josephine        | 1964                   | 250.000                     | 18               |                          |
| Fort Trinité          | 1964                   | 250.000                     | 18               |                          |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th>Pavillon/Nom du navire</th>
<th>Année de construction</th>
<th>Capacité frigo-</th>
<th>Vitesse en nœuds</th>
<th>Propriétaire et/ou gérant</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>France (suite)</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kadoura</td>
<td>1952</td>
<td>148.000</td>
<td>16</td>
<td>Cie. Marit. des Chargeurs Reunis, Paris/Le Havre</td>
</tr>
<tr>
<td>Koufra</td>
<td>1955</td>
<td>148.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Kitala</td>
<td>1957</td>
<td>172.000</td>
<td>17</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Kanga</td>
<td>1960</td>
<td>182.000</td>
<td>17</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Fort Dauphin a)</td>
<td>1949</td>
<td>209.000</td>
<td>16</td>
<td>Independent Plate Line, Paris/Buenos Aires</td>
</tr>
<tr>
<td>Fort Richelieu a)</td>
<td>1952</td>
<td>205.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Nyombe</td>
<td>1948</td>
<td>165.000</td>
<td>15</td>
<td>Martin L &amp; Cie., Paris/Nantes</td>
</tr>
<tr>
<td>Penja</td>
<td>1953</td>
<td>170.000</td>
<td>17</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Djuungo</td>
<td>1956</td>
<td>170.000</td>
<td>17</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Mungo</td>
<td>1960</td>
<td>201.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Blafrica</td>
<td>1965</td>
<td>272.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Ivolina</td>
<td>1965</td>
<td>182.000</td>
<td>19</td>
<td>Nouvelle Cie. Havraise Peninsulaire de Nav., Paris Soc. Navale Caennaise, Caet</td>
</tr>
<tr>
<td>Circé</td>
<td>1958</td>
<td>125.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Nélée</td>
<td>1958</td>
<td>125.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Hébé</td>
<td>1960</td>
<td>239.000</td>
<td>17</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Amalthée</td>
<td>1961</td>
<td>132.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Borée</td>
<td>1961</td>
<td>132.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td></td>
<td>7.612.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Grèce</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Chryssofiki b)</td>
<td>1942/45</td>
<td>225.000</td>
<td>16</td>
<td>Blue Seas Lines S.A., Piraeus</td>
</tr>
<tr>
<td>Skopelos a)</td>
<td>1948</td>
<td>214.000</td>
<td>17</td>
<td>Coral Co. Inc., Piraeus</td>
</tr>
<tr>
<td>Kimolos b)</td>
<td>1939</td>
<td>216.000</td>
<td>15</td>
<td>Jade Co. Inc., Piraeus</td>
</tr>
<tr>
<td>Kithnos a)</td>
<td>1946</td>
<td>223.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Kerkiira a)</td>
<td>1948</td>
<td>232.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Eleni Kyriakou b)</td>
<td>1959</td>
<td>164.000</td>
<td>14</td>
<td>&quot;K&quot; Shipping Enterprises, Piraeus</td>
</tr>
<tr>
<td>Arab World a)</td>
<td>1923</td>
<td>141.000</td>
<td>12</td>
<td>Latias J.S., Piraeus</td>
</tr>
<tr>
<td>Maronia a)</td>
<td>1949</td>
<td>197.000</td>
<td>16</td>
<td>Plate Shipping Co. S.A., Piraeus</td>
</tr>
<tr>
<td>Ulysses Island a)</td>
<td>1950</td>
<td>179.000</td>
<td>16</td>
<td>Ulysses Shipping Enterprises, Piraeus</td>
</tr>
<tr>
<td>Ulysses Reoffer b)</td>
<td>1950</td>
<td>180.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Ulysses Castle a)</td>
<td>1954</td>
<td>192.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td></td>
<td>2.163.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Grande-Bretagne</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Matina</td>
<td>1946</td>
<td>221.000</td>
<td>18</td>
<td>Elders &amp; Fyffes Ltd., Glasgow/London</td>
</tr>
<tr>
<td>Golfito</td>
<td>1949</td>
<td>204.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Camito</td>
<td>1956</td>
<td>203.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Changuinola</td>
<td>1957</td>
<td>204.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Chirripo</td>
<td>1957</td>
<td>205.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Chicanao</td>
<td>1958</td>
