

Libéraliser pour augmenter la compétitivité du cabotage : les cas de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande

Emmanuel Guy, Université du Québec à Rimouski

1. Introduction

On peut identifier deux dimensions dans l'approche canadienne actuelle du cabotage¹ maritime : une législation protectionniste bien intégrée dans la culture industrielle et une volonté politique, plus récente, de maximiser l'utilisation des voies d'eau comme mode de transport.

Le transport de marchandises d'un port canadien à un autre est réservé aux navires battant pavillon canadien. L'objectif est celui du protectionnisme classique : protéger transporteurs et travailleurs canadiens d'une concurrence internationale jugée déloyale. Une telle exigence est commune dans plusieurs pays du monde, mais au Canada il est légitime de prétendre que ce système découle d'abord de la législation américaine. Le *Jones Act* – promulgué dans les années '30 et toujours en vigueur aujourd'hui – stipule que pour transporter des marchandises d'un port américain à un autre, en plus

¹ En français, cabotage signifie d'abord le transport maritime côtier entre ports d'un même pays. Mais en anglais, terme *cabotage* est plutôt associé au cadre législatif qui réserve cette activité aux navires nationaux. En partie pour éviter cette confusion, certains proposent d'utiliser en français l'expression «transport maritime de courte distance». Mais cette expression inclut des voyages côtiers entre ports de différents pays qui ne sont en aucun cas soumis aux règles protectionnistes nationales. L'expression «transport maritime intérieur» pourrait convenir, mais elle est normalement associée au transport fluvial ou dans le contexte nord-américain, aux voyages entre les ports de Grands Lacs. Dans ce texte, cabotage est employé comme synonyme de transport côtier entre ports d'un même pays.

d'être enregistré aux États-Unis, un navire doit être mené par un équipage américain; construit dans un chantier américain et contrôlé par des intérêts financiers américains. Les conditions imposées au Canada sont similaires quoiqu'un peu moins restrictives. Les règles du registre des navires impliquent que les navires canadiens ont nécessairement des équipages canadiens. Par contre, une compagnie canadienne peut décider d'importer un navire construit à l'étranger pour l'enregistrer sous pavillon canadien, mais elle devra acquitter des droits de douanes spéciaux: présentement 25% du coût d'acquisition du navire dans la plupart des cas.

La volonté de redynamiser le cabotage est aussi en bonne partie insufflée par les États-Unis (voir MARAD, 2006). Du point de vue des autorités publiques, elle émerge d'un contexte où les prévisions d'augmentation des importations font anticiper de graves problèmes de congestion des infrastructures de transport, notamment routières. Or, la construction de nouvelles infrastructures routières pèse très lourd sur les budgets publics et requiert de longs délais. Une solution serait de faire un meilleur emploi des infrastructures maritimes pour transporter les flux additionnels de marchandises, puisqu'elles ne sont pas utilisées à leur capacité maximale dans bien des cas. Qui plus est, cela pourrait permettre de réduire les émissions atmosphériques polluantes (les navires émettant moins de CO₂ par tonnes kilomètre) : une autre externalité négative de la congestion routière que les gouvernements nord-américains veulent réduire.

Selon la volonté politique exprimée jusqu'à ce jour, cette plus grande utilisation du maritime devrait se faire sans changement majeur à l'encadrement réglementaire du secteur. C'est-à-dire à l'intérieur du même environnement compétitif où le maritime a difficilement fait face à la concurrence des modes terrestres durant les dernières décennies. Un environnement où le cadre protectionniste a par ailleurs une influence importante sur le coût du transport maritime².

² La question des problèmes potentiels reliés aux contradictions apparentes entre les principaux objectifs de l'approche canadienne actuelle est notre objet spécifique dans : Initiative nord-américaine de promotion du cabotage : enjeux et contradictions, Emmanuel Guy et

Cette situation d'objectifs multiples et partiellement divergents n'est pas unique. Dans ce contexte, d'autres pays industrialisés ont déjà entrepris de réévaluer leur approche protectionniste du cabotage. C'est dans cette perspective que l'Australasie offre deux cas d'étude intéressants : l'Australie qui a opté pour un assouplissement d'un système déjà moins restrictif que le modèle nord-américain et la Nouvelle-Zélande où l'on a choisi d'ouvrir le transport côtier aux navires internationaux.

