

# ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

**S/CSC/W/9**

9 octobre 1997

(97-4337)

---

## Comité des engagements spécifiques

### EVALUATION QUALITATIVE DE LA PERTINENCE DES MODIFICATIONS RESULTANT DE LA CPC REV.1 A DES FINS DE NEGOCIATIONS COMMERCIALES

#### Note du Secrétariat

1. A la réunion du Comité des engagements spécifiques tenue le 16 juin 1997, les membres ont demandé au Secrétariat de leur fournir, outre des études détaillées des modifications résultant de la CPC Rev.1 et un résumé des principales modifications, une évaluation qualitative de ces modifications à des fins de négociations commerciales.
2. Dans le présent document, le Secrétariat s'est efforcé d'évaluer, pour les secteurs déjà étudiés dans les documents S/CSC/W/6/Add.1 à 5 (énergie, construction, distribution, tourisme et transport), l'incidence et la pertinence des modifications résultant de la CPC Rev.1 en les examinant compte tenu de la structure générale des listes effectivement présentées.
3. Les résultats de cet examen sont de nature qualitative et provisoire étant donné que le Secrétariat a défini la structure des engagements effectifs de façon approximative, en se fondant sur des recherches par ordinateur et en utilisant des échantillons, ainsi qu'en s'appuyant sur sa connaissance générale des listes, ce qui n'a pas permis de rendre compte exhaustivement de la façon dont tous les engagements ont été pris ni de la façon dont un Membre donné a formulé ses engagements.
4. La structure des exemptions de l'obligation NPF n'a pas été étudiée car il n'y est généralement pas fait référence à la CPC. Toutefois, il est clair que l'adoption de la CPC Rev.1 devrait avoir une incidence sur la portée et le libellé de ces exemptions, en particulier dans les secteurs où aucun engagement n'a été pris.
5. Le présent document ne constitue en aucune façon une appréciation des caractéristiques de la CPC Rev.1 en elles-mêmes mais en étudie simplement l'intérêt à des fins commerciales.

#### I. ENERGIE

6. Pour l'essentiel, la CPC Rev.1\* crée une position entièrement nouvelle concernant la distribution d'eau froide et sépare clairement la distribution d'eau chaude, d'électricité et de gaz des services annexes.
7. A titre d'exemple, on peut noter que huit pays ont pris des engagements sur les "services annexes à la distribution d'énergie", ce qui montre que les engagements dans ce domaine pourraient être très nombreux à l'avenir. Sur ces huit pays, deux n'ont pas fait référence à la CPC mais ont choisi un libellé identique ou ont cité une position plus large indiquée dans le document MTN.GNS/W/120. Parmi les six qui ont fait référence à la sous-classe 88700 de la CPC (ainsi définie: "*services de transport*

---

\*Pour toutes les indications concernant la CPC Rev.1, traduction provisoire.

*et de distribution, à forfait ou sous contrat, d'énergie électrique, de combustibles gazeux ainsi que de vapeur et d'eau chaude, aux ménages, aux industries, au commerce et à d'autres utilisateurs"), un a limité ses engagements au gaz et deux aux services de consultants.*

8. Dans ce cas particulier, on peut noter que la CPC Rev.1 renforcerait la possibilité de souscrire des engagements dans le secteur de l'énergie et rendrait ces engagements plus clairs.

## II. CONSTRUCTION

9. Outre la division des "travaux d'étude de sites" en "construction" et "services d'architecture" et l'inclusion des "travaux de préparation de sites en vue de l'exploitation minière" dans une catégorie plus large, la principale modification résultant de la CPC Rev.1 est la réorganisation à des niveaux à quatre et cinq chiffres de la classification des types de construction visés figurant dans la partie de la CPC Rev.1 consacrée aux biens. La construction de conduites est aussi séparée de la construction de lignes de transport d'électricité.