<td>205.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Chuscal</td>
<td>1961</td>
<td>200.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Geestbay</td>
<td>1964</td>
<td>328.000</td>
<td>20</td>
<td>Geest Industries Ltd., Spalding(Linc.)</td>
</tr>
<tr>
<td>Geestport</td>
<td>1964</td>
<td>328.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Geestcape</td>
<td>1966</td>
<td>338.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Geesthaven</td>
<td>1966</td>
<td>338.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Pavillon/Nom du navire</td>
<td>Année de construction</td>
<td>Capacité frigorifique en pieds cubes</td>
<td>Vitesse en noeuds</td>
<td>Propriétaire et/ou gérant</td>
</tr>
<tr>
<td>------------------------</td>
<td>------------------------</td>
<td>-------------------------------------</td>
<td>------------------</td>
<td>------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Grande-Bretagne (suite)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jamaica Planter</td>
<td>1959</td>
<td>215.000</td>
<td>18</td>
<td>Jamaica Banana Producers S.S. Co. Ltd., Kingston</td>
</tr>
<tr>
<td>Jamaica Producer</td>
<td>1962</td>
<td>214.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Knight Templar a)</td>
<td>1948</td>
<td>232.000</td>
<td>16</td>
<td>Shaw, Savill &amp; Albion Co. Ltd., London</td>
</tr>
<tr>
<td>Crusader a)</td>
<td>1957</td>
<td>211.000</td>
<td>17</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Saracen</td>
<td>1958</td>
<td>209.000</td>
<td>17</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Turrialba</td>
<td>1960</td>
<td>272.000</td>
<td>19</td>
<td>Surrey Shipping Co. Ltd., London</td>
</tr>
<tr>
<td>Telde</td>
<td>1961</td>
<td>272.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tilapa</td>
<td>1961</td>
<td>272.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tucurinca</td>
<td>1962</td>
<td>272.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>4,943.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Honduras</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Almirante</td>
<td>1954</td>
<td>159.000</td>
<td>15</td>
<td>Balboa Shipping Co. Inc., Tela</td>
</tr>
<tr>
<td>Aragon</td>
<td>1954</td>
<td>159.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Atenas</td>
<td>1954</td>
<td>159.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Musa</td>
<td>1930</td>
<td>211.000</td>
<td>16</td>
<td>Empresa Hondurena de Vap. S.A., Puerto Corte</td>
</tr>
<tr>
<td>Lempa</td>
<td>1952/64</td>
<td>170.000</td>
<td>14</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Leon</td>
<td>1952/64</td>
<td>170.000</td>
<td>14</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Carillo</td>
<td>1957</td>
<td>256.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tenadores</td>
<td>1960</td>
<td>272.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tetela</td>
<td>1960</td>
<td>272.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1,828.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Israël</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Har Gilead</td>
<td>1961</td>
<td>243.000</td>
<td>19</td>
<td>El-Yam Ltd., Haifa</td>
</tr>
<tr>
<td>Har Ramon</td>
<td>1961</td>
<td>243.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Har Beshan a)</td>
<td>1963</td>
<td>248.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Har Boker a)</td>
<td>1963</td>
<td>248.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Lemoncore</td>
<td>1964</td>
<td>411.000</td>
<td>19</td>
<td>Maritime Fruit Carriers Co. Ltd., Haifa</td>
</tr>
<tr>
<td>Avocadocore</td>
<td>1965</td>
<td>411.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bananacore</td>
<td>1965</td>
<td>411.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mango core</td>
<td>1965</td>
<td>411.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>2,626.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Italie</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mare Italiano</td>
<td>1963</td>
<td>248.000</td>
<td>18</td>
<td>d'Amico Fratelli, Rom/Palermo</td>
</tr>
<tr>
<td>Mare Somalo</td>
<td>1963</td>
<td>248.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mare Arabico</td>
<td>1964</td>
<td>253.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mare Caribico</td>