2. Le cas de l'Australie

2.1 Cadre réglementaire

Le système australien se distingue du fait que les privilèges d'accès aux marchés côtiers ne sont pas accordés automatiquement aux navires battant pavillon australien : l'accès à ces marchés est géré indépendamment par un système de licences. Le *Shipping Registration Act* australien fixe les conditions d'enregistrement suivantes (Australian Shipping Registration Office, 2005) :

- Le navire est la propriété d'un citoyen ou d'une corporation australienne. Si la propriété est mixte, des intérêts australiens détiennent au moins 50% des parts.
- Le navire est affrété coque nue à citoyen ou d'une corporation australienne.
- Le navire doit répondre à toutes les normes établies par les conventions internationales de l'Organisation Maritime Internationale ainsi que les conventions pertinentes de l'Organisation Internationale du Travail.

En retour, le navire reçoit un titre de propriété reconnu internationalement, ainsi que la protection australienne en haute mer et dans les ports étrangers. L'enregistrement sous pavillon australien ne comporte donc aucune exigence relative à la nationalité de

Yann Alix, colloque Transport Maritime et Environnement du Congrès Annuel de l'ACFAS, Montréal, Mai 2006).

l'équipage, ni de conditions particulières quant au lieu de construction du navire.

Si les conditions d'inscription au registre des navires sont relativement ouvertes, les avantages consentis aux navires battant pavillon australien sont également limités. Principalement, le pavillon australien n'accorde pas d'exclusivité sur le fret entre les ports australiens. Ce privilège est plutôt réservé aux navires détenant une licence côtière (*license to engage in coastal trade*). Celle-ci est renouvelable annuellement et est virtuellement gratuite. L'obtention de la licence est régie par le *Navigation Act* qui pose essentiellement deux critères relativement peu restrictifs (DOTARS, 2006):

- L'équipage reçoit un salaire au moins égal aux standards australiens pour les gens de mer.
- La navire ne reçoit pas, directement ou indirectement, de subvention d'un état étranger.

Ainsi, l'accès à licence côtière n'est pas conditionnelle à la propriété australienne, ni à l'enregistrement sous pavillon national, ni à l'emploi de marins australiens. Cependant, les lois d'immigration ajoutent des contraintes supplémentaires sur ce dernier point. Un navire étranger ayant obtenu une licence côtière doit en tout temps se conformer aux règles d'immigration. Lorsque qu'un navire, quel qu'il soit, demeure dans les eaux australiennes pour plus de 30 jours consécutifs, il est prévu que (ASA, 2006) :

- Ce navire emploi des résidents australiens; ou
- Conclut un contrat de travail avec un équipage étranger qui doit être approuvé par les autorités gouvernementales et les syndicats australiens concernés (qui peuvent y opposer un veto); ou
- Obtient des visas de travail pour tous les membres de son équipage. Ces visas ne sont émis que lorsqu'il n'y a pas de résidents australiens compétents disponibles pour accomplir le travail (pour les gens de mer comme pour les autres catégories de travailleurs).

En plus de sa relative souplesse, le système de licence côtière prévoit un mécanisme d'exemption donnant le droit à des navires non-licenciés d'effectuer du cabotage. Ce mécanisme est constitué de permis accordés pour accomplir un ou des voyages particuliers. Ainsi, un *single voyage permit* permet uniquement le transport d'une cargaison donnée, entre deux ports particuliers à l'intérieur d'une fenêtre de temps spécifiée. Le *continuing voyage permit* fonctionne selon les mêmes principes, mais permet d'effectuer plus d'un voyage sur une période maximale de trois mois. Ces permis peuvent être émis à répétition à un même navire, pour autant qu'il visite un port étranger au minimum une fois par période de trois mois. Ils peuvent être obtenus rapidement : en 5 jours ouvrables (ou moins moyennant des frais d'administration supplémentaires). Néanmoins, ils demeurent a priori des mesures d'exception et sont émis seulement lorsque (DOTARS, 2006) :

- Il n'y a pas de navires licenciés disponibles.
- Le service offert par les navires licenciés n'est pas adéquat et que les autorités jugent dans ce cas qu'il est dans l'intérêt public de laisser un navire non-licencié offrir le service.
- Le voyage à réaliser n'a pas lieu sur le Détroit de Bass : la desserte de la Tasmanie, état insulaire de la fédération australienne, demeurant un marché protégé.

