

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

S/CSS/W/41
22 décembre 2000

(00-5636)

Conseil du commerce des services
Session extraordinaire

Original: anglais

COMMUNICATION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET DE LEURS ÉTATS MEMBRES^{1,2}

AGCS 2000: Services de transport

La délégation des Communautés européennes et de leurs États membres a fait parvenir au Secrétariat la communication ci-après³, en demandant qu'elle soit distribuée aux membres du Conseil du commerce des services.

A. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

A.I. MODES ET SECTEURS VISÉS

1. Conformément aux classifications de l'OMC, les services de transport sont répartis entre les principaux secteurs suivants (modes de transport):

Services de transport maritime

Services de transport aérien

Services de transport terrestre

- Services de transport ferroviaire
- Services de transport routier

Autres modes de transport

- Transport par les voies navigables intérieures
- Transport spatial
- Services de transport par conduites
- Services annexes et auxiliaires de tous les modes de transport
- Autres services de transport

¹ Ci-après dénommés "les CE".

² Les CE se réservent le droit de modifier la présente proposition à tout moment. La présente proposition ne préjuge pas de la position des CE au sujet d'autres secteurs de services, ni des offres qui pourraient être faites ultérieurement concernant ce secteur ou d'autres secteurs. Elle doit être lue en tenant compte de l'approche générale des CE concernant les négociations sur les services.

³ Le présent document doit être lu en parallèle avec le document S/CSS/W/32.

Au total, ces modes correspondent à 40 sous-secteurs environ.

Engagements existants

2. Le Cycle d'Uruguay a eu une incidence limitée sur le secteur des transports. Comme une masse critique d'engagements concernant les transports maritimes n'a pas été atteinte, la plupart des pays ont retiré leurs offres et l'obligation NPF ne s'applique pas aux transports maritimes internationaux. Une clause de statu quo a été convenue afin d'empêcher l'adoption de nouvelles restrictions. Les transports aériens ont été en partie exclus, et des exemptions de l'obligation NPF ont été annoncées s'agissant des domaines visés (systèmes informatisés de réservation, vente et commercialisation). Les transports terrestres font l'objet de peu d'engagements, sauf en ce qui concerne la présence commerciale pour les transports routiers et certaines activités de maintenance. Les exemptions de l'obligation NPF sont courantes pour la fourniture transfrontières de services de transport par route et par voies navigables.

A.II PRINCIPALES STATISTIQUES CONCERNANT LE SECTEUR DES TRANSPORTS

3. Dans l'UE, le secteur des transports a généré un total de 375 milliards d'euros en 1998. Il comprenait 750 000 entreprises européennes environ et a employé directement autour de 6 millions de personnes. Les transports constituent un secteur de services essentiel pour la facilitation du commerce international et les services connexes emploient 6 millions de personnes supplémentaires environ.

4. Le commerce international des transports représente une part importante du commerce total des services. Pour l'UE, les exportations totales se sont élevées à 60 milliards d'euros environ en 1997 (27 pour cent des exportations totales de services). Les importations de services de transport en 1997 ont aussi représenté 60 milliards d'euros environ (soit 29 pour cent des importations totales de services).

5. Bien qu'elle évolue de façon cyclique, en fonction du développement économique général, la croissance du secteur des transports, à la fois en valeur et en volume, est restée forte au cours des dernières décennies. Les taux de croissance des services de transport maritime ont été en moyenne de 3 à 5 pour cent par an; ils ont été plus élevés pour les activités relatives aux conteneurs et plus variables pour le transport de vrac. Les taux de croissance annuels des transports aériens ont varié entre 5 et 10 pour cent.

A.III PRINCIPAUX OBJECTIFS CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT DANS LE CADRE DE L'AGCS 2000

6. Les propositions des CE visent à ce que les Membres de l'OMC engagent des négociations afin de réduire les obstacles non nécessaires qui faussent les échanges, tout en préservant la qualité du service, la sécurité publique et la primauté du droit.

7. Les propositions sont élaborées et fondées sur les principes suivants:

- Afin de réduire le besoin de réciprocité, que plusieurs Membres ont souhaité préserver grâce à des exemptions de l'obligation NPF, et d'imposer l'accès et le traitement national dans un secteur essentiel pour tous les échanges internationaux, il faudrait chercher à obtenir des engagements substantiels de la part d'une masse critique de Membres.
- Il ne faudrait pas penser que l'accès aux marchés convenu à l'OMC met en cause les normes et les mesures réglementaires (dans des domaines comme la sécurité). À cet égard, les travaux effectués actuellement dans des organisations multilatérales (à savoir l'OACI et l'OMI) devraient se poursuivre afin de garantir le maintien de niveaux suffisants de sécurité et de

conditions d'emploi et de faire en sorte que les organes compétents s'occupent de ces questions. Les disciplines à établir pour la réglementation nationale ne devraient pas compromettre l'élaboration de règles et de normes dans ces organisations.

- Dans la mesure du possible, il faudrait offrir et solliciter des engagements visant à faciliter les opérations de transport multimodal (grâce à des engagements de large portée pour les services auxiliaires du transport et à des engagements garantissant l'accès à des services compétitifs fournis dans d'autres domaines des transports).
8. En dehors de ces principes communs, les propositions concernant les principaux modes de transport sont spécifiques. Une approche plus horizontale peut être élaborée pour certains services auxiliaires, en particulier dans des domaines comme l'entreposage et le transit.