<td>1964</td>
<td>253.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mare Antartico</td>
<td>1966</td>
<td>275.000</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mare Artico</td>
<td>1967</td>
<td>275.000</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mare Australe</td>
<td>1967</td>
<td>275.000</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mare Borsale</td>
<td>1967</td>
<td>275.000</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Calasetta b)</td>
<td>1955</td>
<td>194.000</td>
<td>16</td>
<td>Calmedia S.p.A., Cagliari</td>
</tr>
<tr>
<td>Calabella b)</td>
<td>1956</td>
<td>207.000</td>
<td>17</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Calarossa b)</td>
<td>1956</td>
<td>192.000</td>
<td>17</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Calagaribaldi b)</td>
<td>1959</td>
<td>176.000</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Calavittoria b)</td>
<td>1960</td>
<td>174.000</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Algida a)</td>
<td>1949</td>
<td>187.000</td>
<td>15</td>
<td>Lloyd Triestino S.p.A., Triest/Genua</td>
</tr>
<tr>
<td>Frigo Africa b)</td>
<td>1935</td>
<td>186.000</td>
<td>14</td>
<td>Marsano A. &amp; Sons, Genua</td>
</tr>
<tr>
<td>Frigo Italia b)</td>
<td>1935</td>
<td>180.000</td>
<td>14</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Pavillon/Nom du navire</td>
<td>Année de construction</td>
<td>Capacité frigorifique en pieds cubes</td>
<td>Vitesse en Propriétaire et/ou gérant</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>-----------------------</td>
<td>-----------------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Italie (suite)</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Castel Nevoso b)</td>
<td>1937</td>
<td>218.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Benadir a)</td>
<td>1948</td>
<td>214.000</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Somalia a)</td>
<td>1950</td>
<td>216.000</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Scebeli a)</td>
<td>1951</td>
<td>218.000</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Giuliana Fassio a)</td>
<td>1948</td>
<td>175.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jole Fassio a)</td>
<td>1950</td>
<td>179.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Franchina Fassio</td>
<td>1953</td>
<td>180.000</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Marzia Tomellini Fassio</td>
<td>1957</td>
<td>183.000</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Japon</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Takasago Maru</td>
<td>1959</td>
<td>163.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ecuador Maru</td>
<td>1964</td>
<td>276.000</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Yougoslavie</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Plod b)</td>
<td>1949</td>
<td>177.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Agrum a)</td>
<td>1952</td>
<td>183.000</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Cuba</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Luis Arcos Bergnes b)</td>
<td>1950</td>
<td>178.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>La Lima b)</td>
<td>1959</td>
<td>249.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Libéria</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Banador</td>
<td>1964</td>
<td>273.000</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ondine</td>
<td>1960</td>
<td>241.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kassos b)</td>
<td>1956</td>
<td>213.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kos b)</td>
<td>1956</td>
<td>218.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Golar Fruit</td>
<td>1965</td>
<td>259.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kyrios Stelios a)</td>
<td>1951</td>
<td>218.000</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Orpheus</td>
<td>1961</td>
<td>235.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Maroc</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Marrakech a)</td>
<td>1949</td>
<td>189.000</td>
<td>15</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Total: **1.657.000**
<table>
<thead>
<tr>
<th>Pavillon/Nom du navire</th>
<th>Année de construction</th>
<th>Capacité frigorifique en pieds cubes</th>
<th>Vitesse en noeuds</th>