La vérification de la disponibilité des navires licenciés se fait lors de l'application pour le permis : les informations relatives à la quantité de marchandise, l'origine et la destination et le moment du voyage doivent être soumises par l'applicant aux autorités gouvernementales. Celles-ci ont à ce moment la responsabilité de les communiquer à tous les opérateurs de navires licenciés : ceux-ci pouvant alors proposer leurs services s'ils sont disponibles. Un navire licencié est considéré non-disponible lorsqu'il ne peut débiter le voyage à l'intérieur d'une fenêtre de trois jours autour de la date spécifiée par l'expéditeur. Dans le cas des permis continus, la non-disponibilité des navires licenciés doit réévaluée à chaque voyage.

Vérifier si le service offert par les navires licenciés est adéquat, est une opération intrinsèquement plus subjective. Les critères (DOTARS, 2006) qui doivent être considérés sont d'abord techniques : est-ce que le navire et ses équipements de manutention conviennent à la cargaison à transporter? Est-ce que le navire licencié peut effectuer le voyage dans un laps de temps raisonnable et sans dommage à la cargaison? Mais un service adéquat implique également que les conditions commerciales soient raisonnables pour l'expéditeur.

L'évaluation de l'intérêt public a aussi une dimension subjective, mais la réglementation explicite également les considérations à prendre en compte (DOTARS, 2006). Si le navire appliquant constitue une augmentation du risque à la sécurité ou à l'environnement marin, il est clairement contre l'intérêt public de lui accorder un permis. Ainsi un navire qui a été détenu plus de deux fois par le système australien d'inspection par l'état portuaire (*port state control*) ne peut obtenir de permis de voyage. Mais l'intérêt publique peut aussi être bafoué par un navire licencié offrant un service commercial en-deçà des attentes. La réglementation ouvre donc la porte à une utilisation plus ou moins restrictive des permis de cabotage.

Pour l'armateur, la principale différence entre opérer un navire sous le système de licence côtière ou celui des permis de voyage réside donc dans les coûts associées aux responsabilités d'employeurs. Dans le système de licence, il y a vérification automatique que peu importe la nationalité de l'équipage que les conditions salariales sont conformes aux pratiques australiennes. Dans le système de permis ce n'est pas le cas : seules les règles d'immigration s'appliquent et seulement lorsque le navire demeure plus de 30 jours consécutifs en eaux australiennes. Plus que les salaires qui doivent être harmonisés, c'est la participation aux régimes australiens d'assurance santé et sécurité au travail pour les marins qui fait la différence. Les navires licenciés sont tenus d'y participer, mais ils ne s'appliquent pas aux navires sous permis voyage.

2.2 Impact de l'encadrement réglementaire

L'ensemble de la politique maritime australienne a été passé en revue au début des années 2000 (pour un résumé du processus et des enjeux voir Webb, 2004). La question du cabotage a été au centre de cet exercice gouvernemental officiel. Bien que des transformations majeures favorisant une déréglementation accrue aient été proposées à ce moment, le gouvernement (constatant l'absence de consensus social et industriel) a choisi d'exploiter davantage la souplesse du système existant plutôt que d'implanter des réformes d'envergure. Les «changements» se sont en réalité limités à une interprétation moins restrictive des conditions d'émission de permis de voyage. Néanmoins, la réponse des expéditeurs et des transporteurs a entraîné une augmentation significative de l'utilisation de ce mécanisme d'exemption : atteignant jusqu'au tiers des échanges côtiers (tableau 1). Cette augmentation rapide qui a retenu l'attention dans les dernières années, s'inscrit dans une tendance à long terme. Entre 1990 et 2005 le tonnage des marchandises transportées sur les côtes australiennes grâce à un permis de voyage s'est multiplié par 15. En contraste, le volume total des échanges entre ports australiens a été seulement multiplié par 1.2 durant cette période (DOTARS, 2005). L'accélération de l'utilisation des permis s'est en fait amorcée au milieu des années '90.