A.IV ACTIVITÉS MULTIMODALES

9. Lors du Cycle d'Uruguay, l'importance des activités multimodales a déjà été reconnue dans une certaine mesure. Pendant les négociations sur les services de transport maritime, ces activités ont été examinées en tant que quatrième pilier complétant le modèle de liste, mais seulement si elles étaient liées à un trajet comportant un tronçon maritime. De même, pour les entrepreneurs de transports aérien et terrestre, et notamment les intégrateurs, il est de plus en plus nécessaire de fournir des services multimodaux porte à porte complets. Les activités comprennent les services fournis avant et pendant le transport, qu'il s'agisse de transports ferroviaires, routiers, par voies navigables intérieures et par mer et les services auxiliaires qui y sont liés d'un point de vue commercial (comme la manutention, l'entreposage et le magasinage des marchandises, les activités logistiques, les services des centres et des dépôts de conteneurs, l'entretien des conteneurs, le groupage des marchandises, les services des agences, le transit). Il sera demandé de prendre des engagements pour chaque mode de transport à mesure que les négociations progresseront, en tenant compte du fait qu'il pourra être envisagé de confier certaines de ces activités à des entrepreneurs n'appartenant pas au secteur des transports.

B. AGCS 2000: TRANSPORTS AÉRIENS

B.I INTRODUCTION

10. La fourniture des services de transport aérien est régie par plus de 3 000 accords bilatéraux conclus dans le monde et réglementée par une organisation multilatérale, l'OACI, sur la base de la Convention de Chicago de 1944. En principe, ces accords bilatéraux, qui portent sur les itinéraires, la capacité et la tarification, régissent l'accès à l'espace aérien lui-même et donc l'accès à la fourniture des services de transport aérien. Les pays s'accordent mutuellement des droits de trafic dont bénéficient exclusivement leurs propres compagnies aériennes. Cette tradition d'accords bilatéraux résulte aussi du fait qu'il importe de s'assurer un traitement national préférentiel similaire lorsque l'on octroie aux fournisseurs étrangers de services de transport aérien le droit d'accéder au marché.

11. L'Annexe sur les services de transport aérien (paragraphe 1) prévoit qu'"... aucun engagement ou obligation spécifique contracté en vertu du présent accord ne réduira ni n'affectera les obligations découlant pour un Membre d'accords bilatéraux ou multilatéraux en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC". Elle dispose également qu'il faut épuiser les possibilités de règlement des différends prévues dans les accords bilatéraux et multilatéraux avant d'invoquer le Mémorandum d'accord sur le règlement des différends de l'OMC.

12. Le nombre d'engagements souscrits lors du Cycle d'Uruguay a été limité. Entre 30 et 35 Membres de l'OMC ont pris des engagements concernant les services de "maintenance et réparation" et les "services annexes". En ce qui concerne les autres services de transport aérien, cinq Membres de l'OMC seulement, ou moins, ont pris des engagements.

B.II PORTÉE DE LA PRÉSENTE PROPOSITION⁴

Classification de l'OMC

13. Nonobstant les limitations concernant la portée qui sont mentionnées ci-après, la classification type des services établie par l'OMC englobe potentiellement tous les services de transport aérien, répartis entre les sous-secteurs suivants:

- Transports de voyageurs
- Transports de marchandises
- Location d'aéronefs avec équipage
- Maintenance et réparation d'aéronefs
- Services annexes des transports aériens

Portée de l'AGCS

14. À la suite du Cycle d'Uruguay, la fourniture des services de transport aérien directement liés à l'exercice des droits de trafic a été le seul secteur exclu pour l'essentiel du champ d'application de l'AGCS – tous les autres services pouvant faire l'objet d'échanges commerciaux sont visés. Cette exclusion est indiquée dans une annexe spécifique de l'AGCS, selon laquelle l'Accord ne s'applique expressément qu'aux trois domaines suivants:

⁴ La portée de la présente proposition est sans préjudice des positions finales des CE sur les questions de classification et de la classification des engagements existants des CE. Les catégories de la CPC qui sont mentionnées sont celles de la classification provisoire.

- réparation et maintenance des aéronefs,
- vente ou commercialisation des services de transport aérien, et
- services de systèmes informatisés de réservation (SIR).

15. D'autres services liés aux transports aériens peuvent aussi être considérés comme inclus s'ils ne concernent pas directement l'exercice des droits de trafic. Certains services supplémentaires liés aux transports aériens sont inclus sous d'autres rubriques, par exemple la location en crédit-bail d'aéronefs (dans les services fournis aux entreprises), les services de traiteur (dans les services d'hôtellerie et de restauration) et la formation d'équipages (dans les services d'éducation). Les CE traitent de ces services sous ces autres rubriques, selon les besoins.

16. La partie la plus importante des services de transport aérien, à savoir l'exercice de ce qu'il est convenu d'appeler les "droits essentiels" ou, en d'autres termes, le droit effectif de transporter par voie aérienne des marchandises et des passagers, est donc exclue de l'AGCS pour le moment, même si l'annexe doit être examinée au moins tous les cinq ans "en vue d'envisager la possibilité d'appliquer plus largement l'Accord" dans le secteur.