<th>Propriétaire et/ou gérant</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pays-Bas</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Calamares</td>
<td>1956</td>
<td>256.000</td>
<td>18</td>
<td>Caraibische Scheepvaart Haats. N.V., Rotterdam</td>
</tr>
<tr>
<td>Cartago</td>
<td>1957</td>
<td>256.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Geestland</td>
<td>1960</td>
<td>159.000</td>
<td>17</td>
<td>Geest W. van &amp; Zn., s'Gravenzande</td>
</tr>
<tr>
<td>Geeststar</td>
<td>1960</td>
<td>138.000</td>
<td>17</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>789.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Norvège</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bjørgestein</td>
<td>1956</td>
<td>205.000</td>
<td>18</td>
<td>Bjørge H., Oslo</td>
</tr>
<tr>
<td>Dalheim</td>
<td>1957</td>
<td>207.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ragnhild Brøvig</td>
<td>1949</td>
<td>160.000</td>
<td>16</td>
<td>Brøvig Th., Farsund</td>
</tr>
<tr>
<td>Barbara Brøvig</td>
<td>1950</td>
<td>160.000</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Thordsdott</td>
<td>1964</td>
<td>260.000</td>
<td>19</td>
<td>Dahl T. A/S, Sandefjord</td>
</tr>
<tr>
<td>Thorøy</td>
<td>1964</td>
<td>260.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Golar Trygg</td>
<td>1965</td>
<td>259.000</td>
<td>19</td>
<td>Gotaas-Larsen A/S, Oslo</td>
</tr>
<tr>
<td>North Star</td>
<td>1948</td>
<td>245.000</td>
<td>17</td>
<td>Haaland Chr., Haugesund</td>
</tr>
<tr>
<td>Northern Lights</td>
<td>1950</td>
<td>235.000</td>
<td>17</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Northland</td>
<td>1962</td>
<td>278.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>North Isle</td>
<td>1964</td>
<td>277.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rana a)</td>
<td>1940/45</td>
<td>212.000</td>
<td>16</td>
<td>Hansen E., Kristiansand</td>
</tr>
<tr>
<td>Pacific Express</td>
<td>1964</td>
<td>276.000</td>
<td>20</td>
<td>Herlofson S. &amp; Co. A/S, Oslo</td>
</tr>
<tr>
<td>Bakke Cooler</td>
<td>1963</td>
<td>245.000</td>
<td>18</td>
<td>Knutsen K. O.A.S., Haugesund</td>
</tr>
<tr>
<td>Bakke Reefer</td>
<td>1963</td>
<td>213.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Belnippon</td>
<td>1964</td>
<td>276.000</td>
<td>20</td>
<td>Lorentzen J./Beilsh Skibs A/S, Oslo</td>
</tr>
<tr>
<td>Byfjord</td>
<td>1960</td>
<td>246.000</td>
<td>18</td>
<td>Olsen K., Stavanger</td>
</tr>
<tr>
<td>Hidlefjord</td>
<td>1960</td>
<td>240.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Herborg a)</td>
<td>1950</td>
<td>178.000</td>
<td>15</td>
<td>Vaboens Rederi A/S, Kristiansand</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>4,436.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Panama</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Anna b)</td>
<td>1930</td>
<td>187.000</td>
<td>15</td>
<td>Allocean Shipping Corp., Panama</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballenita</td>
<td>1957</td>
<td>124.000</td>
<td>15</td>
<td>Cabomar S.A., Panama</td>
</tr>
<tr>
<td>Chung Thai b)</td>
<td>1939</td>
<td>168.000</td>
<td>15</td>
<td>Chung Lien Nav. Co. S.A., Panama</td>
</tr>
<tr>
<td>Chen Cheng a)</td>
<td>1955</td>
<td>218.000</td>
<td>17</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>697.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Suède</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Yakima Valley</td>
<td>1963</td>
<td>288.000</td>
<td>19</td>
<td>Johnson A.A./Rederi A/B Nordstjernan, Stockholm</td>
</tr>
<tr>
<td>Rich Negro Valley</td>
<td>1964</td>
<td>288.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Hood River Valley</td>
<td>1965</td>
<td>299.000</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Okanagan Valley</td>
<td>1966</td>
<td>302.000</td>
<td>20</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Baltic Sea</td>
<td>1960</td>
<td>269.000</td>
<td>18</td>
<td>Oceankompaniet A/B / W. Therén, Göteborg</td>
</tr>
<tr>
<td>North Sea</td>
<td>1960</td>
<td>269.000</td>
<td>18</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Lake Eyre</td>
<td>1961</td>
<td>366.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Pacific Ocean</td>
<td>1965</td>
<td>391.000</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