Tableau 1 – Proportion du transport côtier réalisé sous permis de voyage

Transport côtier mesuré en...	2000-2001	2002-2003
Tonnes	13.5%	23.3%
Tonnes-kilomètres	28.9%	33.0%

Source : DOTARS, Australian Sea Freight.

Par contre, l'augmentation de l'utilisation des permis de voyage ne semble pas correspondre à un recul proportionnelle du nombre de licences côtières émises annuellement (tableau 2). Cependant, cette stabilité à court terme doit être lue dans la perspective où la flotte

enregistrée pavillon australien a diminuée de façon importante durant les années '90 (plus de 85% des licences côtière sont accordées à des navires du registre australien). Le port en lourd total des navires australiens a diminué de près de 39% entre 1994 et 2003 (DOTARS, Australian sea freight 2002-2003).

Tableau 2 – Navires détenant une licence côtière

	2001	2003
Nb de navires (> 2 000 t de port en lourd)	39	44
Port en lourd total (’000 de t)	1 119	1 258

Source : DOTARS, Australian Sea Freight.

Les statistiques des dernières années révèlent donc une internationalisation significative du cabotage australien. Est-ce que les expéditeurs ont-pu profiter de ce contexte? Une analyse gouvernementale sur le prix du transport de marchandises, tout mode confondu, suggère que oui. Les taux de fret pour les marchandises en provenance et à destination de Perth – c’est-à-dire sur la plus longue route côtière entre l’ouest et l’est du pays – ont baissé de 40% en dollars constants entre 1990 et 2001 (BTRE, 2002), alors qu’une telle baisse n’est pas observée sur la desserte de la Tasmanie (qui demeure un marché protégé). Par ailleurs, le maritime a selon la même étude accru sa part modal de 7 à 12% entre 1995 à 2001 sur l’importante route de/vers Perth (BTRE, 2002). Néanmoins, ces donnée demeures partielles : elle n’incluent pas le transport en vrac qui constitue la plus grande portion du transport côtier. De plus, elle doivent être lues dans le contexte d’un déclin important des taux de fret dans tous les modes.

Les autorités ayant donné suite à la réévaluation complète de la politique maritime essentiellement par un compromis circonstanciel, il n’est pas étonnant que le traitement réglementaire du cabotage continue d’être questionné. L’Australian Shipowners Association (www.asa.com.au) notamment, réclame des ajustements. Son insatisfaction face à un système qui favorise ses concurrents

internationaux ne doit pas surprendre. Il est intéressant par contre de noter que l'organisation réclame d'abord un mécanisme qui permettrait aux transporteurs australiens d'atteindre des coûts d'opération comparables à ceux des navires internationaux engagés dans le cabotage. L'assouplissement (ou la privatisation) des régimes publics d'assurances santé et de bénéfices sociaux des gens de mer serait pour eux un moyen efficace de progresser vers cet objectif (Webb, 2004). En contre partie, l'organisation supporte que le traitement fiscal des salaires des marins australiens engagés sur les navires internationaux – opérant ou non sur les côtes australiennes – soit modifié (ASA, 2006). Un taux d'imposition du revenu ajusté aux pratiques internationales pourraient permettre aux marins australiens d'être concurrentiels sur le marché international. Indirectement, ces changements constitueraient aussi un pas vers un système permettant aux transporteurs australiens d'internationaliser leurs pratiques d'employeurs et ainsi aplanir les disparités face aux transporteurs internationaux actifs sur les marchés côtiers.

2. Le cas de la Nouvelle-Zélande

2.1 Cadre réglementaire

Le système néo-zélandais d'encadrement du cabotage est plus libéral que le système australien. À partir de 1984, la Nouvelle-Zélande s'est engagée dans une décennie de profondes réformes : un important mouvement de déréglementation touchant presque tous les secteurs de son économie (Cavana, 2004). En se basant sur le constat que le pays est d'abord un utilisateur plutôt qu'un producteur de services de transport maritime, le gouvernement a proposé en 1993 d'ouvrir totalement le marché du transport côtier aux navires internationaux. Néanmoins, l'opposition à cette mesure a été importante. Le gouvernement a donc finalement limiter l'accès au cabotage aux *cross carriers*, c'est-à-dire les navires internationaux faisant escale en Nouvelle-Zélande pour y livrer des produits d'importation ou charger des marchandises destinées à l'exportation. Ainsi, un navire international peut décharger dans un port A ses marchandises importées, puis charger des marchandises à destination d'un port B à