17. L'examen qui doit avoir lieu tous les cinq ans est en cours; les CE se réservent le droit de modifier la présente proposition une fois que les résultats en seront connus, au cas où la portée de l'Accord serait étendue. Les thèmes susceptibles d'être examinés sont notamment les suivants: franchisage, location simple et en crédit-bail d'aéronefs avec équipage, lien avec le développement du tourisme, mesures auxiliaires concernant le fret aérien et droit de transit. Les CE réexamineront ces questions en fonction des résultats.

B.III PROPOSITION

18. Sans prétendre préjuger des résultats de l'examen, le Conseil du commerce des services en session extraordinaire devrait engager un débat, au Conseil ou dans un organe subsidiaire établi à cette fin, sur les objectifs généraux des négociations dans le secteur en question. Ce débat sur les transports aériens devrait porter notamment sur les questions suivantes:

19. Propositions visant à accroître le nombre et la qualité des engagements contractés pour des services déjà inclus dans l'annexe actuelle. À cet égard, un objectif important reste l'élargissement des engagements existants que les autres Membres ont pris en ce qui concerne la commercialisation ou la vente, la maintenance et les SIR, car ces services sont indispensables à l'efficacité des transporteurs aériens et procurent des avantages aux consommateurs en facilitant l'achat des produits. Quelques pays seulement ont pris des engagements et environ la moitié ont prévu des exemptions de l'obligation NPF. Les CE proposent que les Membres de l'OMC relèvent le niveau de leurs engagements, au moins à concurrence de celui des CE.

20. En ce qui concerne les résultats de l'examen en cours, il faudrait envisager de contracter des engagements pour des services qui facilitent l'exercice des droits de trafic commercial existants des transporteurs aériens. Pour être efficaces, il importe que les transporteurs aériens aient accès à des services auxiliaires de grande qualité et peu coûteux. Les CE estiment que l'on pourrait définir un certain nombre de services comme revêtant une importance fondamentale pour les transporteurs aériens et mener des négociations afin que ces services d'appui et de base fassent l'objet d'engagements plus larges et soient visés plus complètement et plus explicitement par l'AGCS. Tout en assurant le maintien de niveaux suffisants de sécurité, de sûreté et de conditions d'emploi et en veillant à ce que les organes compétents s'occupent de ces questions, on pourrait faire en sorte que les services suivants soient visés:

- Services d'assistance en escale:
- assistance administrative au sol – supervision et assistance administrative dans les aéroports (CPC 7461);
- assistance "passagers" – assistance aux passagers à l'arrivée, au départ et en transit (CPC 7461);
- assistance "bagages" – traitement des bagages en salle de tri (CPC 7461);
- assistance "fret et poste" – traitement physique du fret et du courrier, mesures conservatoires et formalités douanières (CPC 74110 (services de manutention de conteneurs) et 74190 (autres services de manutention));
- assistance "opérations en piste" – guidage et déplacement des aéronefs, chargement et déchargement des aéronefs, transport des passagers, du fret, du ravitaillement (CPC 7469);
- assistance "nettoyage et service des aéronefs" – nettoyage des aéronefs, chauffage et climatisation, enlèvement de la neige et de la glace (CPC 7469);
- assistance "carburant et huile" – organisation des opérations et fourniture de carburant et d'huile;
- assistance "opérations aériennes et administration des équipages" – préparation du vol, assistance en vol et postérieure au vol, administration des équipages;
- assistance "transport au sol" – organisation et exécution du transport à l'intérieur de l'aéroport – sauf à destination et en provenance des aéronefs;
- assistance "service commissariat" – administration, stockage, préparation et livraison des denrées (CPC 6421/6431).

21. Lorsque "l'auto-assistance" par les compagnies aériennes est autorisée pour certains services, cette possibilité devrait être offerte à toutes les compagnies aériennes sur une base neutre, transparente et non discriminatoire, sous réserve qu'elles aient déjà les droits de trafic nécessaires pour l'aéroport considéré. Le droit à l'auto-assistance ne peut pas être utilisé pour obtenir des droits de trafic.

Services de gestion des aéroports

(CPC 74610) Fourniture de services d'aérogares et de services d'exploitation des pistes. Dans la plupart des pays, l'État joue encore un grand rôle dans la fourniture de ces services. Mais dans la mesure où ceux-ci sont ouverts aux opérateurs étrangers, on pourrait se demander si l'AGCS pourrait contribuer à assurer des procédures transparentes et la non-discrimination, étant entendu que l'État est en dernier ressort responsable de la sûreté et de la sécurité et compte tenu du caractère monopolistique de la gestion des aéroports.

Services de location simple ou en crédit-bail d'aéronefs, sans équipage

(CPC 83104) La location sans équipage (location sèche) est une pratique courante dans l'ensemble du secteur des transports aériens et elle est indispensable pour que les compagnies aériennes puissent se procurer les aéronefs dont elles ont besoin. La compagnie aérienne conserve les droits de trafic, cette question n'intéresse donc pas le bailleur. Certains Membres ont déjà pris des engagements dans ce domaine.