10. A titre d'exemple, on peut noter que 58 Membres ont souscrit des engagements concernant les services de construction. Parmi eux, 37 ont fait référence à la CPC au niveau de détail indiqué dans le document MTN.GNS/W/120, c'est-à-dire trois chiffres (CPC 511 à 518) et ont pris des engagements pour une partie ou la totalité de ces positions à trois chiffres. Huit autres Membres ont fait référence à la CPC mais à un niveau plus détaillé, c'est-à-dire à quatre ou cinq chiffres (généralement pour exclure de leurs engagements les "travaux d'étude de sites", les "travaux de préparation de sites en vue de l'exploitation minière" et la "construction de centrales électriques"). Quatre autres Membres ont fait référence à des positions de la CPC à quatre et cinq chiffres tout en donnant des définitions spécifiques et neuf Membres n'ont pas mentionné la CPC du tout, six d'entre eux ayant cité la totalité ou une partie des catégories figurant dans le document MTN.GNS/W/120.

11. La réorganisation de la classification des types de construction dans la CPC Rev.1 ne devrait pas avoir d'incidence puisque, dans leur grande majorité, les engagements ont été pris à un niveau plus élevé (trois chiffres), ou bien au niveau des positions à quatre ou cinq chiffres mais avec des exclusions précises qui devraient rester. Deux des catégories les plus couramment exclues ("travaux d'étude de sites" et "travaux de préparation de sites en vue de l'exploitation minière") sont visées par la réorganisation dans la nouvelle classification: l'une est divisée et l'autre incluse dans une catégorie plus large. Par conséquent, en cas de passage à la nouvelle classification, il faudrait modifier légèrement le libellé de l'engagement pour maintenir l'exclusion. La séparation entre la construction de lignes de transport d'électricité et la construction de conduites est judicieuse dans l'absolu, étant donné qu'il s'agit d'activités réellement différentes dont le régime juridique est différent, mais ne devrait pas entraîner de grand changement sur le plan pratique car ces deux secteurs ont souvent été libéralisés ensemble.

## III. DISTRIBUTION

12. La CPC Rev.1, pour l'essentiel, fait passer la vente des véhicules automobiles d'une position à deux chiffres à une position ordinaire à quatre et cinq chiffres, sépare les services de réparation de la distribution, uniformise la nomenclature des marchandises pour le commerce de gros et le commerce de détail et classe les points de vente de détail en fonction du type de magasin (magasin non spécialisé/magasin spécialisé/vente par correspondance/autres services non fournis par des magasins) et non du type de marchandise ou de service (produit alimentaire/produit non alimentaire/réparation).

13. Trente-cinq Membres ont pris des engagements concernant la distribution. Quatre d'entre eux ne se sont pas référés à des positions de la CPC mais à certaines parties des catégories inscrites dans le document MTN.GNS/W/120. Les autres ont fait référence à la CPC et, dans quatre cas, à un niveau plus détaillé que celui des positions de la CPC indiquées comme correspondant à celles du document

MTN.GNS/W/120 (mélange de positions à trois et quatre chiffres). La principale caractéristique des engagements concernant la distribution est le nombre et la variété des marchandises pour lesquelles les engagements ne sont pas consolidés: les plus fréquemment citées sont le tabac, les métaux précieux, les armes à feu et les produits pharmaceutiques mais les combustibles et les boissons alcooliques, les animaux vivants et les marchandises vendues sur les marchés de gros sont mentionnés dans plusieurs listes; les partitions musicales, les bandes audio et vidéo, les livres, les journaux, certains produits chimiques, les engrais, le ginseng, le lait non traité, la laine, le riz, le sel et les céréales apparaissent tous une fois. Dans bien des cas, ces marchandises, qui relèveraient d'une position à huit ou neuf chiffres dans le SH, ne correspondent pas aux catégories plus larges définies dans la CPC provisoire ou dans la CPC Rev.1.