l'intérieur du pays et ensuite repartir vers un autre pays. Cette approche peut sembler étrange de l'extérieur, mais il faut la replacer dans son contexte. La Nouvelle-Zélande exporte en premier lieu de son secteur agricole : de la viande, des produits laitiers et de fruits. Comme toutes les économies développées, le pays importe une proportion importante de ses biens manufacturés, principalement d'Asie. En d'autres mots, une proportion importante du transport maritime a trait au transport conteneurisé. Les armateurs internationaux desservent ses échanges avec des services de lignes régulières qui visitent typiquement 2 ports de l'archipel néo-zélandais : souvent un port du nord pour livrer des produits manufacturés près des pôles les plus peuplés et un port du sud pour collecter les produits agricoles exportés. Ce type de service est celui des liaisons avec l'Asie et l'Amérique du Nord ainsi que l'Europe. Tous incluent normalement des escales en Australie, étant donné la taille restreinte du marché néo-zélandais (un peu plus de 4 millions d'habitants). Ainsi, les services internationaux offrent donc de nombreuses occasions de transport pour les marchandises conteneurisées du marché intérieur néo-zélandais. C'est-à-dire un peu plus de 50% du marché côtier total (Grout, 2005). Par ailleurs, comme ces transporteurs opèrent – et rentabilisent – leurs opérations en fonction des échanges internationaux : ils sont en position avantageuse pour offrir un service entre leurs escales néo-zélandaises à un prix potentiellement très bas. C'est ce qui était effectivement visé par l'ouverture du cabotage aux *cross carriers* en 1995.

2.2 Impact de l'encadrement réglementaire

Tel qu'anticipé, le changement de cadre réglementaire opéré en 1995 a eu d'abord un impact rapide et important sur les taux de fret. Le prix du fret de Auckland (Île du Nord) à Lyttelton (Île du Sud) – principale route pour les marchandises conteneurisées – a chuté de 25% entre 1995 et 1999 et jusqu'à 50% pour certains produits spécifiques transportés du sud au nord (Cavana, 2004). Par contre, les marchés du vrac n'ont pas été perturbés : les taux de fret pour les produits pétroliers restant par exemple inchangés (Cavana, 2004). Le président de la New Zealand Shipping Federation déclare que dans

les cinq années qui ont suivi la déréglementation, les transporteurs néo-zélandais ont abaissé leur taux de fret de 30%, mais que cela n'a pas suffi à égaler les taux offerts par les transporteurs internationaux (Grout, 2002).

La part de marché que les transporteurs internationaux se sont accaparés a été plus difficilement estimée faute de données officielles agglomérées. Elle a d'abord été évaluée entre 3 à 7% des échanges côtiers dans les premières années suivant l'ouverture du cabotage (Cavana, 2004). Puis, elle a été mesurée à 15% du tonnage des échanges côtiers en 2003-04 (New Zealand Ministry of Transport, 2005). Cette proportion apparaît relativement stable selon les déclarations des représentants de l'industrie (Grout, 2005). Mais elle demeure suffisante selon la même source, pour exercer de sérieuses pressions à la baisse sur le nombre de navires enregistrés sous pavillon néo-zélandais dédiés au transport côtier des marchandises générales.