Services annexes et auxiliaires de tous les modes de transport, lorsqu'ils sont fournis dans le contexte du transport aérien

Outre la manutention des marchandises mentionnée ci-dessus dans la section relative aux services d'assistance en escale, l'entreposage et le magasinage (CPC 742) sont aussi des services pour lesquels des engagements devraient être envisagés.

C. AGCS 2000: TRANSPORTS MARITIMES

C.I INTRODUCTION

22. À la fin du Cycle d'Uruguay, il est devenu évident que l'on ne pourrait pas trouver de moyen satisfaisant pour inclure effectivement dans l'AGCS les engagements pris par les principaux acteurs en matière d'accès aux marchés pour les services de transport maritime. Malgré l'établissement d'un processus de négociations multilatérales devant s'achever le 30 juin 1996, les négociations sur les services de transport maritime ont finalement été suspendues à ce moment, jusqu'à la reprise de négociations globales pour la libéralisation des services dans le cadre de l'AGCS 2000.

23. Le Conseil du commerce des services est convenu d'une clause de statu quo, selon laquelle les Membres se sont engagés à n'appliquer "... aucune mesure affectant le commerce des services de transport maritime sauf en réponse aux mesures appliquées par d'autres pays et en vue de maintenir ou d'améliorer la liberté de fourniture des services de transport maritime ...".

24. Les CE ont fait des offres très complètes au sein du Groupe de négociation sur les services de transport maritime, en se basant sur le modèle de liste. Elles ont agi ainsi en raison de la taille et de la compétitivité de leur secteur des transports maritimes, et du fait qu'elles étaient conscientes du rôle central que joue ce secteur dans la facilitation du commerce international. Les CE ont retiré leurs offres après la fin des négociations.

25. Peu de pays ont inscrit des engagements substantiels sur leurs listes. Quatorze des 29 Membres qui ont maintenu des engagements spécifiques dans ce secteur appliquent des exemptions de l'obligation NPF. Dans l'ensemble, il n'y a pas d'engagements formant une base solide pour l'ouverture de négociations sur les transports maritimes, si ce n'est ce qui a été offert pendant la dernière série de négociations. Toutefois, c'est un fait que les services de transport maritime international sont déjà très libéralisés en comparaison de la plupart des autres services et qu'ils font l'objet de peu de restrictions, sauf en ce qui concerne les modes 3 et 4, alors que le traitement national reste un problème dans certains pays.

C.II PORTÉE DE LA PRÉSENTE PROPOSITION⁵

26. Bien que les transports maritimes figurent dans le document W/120, un modèle de liste a été élaboré pendant le Cycle d'Uruguay afin de faciliter les négociations. Ce modèle n'est pas directement compatible avec la classification W/120 mais correspond à ce que l'on a estimé être le meilleur moyen d'organiser les discussions, et les CE continuent d'appuyer cette classification. La liste comprend les services suivants:

- i) Services de transport maritime
- ii) Services maritimes auxiliaires
- iii) Services portuaires

27. On pourrait ajouter à cette classification les activités multimodales liées à la fourniture de services de transport maritime international.

⁵ La portée de la présente proposition est sans préjudice des positions finales des CE sur les questions de classification et de la classification des engagements existants des CE. Les catégories de la CPC qui sont mentionnées sont celles de la classification provisoire.

C.III PROPOSITION

28. Le Conseil du commerce des services en session extraordinaire devrait engager un débat, au Conseil ou dans un organe subsidiaire établi à cette fin, sur les objectifs généraux des négociations dans le secteur des services de transport maritime.

29. Dans l'ensemble, nous estimons que les Membres de l'OMC devraient avoir pour objectif de réduire sensiblement les obstacles au commerce sans porter atteinte à la qualité du service et au droit d'adopter des règlements à des fins non commerciales, concernant par exemple la sécurité, l'environnement et la cohésion sociale.

30. Les services de transport maritime international sont déjà très libéralisés, et sensiblement plus que les services de transport terrestre et aérien. Les limitations les plus importantes concernant les services de transport maritime international sont notamment, mais pas exclusivement, les suivantes: plafonds imposés à la participation étrangère au capital, obligation de désigner un représentant local (restrictions à l'établissement de succursales contrôlées par la société mère), limitations concernant les cargaisons appartenant à l'État (répartition préférentielle des chargements, mesures discriminatoires favorisant le recours aux transporteurs nationaux), restrictions concernant le cabotage consécutif, imposition de taxes et de redevances portuaires discriminatoires, accès limité ou réglementé aux ports et aux services portuaires, procédures pesantes et/ou harcèlement personnel durant les escales, demandes de paiement excessives et injustifiées des services douaniers.

