

# ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/NGMTS/5

24 avril 1995

(95-0987)

---

## Groupe de négociation sur les services de transport maritime

### NOTE SUR LA REUNION DES 6 ET 7 AVRIL 1995

1. Le Groupe de négociation sur les services de transport maritime a tenu sa cinquième réunion les 6 et 7 avril 1995. Le Président a dit que, depuis la précédente réunion, la Colombie était devenue membre à part entière du Groupe, ce qui portait à 40 le nombre total des participants. On comptait en outre 16 gouvernements et trois organisations ayant le statut d'observateur.
2. L'ordre du jour de la réunion figurait dans l'aérogramme WTO/AIR/46 du 22 mars 1995. Le Président a dit qu'il entendait axer la réunion sur l'examen des dix séries de réponses au questionnaire reçues depuis la précédente réunion et consacrer une partie du temps disponible à un examen du projet de liste sur les services de transport maritime et des observations faites à ce sujet par le Canada, la CE et les Etats-Unis.
3. Le premier point de l'ordre du jour était l'examen des demandes de statut d'observateur. Le Groupe a décidé d'accorder ce statut à la Bulgarie, pays qui négociait son accession à l'OMC.
4. Le deuxième point de l'ordre du jour avait trait à l'examen des réponses au questionnaire sur les services de transport maritime. Le Président a dit que le Secrétariat avait reçu et fait distribuer au Groupe 25 séries de réponses - soit un peu plus de la moitié du chiffre cible si l'on considérait le nombre total de participants. En outre, aucune réponse n'avait été reçue des gouvernements ayant le statut d'observateur. Etant donné qu'il fallait que le Groupe en vienne à la phase des négociations proprement dites, le Président a vivement encouragé les délégations - qu'il s'agisse des participants ou des pays observateurs - qui ne l'avaient pas encore fait à présenter leurs réponses à des fins de transparence pour la bonne marche des travaux. Les participants ont alors été invités à présenter brièvement leur communication et à répondre aux questions des autres délégations.
5. La première série de réponses au questionnaire à examiner était celle de la Norvège (S/NGMTS/W/2/Add.6). Au sujet des questions 6 à 11 de la Partie I du questionnaire, le représentant de la Norvège a expliqué que le manque de statistiques sur l'organisation du trafic tenait au fait que le marché norvégien était ouvert et qu'une réglementation n'était pas vraiment nécessaire. La part estimative des services de ligne à destination de la Norvège qui étaient assurés par des conférences était de 40 pour cent, alors que celle du trafic de ligne à destination et au départ de la Norvège qui était conteneurisé était d'environ 80 pour cent. S'agissant de la réponse à la question 6, l'intervenant a confirmé qu'il n'y avait pas dans son pays de définition de l'expression "transport maritime international" ou du cabotage; les transports à destination et en provenance des installations situées au large des côtes, y compris des installations d'exploration pétrolière, étaient considérés comme du cabotage. Au sujet de la réponse à la question 22, l'intervenant a confirmé qu'il existait bien certains liens entre les régimes réglementaires de la CE et de la Norvège du fait de l'Accord sur l'Espace économique européen. Cet accord contenait le Règlement du Conseil des CE n° 954/79, qui servait de fondement à l'application par la CE et la Norvège de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes. Au sujet de la réponse aux questions 29 et 30,

l'intervenant a dit qu'entre autres choses la Loi sur les conférences maritimes portait application du Code des conférences maritimes mais ne régissait pas les conférences en tant que telles.

6. La série de réponses suivante à examiner était celle du Chili (S/NGMTS/W/2/Add.13). Au sujet de la réponse à la question 1 de la Partie I du questionnaire, le représentant du Chili a confirmé qu'il n'y avait que des navires frigorifiques battant pavillon étranger qui étaient détenus, contrôlés ou exploités par des entités chiliennes et que cela tenait aux conditions dont était assorti le financement obtenu pour la construction de ces navires. Au sujet de la contradiction apparente entre les réponses aux questions 1 et 4 de la Partie I, il a dit que la part de 22 pour cent du commerce assurée par des navires frigorifiques dans le total du trafic assuré par des navires battant pavillon national, qui était indiquée dans la réponse à la question 4, correspondait non seulement au trafic assuré par des navires spécialisés mais aussi à des cargaisons transportées dans les chambres frigorifiques d'autres types de navires.

7. Au sujet de la réponse aux questions 1, 2 et 3 de la Partie II, le représentant du Chili a dit que le grand principe de la politique maritime de son pays était la liberté des transports maritimes et que la réciprocité ne jouait qu'en cas d'application de restrictions à des navires chiliens. Les mesures de réciprocité concernant la part de cargaison réservée, par exemple, avaient été appliquées dans le trafic bilatéral avec la Bolivie et le Paraguay. L'intervenant ne voyait pas d'exemple de mesures de réciprocité concernant l'exclusion de certains trafics qui aient été appliquées. Il a souligné que, quoique dans les années 70, la réciprocité ait été un principe très important pour promouvoir la participation des navires chiliens au transport des cargaisons chiliennes, ce principe n'était plus utilisé comme un instrument d'administration du trafic. S'agissant des agents maritimes, tous les navires stationnant à quai au Chili devaient être représentés par un agent; les agents étaient autorisés à traiter de questions en rapport avec l'exploitation du navire ainsi que d'aspects commerciaux tels que les connaissements. Les agents maritimes devaient être des ressortissants chiliens mais des "agents généraux" étrangers pouvaient, ainsi qu'il était indiqué dans le Code de commerce, opérer au Chili.