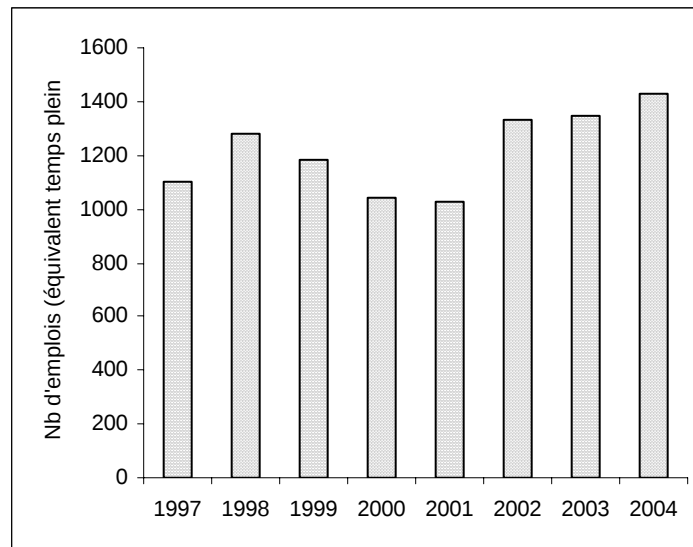
Malgré cet environnement compétitif difficile pour les transporteurs nationaux, ceux-ci ont tout de même vu leur marché croître durant la décennie suivant l'ouverture à la concurrence internationale. Sous l'effet de la bonne croissance économique du pays, le transport côtier total est passé de 6.4 en 1995 (Cavanas, 2004) à 8.6 millions de tonnes en 2003-2004 (New Zealand Ministry of Transport, 2005) ce qui représente une progression annuelle moyenne de 3.4 %.

Dans la même perspective, le nombre total d'emplois dans le secteur du transport côtier (incluant les emplois à terre en plus de ceux des membres d'équipage des caboteurs) a aussi crû durant la décennie suivant la déréglementation du cabotage (figure 1). L'emploi dans le secteur a crû au rythme annuel moyen de 3%, malgré qu'il est connu une baisse en 2000 et 2001.

Cinq ans après son introduction, l'ouverture du transport côtier a fait l'objet d'une évaluation formelle. Le gouvernement a mandaté un groupe d'experts pour évaluer la situation et déterminer si le retour au système d'avant 1995 (cabotage réservé aux navires néo-zélandais) serait souhaitable ou non pour stimuler une plus grande participation des entreprises néo-zélandaises au transport maritime (voir Cavana, 2004 pour une description détaillée du processus et des conclusions). Suite à la consultation de l'ensemble des groupes d'intérêts, il a été

jugé que l'ouverture du transport côtier a eu des impacts négatifs importants sur les armateurs nationaux dédiés au transport des marchandises générales et donc sur leurs employés. Mais que l'ampleur des baisses de taux de fret et l'étendue des routes et marchandises touchées représente un bénéfice significatif pour une portion comparativement beaucoup plus importante de l'économie nationale. En conséquence, il n'a pas été recommandé de retourner au système protectionniste d'avant 1995 (recommandation qui a été suivi par le gouvernement). Il est intéressant dans la perspective nord-américaine actuelle d'observer que cette conclusion a été atteinte, sans que les effets bénéfiques sur la mitigation de la cogestion routière ou de la diminution des émissions atmosphériques de CO₂ ne soient considérées comme des forces à comptabiliser.

Figure 1 – Évolution de l'emploi relié au transport côtier



Source : Statistics New Zealand

3. Conclusion

On peut résumer les cas analysés par les observations suivantes :

1. Bien que l'Australie soit allée moins loin que la Nouvelle-Zélande dans ses mesures de libéralisation du cabotage, les deux pays ont jugé que dans l'ensemble ils profitent plus d'un système favorisant l'accès à un service de cabotage de qualité au meilleur coût possible pour les expéditeurs, que d'un système protégeant les transporteurs et leurs employés.
2. La nature des mesures de relaxation du protectionnisme étudiées diffère profondément entre les approches néo-zélandaises et australiennes. Cependant, dans un cas comme dans l'autre, les mesures ont été mises en place dans un contexte où les transporteurs nationaux étaient déjà en situation de déclin, situation soulevant tant leur insatisfaction que celle des utilisateurs. Or dans les deux cas étudiés, les mesures d'ouverture du marché aux navires internationaux semblent d'abord créer un mouvement à la baisse des taux de fret, sans précipiter simultanément le déclin immédiat de la flotte nationale. Il est probable qu'il en soit autrement à plus long terme. Il n'en reste pas moins que dans la mesure où la libéralisation n'entraîne pas le retrait rapide des navires nationaux du marché, il est possible d'envisager une adaptation progressive au nouvel environnement compétitif. Une situation généralement plus propice à éviter les bouleversements les plus négatifs.
3. L'exemple australien illustre que des aménagements limités au cadre protectionniste peuvent générer une internationalisation significative du cabotage.
4. Les approches employant une déréglementation à la pièce sont susceptibles de créer des inégalités, sources propices à l'insatisfaction publique. Ainsi, les transporteurs australiens semblent plus irrités par les mesures d'encadrement du travail qui n'ont pas été libéralisées dans la même mesure que leur marché, ce qui les placent dans une situation désavantageuse face à leurs concurrents internationaux.