31. Afin de surmonter ces limitations au commerce, les propositions concernant les services de transport maritime sont fondées sur le modèle de liste largement accepté qui a été élaboré pendant la dernière série de négociations et visent à consolider la libéralisation existante ainsi qu'à obtenir des engagements plus larges, conformément à ce qui est indiqué dans le modèle de liste (voir l'annexe A). Les propositions énoncées dans ce modèle peuvent être résumées comme suit:

- i) Transports internationaux (marchandises et voyageurs). Accès libre pour les cargaisons internationales (mode 1: néant, mode 2: néant, mode 3: non consolidé, sauf pour la fourniture d'autres services de transport maritime international, mode 4: équipages: non consolidé, personnel d'encadrement: néant s'agissant des activités visées pour le mode 3). Services des centres et des dépôts de conteneurs (mode 1: non consolidé, mode 2: néant, mode 3: néant, mode 4: néant sauf engagements horizontaux).
- ii) Services auxiliaires (liberté d'établissement pour les activités des agences maritimes, les services de transit, la manutention des cargaisons, l'entreposage et le magasinage, le dédouanement) (mode 3: non consolidé, mais pour la fourniture de services de transport international: néant, mode 4: néant sauf engagements horizontaux).
- iii) Liberté d'utilisation et d'accès non discriminatoire pour les services portuaires (pilotage, remorquage, embarquement de provisions, etc.).
- iv) Possibilité d'effectuer des opérations multimodales en utilisant des services de transport terrestre dans le cas d'un trajet comportant un tronçon maritime international.⁶

⁶ Les activités multimodales (connues également sous le nom de quatrième pilier) n'ont pas été abordées de façon formelle dans les négociations précédentes mais sont apparues comme un moyen de faciliter les demandes et les offres concernant le transport multimodal. La question des limitations au droit d'exercer des activités multimodales devra être incluse et approfondie dans les négociations.

32. Le modèle de liste concerne uniquement les services de transport maritime international. Toutefois, on pourrait envisager des propositions sur des activités concernant des trajets qui comportent un tronçon maritime international, comme les services de collecte relatifs aux cargaisons internationales, le repositionnement/déplacement des conteneurs vides, etc.

33. Il faudra aussi envisager d'élaborer plus avant les propositions relatives au transport multimodal en se fondant sur l'évolution du secteur, où la notion de services porte à porte définit de plus en plus l'avantage concurrentiel.

34. Dans sa section concernant les engagements additionnels, le modèle de liste prévoit la possibilité pour les armateurs d'utiliser des services de transport terrestre, mais pas de les fournir directement. Or, dans de nombreux cas, les fournisseurs de services de transport international comportant un tronçon maritime voudraient pouvoir fournir un service multimodal complet porte à porte, dans lequel ils dirigeraient l'ensemble de la chaîne logistique. Pendant les négociations, il faudrait envisager la possibilité de permettre de telles activités sans que cela implique une libéralisation complète des services de transport routier, ou d'inclure certaines activités relatives au transport de marchandises par poids lourds, aux transports ferroviaires ou à l'utilisation des voies navigables intérieures.

PROJET DE LISTE SUR LES SERVICES DE TRANSPORT MARITIME

Secteur ou sous-secteur	Limitations concernant l'accès au marché	Limitations concernant le traitement national	Engagements additionnels
<p>SERVICES DE TRANSPORT</p> <p>SERVICES DE TRANSPORT MARITIME</p> <p>Transports internationaux (marchandises et voyageurs) CPC 7211 et 7212 <u>non compris</u> le transport de cabotage</p>	<p>1) a) <u>Services de ligne</u>: néant</p> <p>b) <u>Transport en vrac, tramp et autres transports maritimes internationaux, y compris le transport de voyageurs</u>: néant</p> <p>2) Néant</p>	<p>1) a) Néant</p> <p>b) Néant</p> <p>2) Néant</p>	<p>Les services portuaires suivants sont mis à la disposition des fournisseurs de transports maritimes internationaux à des clauses et conditions raisonnables et non discriminatoires:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pilotage 2. Remorquage et traction 3. Embarquement de provisions, de combustibles et d'eau 4. Collecte des ordures et évacuation des eaux de déballastage 5. Services techniques portuaires 6. Aides à la navigation 7. Services opérationnels à terre, indispensables à l'exploitation des navires, notamment communications, services d'eau et d'électricité 8. Installations pour réparations en cas d'urgence 9. Services d'ancrage et d'accostage <p>1) Voir note</p>

Secteur ou sous-secteur	Limitations concernant l'accès au marché	Limitations concernant le traitement national	Engagements additionnels
SERVICES DE TRANSPORT MARITIME (suite)	3) a) Établissement d'une société enregistrée aux fins d'exploitation d'un navire battant pavillon national de l'État d'établissement: non consolidé b) Autres formes de présente commerciale pour la fourniture de services de transport maritime international (selon la définition donnée ci-après – 2): néant	3) a) Non consolidé b) Néant	3) b) Voir note 2
SERVICES MARITIMES AUXILIAIRES	4) a) Équipage des navires: non consolidé b) Personnel d'encadrement employé en raison d'une présence commerciale selon la définition donnée sous 3 b) ci-dessus	4) a) Néant b) Néant	
Services de manutention des cargaisons maritimes (selon la définition donnée ci-après – 4)	1) Non consolidé*, sauf en cas de non-limitation en ce qui concerne le transbordement (de bord à bord ou via le quai) et/ou en ce qui concerne l'utilisation de matériel de manutention de la cargaison à bord du navire 2) Néant 3) Néant** 4) Néant	1) Non consolidé*, sauf en cas de non-limitation en ce qui concerne le transbordement (de bord à bord ou via le quai) et/ou en ce qui concerne l'utilisation de matériel de manutention de la cargaison à bord du navire 2) Néant 3) Néant 4) Néant	

* Un engagement sur ce mode de fourniture n'est pas possible.