.../...
<table>
<thead>
<tr>
<th>Pavillon/Nom du navire</th>
<th>Année de construction</th>
<th>Capacité frigorifique en pieds cubes</th>
<th>Vitesse en nodus</th>
<th>Propriétaire et/ou gérant</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Suède (suite)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Carib</td>
<td>1952</td>
<td>241.000</td>
<td>18</td>
<td>Salén S., Stockholm</td>
</tr>
<tr>
<td>Cayman</td>
<td>1956</td>
<td>255.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Hispaniola</td>
<td>1956</td>
<td>255.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Antigua</td>
<td>1960</td>
<td>337.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Attilan</td>
<td>1960</td>
<td>351.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Atlantide</td>
<td>1960</td>
<td>350.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Bolero</td>
<td>1961</td>
<td>270.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Ballade</td>
<td>1962</td>
<td>270.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Barcarolle</td>
<td>1964</td>
<td>375.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Argonaut</td>
<td>1964</td>
<td>375.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Ariel</td>
<td>1964</td>
<td>408.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>San Blas</td>
<td>1967</td>
<td>377.000</td>
<td>19</td>
<td>Transatlantic Rederi A/B, Göteborg</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Per Carlsson, Göteborg</td>
</tr>
<tr>
<td>Albany</td>
<td>1964</td>
<td>373.000</td>
<td>19</td>
<td>Trelleborgs Angfartygs A/B, Trelleborg</td>
</tr>
<tr>
<td>Antilope</td>
<td>1964</td>
<td>375.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Arawak</td>
<td>1965</td>
<td>377.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Australian</td>
<td>1965</td>
<td>408.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>San Bruno</td>
<td>1967</td>
<td>408.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Tasmanic</td>
<td>1967</td>
<td>408.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Coolangatta</td>
<td>1949</td>
<td>187.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Cooranga</td>
<td>1955</td>
<td>220.000</td>
<td>17</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Coolgardie</td>
<td>1956</td>
<td>195.000</td>
<td>17</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Coral Sea</td>
<td>1960</td>
<td>255.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Pearl Sea</td>
<td>1960</td>
<td>255.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Crystal Sea</td>
<td>1961</td>
<td>278.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Lake Ontario</td>
<td>1961</td>
<td>377.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>White Ocean</td>
<td>1965</td>
<td>391.000</td>
<td>19</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Espagne