14. Par conséquent, en cas de passage à la CPC Rev.1, il faudrait conserver le même type d'exclusion explicite. A cet égard, la CPC Rev.1 est neutre. L'uniformisation de la nomenclature des marchandises pour le commerce de gros et de détail représente un progrès dans l'absolu mais a peu d'effet en réalité car les engagements sont très généraux et les exceptions correspondent à un niveau plus détaillé que les positions de cette nomenclature.

15. Le déplacement des services de réparation et le passage de la vente des véhicules automobiles à un niveau à quatre et cinq chiffres ne devraient pas avoir d'incidence sur les engagements, qu'il faudrait simplement inscrire ailleurs, et sont donc neutres.

16. Enfin, la distinction établie sur la base du type de magasin et non du type de marchandise peut être un progrès puisque la vente par correspondance est incluse explicitement alors qu'elle n'était pas mentionnée auparavant, bien qu'elle ait certainement été aussi incluse. Il en va de même pour les "services de distribution non fournis par des magasins" mais il y a deux difficultés à résoudre. Premièrement, ces services ne sont pas définis; deuxièmement, il faudrait décider où classer la distribution électronique: ici, en tant que service de base de données, ou en tant que service de télécommunication.

#### IV. TOURISME (HOTELS, RESTAURANTS, ORGANISATEURS TOURISTIQUES, AGENCES DE VOYAGES ET GUIDES TOURISTIQUES)

17. En ce qui concerne les hôtels et les restaurants, les seules modifications sont l'agrégation des hôtels et des motels (cinq Membres seulement ont fait une offre portant sur un seul de ces deux secteurs et auraient à modifier le libellé de leur offre) et l'agrégation des services de vente de boissons sans spectacle et avec spectacle (aucune offre ne devra être modifiée car les cinq Membres qui sont allés jusqu'à ce niveau de détail ont présenté une offre portant sur les deux secteurs à la fois). En ce qui concerne les agences de voyages, les organisateurs touristiques et les guides touristiques, la seule modification est la division des "*services d'agences de voyages et d'organismes touristiques*" (position 74710 de la CPC provisoire) en trois catégories: agences de voyages (position 67811 de la CPC Rev.1), organisateurs touristiques (position 67812 de la CPC Rev.1) et services d'informations touristiques (position 67813 de la CPC Rev.1). Cela pourra peut-être encourager à prendre des engagements dans ces sous-secteurs car ceux-ci n'auront plus nécessairement à être considérés comme un tout.

18. A titre d'exemple, on peut noter que 112 Membres ont pris des engagements dans le secteur du tourisme (hôtels, restaurants, agences de voyages, organisateurs touristiques et guides touristiques). Soixante-sept ont fait référence à la CPC au niveau des positions indiquées comme correspondant à celles du document MTN.GNS/W/120, c'est-à-dire un mélange de positions à trois chiffres (CPC 641, 642 et 643) et à quatre chiffres (CPC 7471 et 7472), alors que trois Membres ont souscrit des engagements à ce niveau de détail mais en ajoutant des éléments spécifiques. Seize autres Membres se sont référés à la CPC à un niveau plus détaillé (quatre ou cinq chiffres) et quatre autres ont à la

fois fait référence à la CPC à un niveau plus détaillé et inscrit des éléments spécifiques. Treize autres se sont référés à des positions du document MTN.GNS/W/120 sans citer la CPC et un a à la fois cité le document MTN.GNS/W/120 et inscrit des concepts spécifiques. Enfin, huit Membres ne se sont référés ni à la CPC ni au document MTN.GNS/W/120.

19. On peut enfin noter le nombre relativement important, dans les engagements souscrits, de "concepts spécifiques" tels que "création d'hôtels", "marinas", "location de yachts et de bateaux de plaisance".

20. Globalement, l'adoption de la CPC Rev.1 ne changerait pas beaucoup la situation dans le secteur du tourisme et ne réglerait pas nécessairement les problèmes de classification révélés par la prolifération d'engagements entièrement spécifiques.