** Des procédures de licences ou de concessions de services publics peuvent s'appliquer en cas d'occupation du domaine public.

Secteur ou sous-secteur	Limitations concernant l'accès au marché	Limitations concernant le traitement national	Engagements additionnels
SERVICES MARITIMES AUXILIAIRES (suite)			
Services d'entreposage et de magasinage CPC 742 (telle que modifiée)	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant** 4) Néant	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Néant	
Services de dédouanement (selon la définition donnée ci-après – 5)	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant** 4) Néant	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Néant	
Services des centres et des dépôts de conteneurs (selon la définition ci-après – 6)	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant** 4) Néant	1) Non consolidé* 2) Néant 3) Néant 4) Néant	
Services des agences maritimes (selon la définition ci-après – 7)	1) Néant 2) Néant 3) Néant 4) Néant	1) Néant 2) Néant 3) Néant 4) Néant	Voir note

* Un engagement sur ce mode de fourniture n'est pas possible.

** Des procédures de licences ou de concessions de services publics peuvent s'appliquer en cas d'occupation du domaine public.

Secteur ou sous-secteur	Limitations concernant l'accès au marché	Limitations concernant le traitement national	Engagements additionnels
SERVICES MARITIMES AUXILIAIRES (suite) Services d'expédition de marchandises (par voie maritime) (selon la définition ci-après – 8)	1) Néant 2) Néant 3) Néant 4) Néant	1) Néant 2) Néant 3) Néant 4) Néant	Voir note

NOTE RELATIVE À LA LISTE

Lorsque les services de transport par route, par chemin de fer ou par voies navigables intérieures (et) les services (auxiliaires) (connexes) ne sont pas intégralement pris en compte dans (la présente Liste) (la Liste d'un Membre) par d'autres dispositions, un entrepreneur de transport multimodal peut louer ou prendre en crédit-bail des camions, des wagons de chemin de fer ou des barges, et tout matériel connexe, afin d'assurer l'expédition des marchandises à l'intérieur des terres, ou peut avoir accès à ces formes de transport multimodal et les utiliser, à des conditions raisonnables et non discriminatoires, pour effectuer des opérations de transport multimodal. (L'expression "conditions raisonnables et non discriminatoires" s'entend, dans le cadre (d'opérations de transport multimodal), (du présent engagement additionnel), de conditions permettant à l'entrepreneur de transport multimodal de prendre des dispositions pour assurer le transport de ses marchandises au moment opportun, notamment en prenant la priorité sur les marchandises arrivées au port à une date postérieure.)

DÉFINITIONS

1. Sans préjudice du domaine d'activité qui peut être considéré comme "cabotage" dans le cadre de la législation nationale pertinente, cette liste ne comprend pas les "services de transport maritime de cabotage", qui sont censés englober le transport de voyageurs ou de marchandises entre un port situé sur le territoire de ... (nom du pays ou, pour la CEE, "État membre"), et un autre port situé sur le territoire de ... (nom du pays ou, pour la CEE, "ce même État membre") et le trafic commençant et se terminant dans le même port situé sur le territoire de ... (nom du pays ou, pour la CEE, "un État membre"), à condition que ce trafic reste dans les limites des eaux territoriales de ... (nom du pays ou "cet État membre").

2. On entend par "autres formes de présence commerciale pour la fourniture de services de transport maritime international" la possibilité pour des fournisseurs de services de transport maritime international d'autres Membres d'exercer localement toutes les activités nécessaires pour fournir à leurs clients un service de transport partiellement ou totalement intégré, dans lequel le transport maritime constitue un élément substantiel (cet engagement ne doit toutefois pas être considéré comme limitant d'une quelconque façon les engagements pris au titre du mode de fourniture transfrontières).

Ces activités englobent sans s'y limiter:

- a) la commercialisation et la vente de transports maritimes et de services connexes par contact direct avec les clients, depuis la fixation des prix jusqu'à la facturation, ces services étant exploités ou offerts par le fournisseur de services lui-même ou par des fournisseurs de services avec lesquels le vendeur des services a passé des arrangements commerciaux permanents;
- b) l'acquisition, pour leur propre compte ou au nom de leurs clients (et la revente à leurs clients) de tous services de transport et services connexes, y compris les services de transport intérieurs par n'importe quel mode, notamment les voies de navigation intérieures, la route et le rail, qui s'avérera nécessaire pour fournir le service intégré;
- c) l'établissement des documents de transport, documents de douane ou autres documents liés à l'origine et aux caractéristiques des marchandises transportées;
- d) la fourniture d'informations commerciales par tous les moyens, y compris les systèmes d'information informatisés et les échanges de données électroniques (sous réserve des dispositions de l'annexe sur les télécommunications);
- e) la passation de tous arrangements commerciaux (y compris la participation au capital d'une société) et la nomination du personnel recruté localement (ou s'il s'agit de personnel étranger, sous réserve de l'engagement horizontal concernant les mouvements de personnel) avec n'importe quelle agence maritime établie localement;
- f) les prestations fournies pour le compte des sociétés, l'organisation de l'escale du navire ou, si nécessaire, la prise en charge de marchandises.