| Artico a)               | 1962                   | 250.000                             | 19               | Empresa Nacional "Elcano", Cadiz |
| Plencia                 | 1967                   | 298.000                             | 20               | Naviera Vizcaina S.A., Bilba |
| Portugalete             | 1967                   | 298.000                             | 20               | "                        |
| El Puntal a)            | 1959/67                | 223.000                             | 18               | Transportes Frigorificos Maritimos, Santander |

URSS

| De Kastri a)            | 1952                   | 222.000                             | 16               | URSS, gouvernement, Moscou |
| Falana a)               | 1952                   | 228.000                             | 16               | "                        |
| Icha a)                 | 1953                   | 244.000                             | 18               | "                        |
| Malakhov Kurgan b)      | 1953                   | 225.000                             | 17               | "                        |
| Matros Koshka b)        | 1953                   | 225.000                             | 17               | "                        |
| Slava Sevastopolou b)   | 1954                   | 225.000                             | 17               | "                        |
| Havana a)               | 1955                   | 244.000                             | 17               | "                        |
| Kuba a)                 | 1955                   | 228.000                             | 17               | "                        |
| Olutorka a)             | 1955                   | 241.000                             | 18               | "                        |
| Playa Hiron a)          | 1955                   | 224.000                             | 17               | "                        |
| Taulesk b)              | 1956                   | 190.000                             | 16               | "                        |
| Inej b)                 | 1957                   | 218.000                             | 18               | "                        |
| Passat a)               | 1959                   | 233.000                             | 18               | "                        |
| Aragwi                  | 1960                   | 190.000                             | 13               | "                        |
| Bora a)                 | 1960                   | 231.000                             | 18               | "                        |
| Kura                    | 1960                   | 190.000                             | 18               | "                        |
| Ingur                   | 1961                   | 190.000                             | 18               | "                        |

.../...
<table>
<thead>
<tr>
<th>Pavillon/Nom du navire</th>
<th>Année de construction</th>
<th>Capacité frigorifique en pieds cubes</th>
<th>Vitesse en noeuds</th>
<th>Propriétaire et/ou gérant</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>URSS (suite)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Musson a)</td>
<td>1961</td>
<td>230.000</td>
<td>18</td>
<td>URSS, gouvernement, Moscou</td>
</tr>
<tr>
<td>Cyklon a)</td>
<td>1963</td>
<td>284.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Uragan a)</td>
<td>1963</td>
<td>283.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Schtorm</td>
<td>1964</td>
<td>285.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Weter</td>
<td>1964</td>
<td>285.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Bris</td>
<td>1965</td>
<td>285.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Burja</td>
<td>1965</td>
<td>285.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Schkwal</td>
<td>1965</td>
<td>285.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Taifun</td>
<td>1965</td>
<td>285.000</td>
<td>21</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>6.232.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>États-Unis</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Magdalena</td>
<td>1963</td>
<td>360.000</td>
<td>20</td>
<td>Grace Line Inc., New York</td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Maria</td>
<td>1963</td>
<td>360.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Mariana</td>
<td>1963</td>
<td>360.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Mercedes</td>
<td>1964</td>
<td>360.000</td>
<td>20</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Esparta</td>
<td>1945</td>
<td>313.000</td>
<td>18</td>
<td>United Fruit Co., Boston</td>
</tr>
<tr>
<td>Fra Berlanga</td>
<td>1945</td>
<td>313.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Junior</td>
<td>1945</td>
<td>313.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Limon</td>
<td>1945</td>
<td>313.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>San José</td>
<td>1945</td>
<td>313.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Comayagua</td>
<td>1946</td>
<td>313.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Gibao</td>
<td>1947</td>
<td>197.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Heredia</td>
<td>1947</td>
<td>311.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Metapan</td>
<td>1947</td>
<td>311.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Parismina</td>
<td>1947</td>
<td>320.000</td>
<td>18</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Quisqueya</td>
<td>1947</td>
<td>197.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Santo Cerro</td>
<td>1947</td>
<td>197.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Sixaola</td>
<td>1947</td>
<td>197.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Yaque</td>
<td>1947</td>
<td>197.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Hibueras</td>
<td>1948</td>
<td>197.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Morazan</td>
<td>1948</td>
<td>197.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Tivives</td>
<td>1948</td>
<td>197.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>Ulua</td>
<td>1948</td>
<td>197.000</td>
<td>16</td>
<td>&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>6.033.000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