## V. TRANSPORTS MARITIMES

21. Les principales modifications résultant de la CPC Rev.1 pour les transports maritimes sont les suivantes: les transports sont définis sur le plan géographique ("transports côtiers et transocéaniques") et non en fonction du type de navire ("sea going vessel" (navire de haute mer)); les croisières sont explicitement incluses dans les transports de voyageurs; le transport de marchandises est défini en fonction du type de navire (navire frigorifique/navire-citerne/porte-conteneurs/autre navire) et non en fonction du type de marchandises (marchandises réfrigérées/vrac liquide/marchandises conteneurisées/autres); la définition des autres marchandises est davantage précisée (adjonction explicite du courrier et du vrac sec, par exemple farine, céréales, ciment, sable et charbon). Elles ne changent pas la structure ni la portée des positions correspondantes de la CPC originale.

22. A titre d'exemple, on peut noter que parmi les 39 Membres qui ont pris des engagements concernant les transports maritimes, 17 ont fait référence à la CPC au niveau des positions indiquées comme correspondant à celles du document MTN.GNS/W/120 (mélange de positions à trois et quatre chiffres); trois ont fait référence à la CPC à un niveau plus détaillé; quatre ont fait référence au document MTN.GNS/W/120 seul et quatre autres ont cité le document MTN.GNS/W/120 en ajoutant des concepts spécifiques; neuf ont fait référence au modèle de liste et un au modèle de liste en y ajoutant des concepts spécifiques; et un a pris un engagement entièrement spécifique.

23. La révision ne permet pas de régler la question des navires de mer et de rivière, ni celle des navires mixtes (ce problème a été examiné dans le document S/CSC/W/6/Add.5, paragraphes 15 et 17). L'inclusion explicite des croisières dans l'ancienne position à cinq chiffres 72119 de la CPC provisoire-65119 de la CPC Rev.1, "*autres transports de voyageurs*", n'aurait une incidence que pour un seul Membre qui avait présenté une offre pour cet élément en particulier, alors que les 19 autres Membres qui ont présenté une offre sur les transports de voyageurs l'ont fait de façon globale. L'inclusion du courrier et du vrac sec n'aurait aucune incidence étant donné que les 21 Membres qui ont présenté une offre pour les transports de marchandises en faisant référence à la CPC l'ont fait de façon globale.

24. Au total, l'incidence des modifications résultant de la CPC Rev.1 pour les transports maritimes serait minime et plusieurs problèmes resteraient en suspens. On peut aussi noter l'extrême variété des méthodes utilisées pour l'établissement des listes dans ce secteur.

## VI. TRANSPORTS PAR LES VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

25. Les principales modifications résultant de la CPC Rev.1 pour les transports par les voies navigables intérieures sont les suivantes: définition du transport du point de vue géographique ("transports par les voies navigables intérieures") et non en fonction du type de navire ("non sea going

vessel" (bateaux de navigation intérieure); inclusion explicite des "services de taxis nautiques et de bateaux d'excursion" dans la catégorie "autres transports de voyageurs"; division du transport de marchandises selon le type de navire (navire-frigorifique/navire-citerne/autres services de transport de marchandises par les voies navigables intérieures) et non selon le type de marchandises (marchandises réfrigérées/vrac liquide/autres marchandises); et inclusion explicite des conteneurs dans la position concernant les transports d'autres marchandises.

26. A titre d'exemple, on peut noter que sur les 12 Membres ayant pris des engagements dans le domaine des transports par les voies navigables intérieures, six ont fait référence à la CPC au niveau des positions indiquées comme correspondant à celles du document MTN.GNS/W/120 (mélange de positions à trois et quatre chiffres), un a cité la CPC à ce niveau de détail mais en ajoutant un concept spécifique, deux se sont référés à la CPC à un niveau plus détaillé et trois se sont référés au document MTN.GNS/W/120.