Ce n'est pas le but de cette analyse de déterminer si les cas australien et néo-zélandais constituent des exemples à suivre pour le Canada. Cela requiert une étude beaucoup plus élaborée. Les deux études de cas présentées illustrent néanmoins la possibilité d'exercer une pression à la baisse sur les taux de fret en relaxant les mesures protectionnistes, sans précipiter à court terme le déclin de la flotte nationale. Plus fondamentalement, ces deux exemples montrent qu'une modification du cadre réglementaire implique un arbitrage entre les différents objectifs poursuivis dans une politique publique de cabotage. Au final, la Nouvelle-Zélande a choisi de privilégier avant tout l'intérêt de ces entreprises expéditrices. L'Australie a aussi choisi d'accorder la priorité à cet objectif, tout en conservant un contrôle indépendant sur les conditions de travail à bord des navires engagés dans le cabotage. L'arbitrage entre ses deux objectifs pose encore difficulté. À la lumière de ces exemples, on peut suggérer qu'une réflexion sur les objectifs prioritaires sera nécessaire pour matérialiser la volonté de redynamiser le transport maritime côtier en Amérique du Nord.

Références

- ASA - Australian Shippers Association. 2006. Reform of the Income Tax Assessment Act 1936: equal treatment for ships' officers. http://www.asa.com.au/upload/positionpapers/23AG%20position%20paper_labour.doc accédé le 7/03/06.
- ASA - Australian Shippers Association. 2005. Industry Policy. <http://www.asa.com.au/industrypolicy.asp> au 22/02/06.
- Australian Shipping Registration Office. 2005. Guide to Registering a Ship. http://www.amsa.gov.au/Shipping_Registration/Guides/Registering_a_Ship.asp accédé le 2/03/06.
- BTRE - Bureau of Transport and Regional Economics. 2002. Freight Rates in Australia. Information paper No. 19.

- Cavana, R.Y. 2004. A qualitative analysis of reintroducing cabotage onto New Zealand's coasts. Maritime Policy and Management. Vol. 31. No 3. pp. 179-198.
- DOTARS - Department of Transport and Regional Services. Diverses années. Australian sea freight. Éditions 2000-1; 2001-2 et 2002-3. http://www.btre.gov.au/ip_index.aspx accédé le 23/01/06.
- DOTARS - Department of Transport and Regional Services. 2006. Ministerial Guidelines for Granting Licences and Permits to Engage in Australia's Domestic Shipping. http://www.dotars.gov.au/transreg/str_permits.aspx accédé le 24/02/06.
- DOTARS - Department of Transport and Regional Services. 2005. Waterline No. 39. http://www.btre.gov.au/docs/waterline/wl_39.pdf accédé le 20/02/06.
- Grout, R. 2005. Address at the 5th Annual Ports and Shipping Forum, Auckland, April 27th. New Zealand Shipping Federation. <http://www.nzsf.org/documents/PortsShippingconference2005RGrout.doc> accédé le 15/01/06.
- Grout, R. 2002. Re-floating New Zealand Shipping. New Zealand Shipping Federation. <http://www.nzsf.org/documents/TheCase.doc> accédé le 07/03/06.
- MARAD – U.S. Maritime Administration. 2006. Short sea shipping. The wave of America's future. <http://www.marad.dot.gov/Programs/shortseashipping.html> accédé le 20/02/06.
- New Zealand Ministry of Transport. 2005. Coastal shipping cargo 2003-04. http://www.transport.govt.nz/downloads/coastal_shipping_car.go.pdf accédé le 25/11/06.
- Webb, R. 2004. Coastal shipping: an overview. Research paper No. 12. Parliament of Australia. <http://www.aph.gov.au/library/pubs/rp/2003-04/04rp12.htm#lice> accédé le 3/03/06.