a) Un seul changement de propriétaire
b) Deux changements de propriétaire ou plus
### Pays de construction/chantier | Acheteur | Pavillon | Capacité frigorifique | Vitesse | Mois/année de livraison
--- | --- | --- | --- | --- | ---
Danemark Aalborg Vaerft A/S | J. Lauritzen | Danemark 380 | 22 | 1/69
RF d'Allemagne Blohm & Voss A.G. | R.A. Oetker | RF d'Allemagne 423 | 22 | 1/68
Deutsche Werft Howaldtswerke, Hamb. | H. Bruns & Co. | 300, 300 | 22 | 10/69
Kieler Howaldtswerke | H. Schultz | 345, 345 | 23 | 5/69
Lübecker Flenderwerke | W. Bruns & Co. | 315, 315 | 22 | 12/68
Finlande Wartsila, Turku | Rederi A/B Nordstjernan | Suède 480 | 21 | 4/68
Formose Taiwan Shipbuilding | China Union Lines | Formose 250 | 15 | 1/68
Constr. Nav. Mediterr. | | 400, 326 | 22 | 5/69, 7/69
Chant. de la Rochelle | Barrad Shipping Co. | Liban 122, 140 | 15, 15 | 2/68, 6/68
<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays de construction/chantier</th>
<th>Acheteur</th>
<th>Pavillon</th>
<th>Capacité frigorif. en 1,000 pieds cubes</th>
<th>Vitesse Mois/année de livraison</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Italie</td>
<td>Flota Bananera Ecuad.-Isr. Equateur</td>
<td>300</td>
<td>20</td>
<td>2/68</td>
</tr>
<tr>
<td>Cant. Navale Breda</td>
<td></td>
<td>300</td>
<td>20</td>
<td>4/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td></td>
<td>300</td>
<td>20</td>
<td>10/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td></td>
<td>300</td>
<td>20</td>
<td>2/69</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>U.d.S.S.R. - Sudoimport</td>
<td>URSS</td>
<td>19</td>
<td>6/68</td>
</tr>
<tr>
<td>Japon</td>
<td>Bana Nav. Co. (Taiship)</td>
<td>Libéria</td>
<td>22</td>
<td>12/68</td>
</tr>
<tr>
<td>Kawasaki Dockyard Ltd.</td>
<td></td>
<td>Japon</td>
<td>22</td>
<td>2/69</td>
</tr>
<tr>
<td>Kawasaki Kisen K.K.</td>
<td></td>
<td>Grands-Bret.</td>
<td>20</td>
<td>6/9</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>Elders &amp; Pyffes</td>
<td>360</td>
<td>20</td>
<td>2/69</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td></td>
<td>360</td>
<td>20</td>
<td>7/0</td>
</tr>
<tr>
<td>Norvège</td>
<td>Akers Mek. Verkstad A/S Maritime Fruit Carriers</td>
<td>Israël</td>
<td>416</td>
<td>1/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td></td>
<td>416</td>
<td>20</td>
<td>11/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td></td>
<td>416</td>
<td>20</td>
<td>2/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>Option</td>
<td>416</td>
<td>20</td>
<td>2/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>Bergens Mek. Verkstad</td>
<td>416</td>
<td>20</td>
<td>9/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td></td>
<td>416</td>
<td>20</td>
<td>2/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>Drammens Mek. Verkstad Gotaas-Larsen A/S</td>
<td>Norvège</td>
<td>315</td>
<td>2/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td></td>
<td>315</td>
<td>22</td>
<td>1/69</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>&quot;</td>
<td>315</td>
<td>22</td>
<td>12/69</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>&quot;</td>
<td>315</td>
<td>22</td>
<td>10/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>&quot;</td>
<td>Norvège</td>
<td>260</td>
<td>2/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>Marinens Novedvaerft</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>&quot;</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>Framnaes Mek. Verkstad Thor Dahl A/S</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>&quot;</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>Suède</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>Eriksbergs Mek. Verkst. Salénrederierna A/B</td>
<td>Suède</td>
<td>408</td>
<td>1/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>Espagne</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Soc. Española, Sestao Nav. Canarias</td>
<td></td>
<td>Espagne</td>
<td>159</td>
<td>1/68</td>
</tr>
<tr>
<td>&quot;</td>
<td>&quot;</td>
<td>159</td>
<td>16</td>
<td>1/68</td>
</tr>
</tbody>
</table>
C. Tableau des distances pour les routes importantes de transport des bananes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Route maritime</th>
<th>Distance en milles marins</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Merca - Naples (par le Cap)</td>
<td>8.940</td>
</tr>
<tr>
<td>Chisimaio - Naples (par le Cap)</td>
<td>8.780</td>
</tr>
<tr>
<td>Guayaquil - Yokohama</td>
<td>7.990</td>
</tr>
<tr>
<td>Tamatave - Marseille (par le Cap)</td>
<td>7.860</td>
</tr>
<tr>
<td>Guayaquil - Naples</td>
<td>6.160</td>
</tr>
<tr>
<td>Guayaquil - Hambourg</td>
<td>5.920</td>
</tr>
<tr>
<td>Guayaquil - Anvers</td>
<td>5.600</td>
</tr>
<tr>
<td>Puerto Cortez - Bremerhaven</td>
<td>5.200</td>
</tr>
<tr>
<td>Tamatave - Marseille (par le Canal de Suez)</td>
<td>5.090</td>
</tr>
<tr>
<td>Turbo - Rotterdam</td>
<td>4.740</td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Marta - Hambourg</td>
<td>4.730</td>
</tr>
<tr>
<td>Douala - Le Havre</td>
<td>4.340</td>
</tr>
<tr>
<td>Kingston - Londres</td>
<td>4.240</td>
</tr>
<tr>
<td>Chisimaio - Naples (par le Canal de Suez)</td>
<td>3.740</td>
</tr>
<tr>
<td>Fort de France - Rouen</td>
<td>3.680</td>
</tr>
<tr>
<td>Merca - Naples (par le Canal de Suez)</td>
<td>3.580</td>
</tr>
<tr>
<td>Abidjan - Marseille</td>
<td>3.360</td>
</tr>
<tr>
<td>Guayaquil - New York</td>
<td>2.840</td>
</tr>
<tr>
<td>Puerto Cortez - New York</td>
<td>1.770</td>
</tr>
<tr>
<td>Port Limon - Port du Golfe de Mexique</td>
<td>1.280</td>
</tr>
<tr>
<td>Keelung - Yokohama</td>
<td>1.140</td>
</tr>
<tr>
<td>La Ceiba - Port du Golfe du Mexique</td>
<td>930</td>
</tr>
</tbody>
</table>
D. Coûts éventuels du voyage aller-retour d’un navire entièrement frigorifique moderne (300,000 pieds cubes environ, vitesse de service 20 nœuds, 3 ans, pavillon allemand) en 1967/1968 sur deux routes choisies