27. Les modifications apportées par la CPC Rev.1 n'auraient pas d'incidence sur ces engagements.

## VII. TRANSPORTS AERIENS

28. D'une certaine façon, la question de l'utilité de la CPC Rev.1 ne se pose pas pour le secteur des transports aériens puisque l'annexe sur les transports aériens définit le champ d'application de l'AGCS dans ce secteur de façon plus étroite et plus précise que la CPC (provisoire ou révisée) ou que le document MTN.GNS/W/120. Par conséquent, la CPC a été très peu utilisée (par deux Membres seulement parmi les 39 qui ont pris des engagements).

29. A ce stade donc, la révision de la CPC ne présente qu'un intérêt théorique, situation qui pourrait évoluer si au cours de l'examen de l'annexe sur les transports aériens, les Membres décidaient d'élargir le champ d'application de l'AGCS dans ce secteur. En tout état de cause, les seules modifications notables apportées par la CPC Rev.1 sont la disparition de la position séparée concernant les transports de marchandises conteneurisées dans la catégorie des transports de marchandises et le fait que la définition de la location simple ou en crédit-bail d'aéronefs a été légèrement précisée sans que cela change la portée de cette position. On peut noter à cet égard que les services informatisés de réservation ne sont pas inscrits comme service en tant que tel dans la CPC Rev.1 (ils ne l'étaient pas non plus dans la CPC provisoire).

## VIII. TRANSPORT SPATIAL

30. Dans ce secteur, la structure de la CPC n'a pas changé, la seule modification étant une définition plus précise: l'ancienne définition, "transport spatial de personnes ou de marchandises", est remplacée par "services de transport spatial, lancement et mise en orbite de satellites dans l'espace et services fournis par les laboratoires spatiaux". Cette définition, plus proche de la réalité, constitue certainement un progrès mais, étant donné qu'elle ne modifie pas la portée de la position, elle n'a pas d'incidence sur les engagements pris par deux Membres. On peut noter l'apparition d'une position concernant les services annexes des transports spatiaux (partie de la position 677 de la CPC Rev.1 "services annexes des transports aériens et spatiaux"), qui peut ouvrir des perspectives intéressantes.

## IX. TRANSPORTS FERROVIAIRES

31. Les modifications résultant de la CPC Rev.1 dans ce secteur sont minimales: elles tiennent essentiellement au fait que le type de transport est défini en fonction du moyen de transport (par exemple wagons réfrigérants) et non de la nature des marchandises transportées (par exemple marchandises réfrigérées) mais cela n'a pas d'incidence sur les définitions. Les définitions ont aussi été légèrement

modifiées: suppression de la mention explicite des denrées périssables et adjonction explicite du vrac sec, mais cela n'a pas d'incidence sur leur portée.

32. A titre d'exemple, on peut noter que parmi les 23 Membres qui ont pris des engagements dans ce secteur, 15 ont fait référence à la CPC au niveau des positions indiquées comme correspondant à celles du document MTN.GNS/W/120 (mélange de positions à quatre et cinq chiffres) et un a cité la CPC à ce niveau de détail mais en ajoutant des concepts spécifiques. Un a fait référence à la CPC à un niveau plus détaillé, deux à un niveau plus agrégé, un a cité le document MTN.GNS/W/120 seul et un a mentionné ce document en ajoutant un concept spécifique. Un passage à la CPC Rev.1 n'aurait aucune incidence sur ces engagements sous leur forme actuelle.