3. On entend par "entrepreneur de transport multimodal" toute personne au nom de laquelle le connaissance/document de transport multimodal ou tout autre document attestant l'existence d'un contrat de transport multimodal de marchandises est délivré et qui est chargée du transport des marchandises en vertu du contrat de transport.

4. Les "services de manutention des cargaisons maritimes" s'entendent des activités exercées par des sociétés de manutention, notamment les sociétés d'exploitation des terminaux, mais à l'exclusion des activités directes des dockers, dès lors que cette main-d'œuvre est organisée indépendamment des sociétés de manutention ou des sociétés d'exploitation des terminaux. Ces activités comprennent l'organisation et la supervision des opérations suivantes:

- chargement de la cargaison à bord du navire et déchargement de cette cargaison;
- saisissage et désaisissage de la cargaison;
- réception/livraison et entreposage en lieu sûr des marchandises avant l'embarquement ou après le déchargement.

5. Les "services de dédouanement" (ou services de courtiers en douane) s'entendent des activités qui consistent à effectuer pour le compte d'une autre partie les formalités douanières relatives à l'importation, à l'exportation ou au transport de bout en bout des marchandises, que ce service constitue l'activité principale du fournisseur de services ou en soit un complément habituel.

6. Les "services des centres et des dépôts de conteneurs" s'entendent des activités qui consistent à entreposer les conteneurs, que ce soit dans les zones portuaires ou à l'intérieur des terres, aux fins de leur empotage, de leur dépotage, de leur réparation et de leur préparation en vue de leur mise à disposition pour le transport maritime.

7. Les "services des agences maritimes" s'entendent des activités qui consistent à représenter en qualité d'agents, dans une zone géographique donnée, les intérêts commerciaux d'une ou de plusieurs sociétés de transports maritimes aux fins suivantes:

- commercialisation et vente de services de transport maritime et services connexes, de la fixation des prix à la facturation, et délivrance des connaissements au nom des sociétés; acquisition et revente des services connexes nécessaires, établissement des documents et fourniture d'informations commerciales;
- prestations fournies pour le compte des sociétés, organisation à l'escale du navire ou, si nécessaire, prise en charge de marchandises.

8. Les "services de transitaires" s'entendent (des activités qui consistent à organiser et à surveiller les opérations d'expédition pour le compte des expéditeurs, y compris l'acquisition de services de transport et services connexes, l'établissement des documents et la fourniture d'informations commerciales).

D. AGCS 2000: TRANSPORTS TERRESTRES

D.I INTRODUCTION

35. Le secteur des transports terrestres recouvre des activités d'une extrême diversité et qui n'ont souvent que peu de traits communs. Ainsi, certains types de transport sont hautement capitalistiques (transport ferroviaire) tandis que d'autres requièrent un investissement relativement faible (taxis, transports par poids lourds ou autocars). En outre, certaines de ces activités ont lieu dans un cadre réglementaire caractérisé par des objectifs de planification et la nécessité de fournir un service public ou universel (transports publics urbains, transports ferroviaires de voyageurs), tandis que d'autres sont clairement traitées comme des activités purement commerciales (transports de marchandises par route et par chemin de fer). Le degré de concentration est aussi extrêmement variable. Certaines activités sont le fait de monopoles ou d'oligopoles (transports ferroviaires), d'autres sont exercées par des sociétés de toutes tailles, voire par des individus (taxis, transports routiers de voyageurs urbains et suburbains, transports de marchandises par poids lourds). Il en résulte des caractéristiques économiques et réglementaires diverses.

36. L'un des éléments communs aux activités de transport est la fourniture de services "horizontaux" qui procurent des avantages à l'ensemble de l'économie, y compris la production de biens et de services, et dont la paralysie nuit également à l'ensemble de l'économie. Les transports constituent une activité secondaire "en aval", dont les cycles suivent et amplifient ceux de l'économie générale: la croissance du PIB entraîne une croissance plus que proportionnelle de la demande de transports. Il s'agit aussi d'activités qui entrent partiellement en concurrence entre elles et avec d'autres modes de transport. Ainsi, les taxis, les bus urbains et les métros sont en concurrence pour le transport urbain de voyageurs; les transports par rail, par route, par voie navigable intérieure et par mer le sont pour le transport de marchandises; et les trains, les aéronefs, les autocars et même les taxis le sont pour le transport interurbain de voyageurs. Cette concurrence intermodale et la préférence donnée à la route sur le rail à partir des années 30 sont en grande partie à l'origine du régime réglementaire des transports terrestres, l'élément "concurrence étrangère" étant marginal et présent uniquement dans le secteur des transports routiers de marchandises.⁷

37. La nature des opérations de transport ferroviaire rend ce secteur plus sensible à l'ouverture des marchés, mais doit être considérée en relation avec la libéralisation en cours dans ce domaine. Il faudrait étudier certaines possibilités d'assurer l'exploitation effective de services de transport ferroviaire, mais cela n'est peut-être possible que grâce à des garanties de services de qualité suffisante, fournis à des prix compétitifs par des fournisseurs déjà établis. Dans le domaine des transports ferroviaires, entre huit et 16 Membres de l'OMC ont pris des engagements concernant les transports de voyageurs et de marchandises ainsi que la maintenance et la réparation.