**Charges quotidiennes :**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Coûts d'exploitation</th>
<th>4,200 DM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Amortissements (prix de la construction 16 millions de DM répartis sur 12 ans)</td>
<td>3,425 DM</td>
</tr>
<tr>
<td>Intérêts sur le capital emprunté (a)</td>
<td>1,500 DM</td>
</tr>
</tbody>
</table>

1. **Coûts de voyage aller-retour Anvers-Guayaquil-Anvers** (durée totale du voyage : 32 jours)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Coûts d'exploitation</th>
<th>134,000 DM (arrondi)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Amortissements</td>
<td>110,000 DM au millier</td>
</tr>
<tr>
<td>Intérêts</td>
<td>48,000 DM de DM</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>292,000 DM</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Huile lourde (35 t par jour à 60 DM/t pendant 25 jours)</th>
<th>53,000 DM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Carburant Diesel (5 t par jour à 110 DM/t ptd 32 jours)</td>
<td>18,000 DM</td>
</tr>
<tr>
<td>Frais de port Anvers et Guayaquil</td>
<td>25,000 DM</td>
</tr>
<tr>
<td>Droit de passage du Canal de Panama</td>
<td>30,000 DM</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>418,000 DM</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2. **Coûts du voyage aller-retour Bremerhaven-Puerto Cortez-Bremerhaven** (durée totale du voyage : 28 jours)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Coûts d'exploitation</th>
<th>118,000 DM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Amortissements</td>
<td>96,000 DM</td>
</tr>
<tr>
<td>Intérêts</td>
<td>42,000 DM</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>256,000 DM</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Huile lourde (35 t par jour à 60 DM/t pendant 22 jours)</th>
<th>46,000 DM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Carburant Diesel (5 t par jour à 110 DM/t ptd 28 jours)</td>
<td>15,000 DM</td>
</tr>
<tr>
<td>Frais de port Bremerhaven et Puerto Cortez</td>
<td>25,000 DM</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>342,000 DM</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(a) Le montant des intérêts doit être considéré avec certaines réserves parce qu’il varie assez sensiblement selon les navires et les armateurs en fonction des prix de construction et du financement.
Bibliographie

A. Annuaire, registres et publications statistiques périodiques
   Campbell J.S. (éditeur)   Port Dues, Charges and Accomodation, London
   Commonwealth Economic Committee
   Communautés européennes   Fruit, London
   F.A.O.   Documentation statistique relative aux échanges commerciaux avec des EAMA
   F.A.O.   Statistiques des Bananes
   F.A.O.   Production Yearbook, Rome
   Lloyd's Committee (éditeur)   Trade Yearbook, Rome
   Luensee   Lloyd's Register avec suppléments, London
   O.E.C.D.   Entfernungsstabellen, Hamburg 1961
   Tyssor H.F. (éditeur)   Commodity Trade: Imports (Series C), Paris
   Nations unies   The Fruit Annual, London
   World Trade Annual, New York

B. Ouvrages, rapports d'enquêtes et articles de revues
   Baatz E.   Die Bananenwirtschaft außerhalb der United Fruit Co., Hamburg 1941
   Bigi F.   Problemi della Bananicolatura Somala in vista della Liberalizzazione del Mercato Bananiero
   Italiano, Florenz 1966
   Champion J.   Le Bananier, Paris 1963
   F.A.O. (Study Group on Bananas)   Compendium of Import Duties, Internal Taxes and other Obstacles to Trade, Rome 1967
   F.A.O. (Study Group on Bananas)   Trade Patterns and Blocks in the World Banana Trade (paper prepared by H.B. Arthur, Harvard Graduate School of Business Administration, Boston/Mass.), Rome 1966
   G.A.T.T.   Trade in Tropical Products, Geneva 1963
   Haarer E.   Modern Banana Production, London 1964
   May J./Plaza G.   The United Fruit Co. in Latin America, Washington (D.C.) 1958
Ministère d'État Chargé des Départements et Territoires d'Outre Mer

La banane, première partie: Le marché français; deuxième partie: Le marché commun, Paris 1967

Mulherin K.S.


Simmonds H.W.

Bananas, London 1960

Suhren W.


Wickham S.


C. Revues spécialisées

a. du commerce des fruits:
   Fruchthandel, Düsseldorf
   Fruit, London
   Fruits, Paris
   Fruit Intelligence, London
   Marchés Tropicaux et Méditerranéens, Paris
   Obst und Gemüse, Hamburg
   Vaakblad voor de Groothandel in Aardappelen, Groenten en Fruit, Den Haag

b. de la navigation
   Fairplay Shipping Journal, London
   HANSA Schifffahrt-Schiffbau-Hafen, Hamburg
   Journal de la Marine Marchande, Paris
   Shipping World & Shipbuilder, London
   The Motor Ship, London

D. Rapports de gestion, informations, revues d'entreprise, etc., de différentes sociétés, institutions et autorités portuaires