



International Chamber of Commerce

The world business organization

Note d'information

Négociations sur les transports maritimes dans le cadre de l'Accord général de l'OMC sur le commerce des services (GATS)

Commission du transport maritime, 6 juin 2001

La grande majorité des mouvements de marchandises du commerce mondial se fait par mer. Un secteur des transports maritimes réellement concurrentiel est par conséquent essentiel pour la santé économique mondiale. À bien des égards, le marché des transports maritimes internationaux échappe largement à la réglementation étatique. Il demeure cependant, en ce qui concerne le commerce des services maritimes, des pratiques et des obstacles au marché qui doivent être traités.

Dans sa déclaration de politique générale sur les "priorités de la communauté économique internationale pour un nouveau cycle de négociations commerciales multilatérales", publiée en juin 1999, ICC écrivait ceci à propos du transport maritime :

ICC soutient la poursuite des efforts engagés pour libéraliser les services de transport maritime, à condition que cette libéralisation soit substantielle et qu'aucune pratique restrictive s'appuyant sur des droits d'antériorité ne soit acceptée. Des engagements significatifs et exhaustifs en matière d'accès au marché, y compris le libre établissement de services maritimes et connexes, par une masse critique prédéterminée de pays, sont essentiels pour tout nouvel accord du GATS sur les services de transport maritime.

À la session spéciale du conseil du commerce des services de l'OMC, en octobre 2000, un certain nombre de pays ont publié une déclaration conjointe sur les services de transport maritime. Ces pays considéraient qu'il était temps que la question du transport maritime soit traitée dans le cadre des négociations actuelles sur les services.

L'objectif de la présente note est d'aider ICC à définir sa position sur la question. Elle expose le contexte des négociations maritimes, les objectifs probables des chargeurs et autres utilisateurs comme les intermédiaires et de l'industrie des transports maritimes, ainsi que les questions clés, et formule des recommandations. La note ne traite pas, en substance, des questions de sécurité maritime et d'environnement, mais il est clair que la poursuite de la libéralisation doit dûment tenir compte de ces aspects.

Contexte

Ni l'Uruguay Round du GATS ni le groupe de négociation de l'OMC sur les services de transport maritime (NGMTS) ne sont parvenus à un accord exhaustif sur le transport maritime. Il ne semble guère utile de tenter une autopsie de ces négociations passées, car les raisons de leur échec feraient inévitablement l'objet d'analyses divergentes. Des incertitudes pèsent aussi sur la structure et le calendrier qui pourraient être adoptés pour de nouvelles négociations. Il semble cependant y avoir aujourd'hui une volonté largement partagée de traiter la question du transport maritime de manière constructive lors du prochain cycle de négociations sur les services.

Objectifs

Les utilisateurs de transports tiennent naturellement à disposer d'un large choix de services maritimes compétitifs. La qualité et le coût des transports sont d'une grande importance pour les chargeurs, qu'ils fassent commerce de produits coûteux pour lesquels les livraisons porte à porte et à flux tendus

International Chamber of Commerce

38 Cours Albert 1er, 75008 Paris, France

Tel +33 (0)1 49 53 28 28 Fax +33 (0)1 49 53 29 42

E-mail icc@iccwbo.org Website www.iccwbo.org



peuvent être essentielles, ou de marchandises de valeur relativement faible dont le prix de vente final peut largement dépendre des taux de fret.

L'importance du choix des chargeurs est depuis longtemps reconnue par les États membres de l'OCDE, qui se sont entendus sur des Principes communs en matière de politique des transports maritimes établissant une norme pour le maintien d'un commerce des services ouvert et d'un accès libre et concurrentiel aux transports maritimes internationaux. Ces principes font partie d'un dialogue constructif sur les questions de politique des transports maritimes, établi avec un groupe de plus en plus nombreux de pays.

L'une des questions clés des futures négociations sera de savoir jusqu'où ira la volonté d'abandonner les restrictions au commerce qui persistent, afin d'assurer la protection des intérêts des chargeurs.

Questions clés

Les questions clés qui devront être traitées au cours des négociations sur les services maritimes portent sur l'ampleur des engagements qui seront pris, le champ des activités couvertes et le nombre de pays participants.

Champ d'application et engagements

La déclaration de politique générale de 1999 d'ICC appelait à "des engagements significatifs et exhaustifs en matière d'accès au marché". Pour le transport maritime international, cela signifie un accès libre et sans restriction au marché, à des conditions de traitement national, pour les transports internationaux, et l'abandon de toutes les mesures discriminatoires et protectionnistes restantes.

La situation du cabotage est différente. Ce secteur est particulièrement sensible pour un certain nombre de pays et il semble approprié d'exclure des négociations les services maritimes purement nationaux.

Afin de répondre aux besoins de leurs clients, les compagnies de navigation et les autres entreprises du secteur maritime souhaitent être libres d'établir leurs propres succursales, de mener des activités de marketing et de vente et d'offrir des services d'agence maritime et de commissionnaire en douane ainsi que toute la gamme des services intermodaux, y compris la manutention de cargaisons, l'entreposage et le groupage. Elles souhaitent aussi être dispensées de tout plafond de participation étrangère au capital, et devraient avoir accès sur une base non discriminatoire à tous les services portuaires et auxiliaires.

Les négociations de l'OMC devraient viser à étendre l'accès effectif au marché sur une base mutuellement avantageuse, mais il doit être reconnu que certains pays en voie de développement pourront avoir besoin, afin de respecter leurs engagements, de périodes de transition limitées et d'une assistance technique.

Il est largement admis que les utilisateurs de transports ont besoin de services de porte à porte. Afin qu'ils puissent en disposer, il est important qu'un accord significatif couvre la totalité de la chaîne logistique, y compris les services de transport terrestre connexes. Il est reconnu que ces services peuvent poser des problèmes particulièrement sensibles. Étant donné l'importance croissante des services de porte à porte, le transport terrestre devrait cependant (là où il fait partie des services maritimes internationaux) être libéralisé.



Pays participants

ICC souhaite que tous les pays soient inclus dans un éventuel accord maritime, de manière à maximiser les opportunités sur le marché international du transport maritime et à veiller à ce que le secteur puisse répondre sans restriction aux besoins du commerce mondial.

Recommandations

ICC considère que les intérêts des utilisateurs et des participants à la fourniture de services de transport vont dans la même direction - la nécessité de marchés mondiaux du transport maritime ouverts et concurrentiels. Ce puissant intérêt commun a permis la constitution d'un secteur relativement libéral. Mais il demeure des mesures discriminatoires et protectionnistes qui doivent être examinées et éliminées.

ICC soutient par conséquent une nouvelle libéralisation substantielle dans le contexte du GATS, sur la base de la suppression des mesures restrictives restantes, d'un accès au marché sans entraves et non discriminatoire pour toutes les activités liées au transport maritime international, et de la participation d'un nombre significatif de pays.

Document n° 322-1/31 Rev. 3 FR
6 juin 2001