## X. TRANSPORTS ROUTIERS

33. Les principales modifications résultant de la CPC Rev.1 dans le secteur des transports routiers sont les suivantes: adjonction des services de courrier (position 7512 de la CPC provisoire-6424 de la CPC Rev.1) qui faisaient antérieurement partie des services de poste; inclusion explicite des "tramways, trolleybus et services similaires" que le Groupe de Voorburg considère comme un moyen de préciser la distinction avec les transports ferroviaires et non comme une adjonction; inclusion explicite de la réservation de taxis; inclusion explicite des autocars d'excursion dans la position "services de location d'autocars avec chauffeur"; et création d'une position "services de déménagement de mobilier domestique, de mobilier de bureau et d'autres marchandises" remplaçant les "transports de mobilier", ce que le Groupe de Voorburg considère aussi comme une précision et non comme une adjonction. Toutes ces modifications sont apportées au niveau des positions à cinq chiffres.

34. Parmi les 40 Membres qui ont pris des engagements concernant les transports routiers, 24 ont fait référence à la CPC au niveau des positions indiquées comme correspondant à celles du document MTN.GNS/W/120 (mélange de positions à trois et quatre chiffres), dix ont cité la CPC à un niveau plus détaillé, quatre ont mentionné le document MTN.GNS/W/120, un a fait référence au document MTN.GNS/W/120 en ajoutant des concepts spécifiques et un uniquement à des concepts spécifiques.

35. L'inclusion des services de courrier ne devrait pas avoir d'incidence: la position 6424 de la CPC Rev.1 "services de distribution divers" est plus étroite que la position originale 7512 de la CPC provisoire "services de courrier", qui comprend aussi la nouvelle position 6812 de la CPC Rev.1 "services de courrier". Par conséquent, pour les 20 Membres qui ont pris des engagements concernant la position 7512 de la CPC provisoire, ces engagements s'étendraient aussi (dans les limites des restrictions inscrites dans la liste) à cette nouvelle position. Le libellé des engagements devrait simplement être modifié. Puisque toutes les autres modifications sont considérées par le Groupe de Voorburg comme étant de simples précisions et non des adjonctions, leurs effets devraient être neutres pour les Membres intéressés (respectivement 19 Membres pour les tramways et les trolleys, 20 pour les réservations de taxi, 22 pour les autocars d'excursion et 24 pour les "services de déménagement de mobilier domestique, de mobilier de bureau et d'autres marchandises"). Il faut reconnaître que les éclaircissements résultant de la CPC Rev.1 pour les transports routiers sont utiles et permettent de se rapprocher de la réalité; par exemple, des services aussi importants sur le plan économique que les transports par tramway, les autocars d'excursion et le déménagement relèvent maintenant d'une position claire dans la classification de la CPC Rev.1.

## XI. TRANSPORTS PAR CONDUITES

36. La CPC Rev.1 n'apporte aucune modification par rapport à la CPC provisoire dans ce secteur. Son incidence sur les engagements pris par cinq Membres est donc nulle.

## XII. SERVICES AUXILIAIRES DE TOUS LES MODES DE TRANSPORT

37. Les principales modifications résultant de la CPC Rev.1 sont la création d'une position "aides à la navigation" extraite des trois anciennes positions concernant les services annexes (des transports ferroviaires, routiers et maritimes) et la fusion des positions 748 et 749 de la CPC provisoire, "*agences de transports de marchandises*" et "*autres services annexes et auxiliaires des transports*", en une nouvelle position 679 de la CPC Rev.1 "*services auxiliaires et autres services annexes*". Ces modifications ne devraient pas avoir d'incidence et ne devraient nécessiter qu'une modification du libellé des engagements des Membres intéressés. Leur utilité semble marginale.

38. Parmi les 34 Membres qui ont pris des engagements concernant les services auxiliaires de tous les modes de transport, 13 ont fait référence à la CPC au niveau des positions indiquées comme correspondant à celles du document MTN.GNS/W/120, sept se sont référés à la CPC au même niveau de détail mais en ajoutant des concepts spécifiques, quatre ont cité la CPC à un niveau plus détaillé, trois ont mentionné le document MTN.GNS/W/120, un a cité ce document en ajoutant des concepts spécifiques et six ont fait référence exclusivement à des concepts spécifiques.