38. Notre proposition vise à ce que les Membres de l'OMC engagent des négociations afin de réduire les obstacles non nécessaires qui faussent les échanges, tout en préservant la qualité du service, la sécurité publique et la primauté du droit.

⁷ "Services de transports terrestres", note d'information de l'OMC, S/C/W/60, 1998.

D.II PORTÉE DE LA PRÉSENTE PROPOSITION⁸

39. Les engagements concernant ce domaine des activités de transport sont fondés sur la classification de l'OMC.

40. Services de transport ferroviaire

- Transports de voyageurs
- Transports de marchandises
- Services de poussage et de remorquage
- Maintenance et réparation du matériel de transports ferroviaires
- Services annexes des transports ferroviaires

41. Services de transport routier

- Transports de voyageurs
- Transports de marchandises
- Location de véhicules commerciaux avec chauffeur
- Maintenance et réparation du matériel de transport routier
- Services annexes des transports routiers

D.III PROPOSITION

42. Le Conseil du commerce des services en session extraordinaire devrait engager un débat, au Conseil ou dans un organe subsidiaire établi à cette fin, sur les objectifs généraux des négociations dans les secteurs des services de transport terrestre.

Transports routiers:

Transports internationaux de voyageurs et de marchandises, et location de véhicules commerciaux avec chauffeur: pour les modes 2 et 3, les Membres devraient envisager de prendre des engagements ou donner les raisons pour lesquelles des restrictions pourraient être nécessaires.

Maintenance et réparation du matériel de transport routier, services annexes des transports: pour les modes 1, 2 et 3, les Membres devraient envisager de prendre des engagements ou donner les raisons pour lesquelles des restrictions pourraient être nécessaires.

43. Il faudra peut-être envisager des exceptions et/ou des restrictions au cas par cas pour le mode 3 en ce qui concerne les transports de voyageurs et de marchandises.

Transports ferroviaires:

Maintenance et réparation du matériel de transport ferroviaire, services annexes des transports: pour les modes 2 et 3, les Membres devraient envisager de prendre des engagements ou donner les raisons pour lesquelles des restrictions pourraient être nécessaires.

⁸ La portée de la présente proposition est sans préjudice des positions finales des CE sur les questions de classification et de la classification des engagements existants des CE. Les catégories de la CPC qui sont mentionnées sont celles de la classification provisoire.

E. AGCS 2000: AUTRES MODES DE TRANSPORT

E.I INTRODUCTION

44. Ce groupe d'activités de transport diverses représente des domaines dont l'intérêt économique et le potentiel de croissance dépendent de la situation géographique et de la structure du secteur.

45. Les engagements actuels dans le cadre de l'AGCS sont assez limités. Vingt-huit Membres de l'OMC ont pris des engagements concernant les services auxiliaires de tous les modes de transport, six des engagements concernant les voies navigables intérieures et huit des engagements dans d'autres domaines.

46. Notre proposition vise à ce que les Membres de l'OMC engagent des négociations afin de réduire les obstacles non nécessaires qui faussent les échanges, tout en préservant la qualité du service, la sécurité publique et la primauté du droit.

E.II PORTÉE DE LA PRÉSENTE PROPOSITION⁹

- Voies navigables intérieures
- Services annexes et auxiliaires de tous les modes de transport
- Autres services de transport

E.III PROPOSITION

47. Le Conseil du commerce des services en session extraordinaire devrait engager un débat, au Conseil ou dans un organe subsidiaire établi à cette fin, sur les objectifs généraux des négociations relatives à ces autres modes de transport et services annexes.

48. L'approche est plus variée pour les propositions concernant ces activités de transport, et il faudra attendre, dans certains cas, que des progrès soient accomplis pour les autres modes de transport. Un débat pourrait s'engager en particulier sur les questions suivantes:

49. Services annexes et auxiliaires: Modes 1, 2 et 3: Tous les Membres devraient envisager de prendre des engagements de fond, en examinant si des restrictions pourraient être justifiées dans certains domaines et comment elles pourraient l'être.

50. Mode 4: La liste des CE comprend, entre autres, le mouvement temporaire des personnes transférées à l'intérieur d'une société et des fournisseurs de services contractuels (c'est-à-dire que le service est fourni, sur la base d'un contrat, par un employé d'une société qui n'est pas établie sur le territoire du Membre). Les CE proposent, dans cet esprit, de tenir de nouvelles discussions sur la manière d'améliorer et de faciliter le mouvement temporaire des personnes physiques pour la fourniture de services spécifiques.

51. Les propositions concernant les voies navigables intérieures peuvent être élaborées en tant que prolongement multimodal des négociations sur les transports maritimes. Ce domaine présente surtout un intérêt commercial pour les pays où les transports fluvio-maritimes jouent un rôle important dans l'économie des transports. Il faudra peut-être parfois accepter des limitations.

⁹ La portée de la présente proposition est sans préjudice des positions finales des CE sur les questions de classification et de la classification des engagements existants des CE. Les catégories de la CPC qui sont mentionnées sont celles de la classification provisoire.