8. Au sujet de la réponse à la question 4, le représentant du Chili a dit que les entreprises étrangères de transport multimodal ne pouvaient pas posséder de camions ni d'autres équipements au Chili mais uniquement se les procurer par voie de location et de crédit-bail. En outre, pour opérer dans le pays, les entreprises de transport multimodal devaient être des personnes morales chiliennes. A ce sujet, l'intervenant a mentionné les accords de transport terrestre pour le Cône Sud, qui réservaient le trafic de cabotage aux pays partenaires. Au sujet des transports par rail, il a indiqué que l'investissement privé - qu'il soit national ou étranger - représentait 55 pour cent de tous les investissements dans le secteur. S'agissant de la réponse à la question 5, il a confirmé qu'on pouvait s'assurer librement, par contrat, la fourniture de services auxiliaires, tels que le transfert de cargaisons, les services auxiliaires de transport, le chargement et le déchargement, dans les ports nationaux. Des concessions étaient déjà accordées à des entreprises privées pour la construction des ports et le Parlement examinait actuellement la question de l'investissement privé dans les ports. Au sujet des réponses aux questions 20, 21 et 22, l'intervenant a dit que le Chili n'avait pas ratifié le Code des conférences maritimes et que l'accord avec le Brésil était le seul qu'il avait conclu en ce qui concerne le partage du trafic (seul le pétrole et les produits dérivés étaient exclus du champ de cet accord). Au sujet de la réponse à la question 8 c), il a confirmé qu'il n'existait pas de restrictions concernant le transport par des navires battant pavillon étranger d'un point à un autre du Chili et à destination et en provenance de ce pays.

9. La série de réponses suivantes à examiner était celle de l'Indonésie (S/NGMTS/W/2/Add.14). Au sujet de la réponse à la question 1 de la Partie I, le représentant de l'Indonésie a dit qu'il n'y avait pas de navires à passagers battant pavillon national qui assuraient des transports internationaux. Au sujet de la réponse à la question 13, il a dit que les compagnies de transport maritime étrangères pouvaient transporter des cargaisons sans limite de quantités mais devaient avoir pour agent une compagnie maritime indonésienne. Les compagnies étrangères étaient autorisées à fournir des services

d'agence maritime, des services de groupage et d'empotage/de dépotage de conteneurs, des services de transit et des services d'entreposage et de magasinage uniquement en constituant une coentreprise avec une compagnie indonésienne. Toutefois, dans ces cas, les compagnies étrangères pouvaient avoir une participation allant jusqu'à 95 pour cent du capital. Au sujet de la réponse à la question 2 de la Partie II, l'intervenant a dit qu'il y avait 137 ports ouverts au trafic international en Indonésie et que les compagnies maritimes étrangères pouvaient faire escale dans ces ports sans limite de quantité ou de fréquence. Ces compagnies devaient désigner une compagnie maritime indonésienne pour s'occuper des opérations de manutention dans les ports. Toujours au sujet de la même réponse, l'intervenant a confirmé que l'expression "trafic international de marchandises" désignait le trafic d'importation/d'exportation - c'est-à-dire le trafic à destination et en provenance d'Indonésie.

10. Au sujet de la réponse à la question 5, le représentant de l'Indonésie a ajouté qu'il n'y avait pas de ports privés en Indonésie et que la gestion des ports était confiée à une société détenue par l'Etat. Les services auxiliaires pouvaient toutefois être fournis par des personnes privées, mais uniquement si elles avaient la nationalité indonésienne. Au sujet de la réponse à la question 4, l'intervenant a dit que seules les compagnies nationales pouvaient effectuer des opérations de transport multimodal. S'agissant de la réponse à la question 8, il a rappelé au Groupe que l'Indonésie n'avait inscrit dans sa liste aucun engagement concernant les services auxiliaires. A propos de la réponse à la question 9, il a dit que le gouvernement encourageait mais n'obligeait pas les compagnies maritimes étrangères à réduire progressivement leur participation dans les coentreprises constituées avec des compagnies indonésiennes. Toujours à ce sujet, il a indiqué qu'il devrait être possible pour les fournisseurs étrangers de conclure des arrangements en vue de former des coentreprises avec des fournisseurs indonésiens pour la fourniture de services internationaux de transport multimodal. Le domicile des coentreprises devait bien entendu être lié aux activités qu'elles menaient dans les ports.

11. En réponse à une question générale sur l'accès au marché, le représentant de l'Indonésie a indiqué qu'il n'y avait pas de procédures spécifiques fixées par le Ministère des transports pour le trafic d'exportation. Au sujet de la réponse à la question 15, il a confirmé que tous les services énumérés à la question 13 étaient disponibles sur une base non discriminatoire. De même, à propos de la réponse à la question 16, il a confirmé qu'il n'y avait pas de mesures qui restreignaient l'accès aux ports maritimes et que les conditions étaient les mêmes que pour les fournisseurs nationaux. S'agissant de la réponse à la question 22, il a expliqué que le gouvernement n'appliquait pas le Code des conférences maritimes et que celles-ci devaient simplement être notifiées. Pour ce qui était de la question 27, il a précisé que, par cargaisons appartenant à l'Etat, on entendait les cargaisons détenues par l'Etat, qu'elles soient de nature commerciale ou non.

12. La série de réponses suivante à examiner était celle de Hong Kong (S/NGMTS/W/2/Add.15). A propos de la réponse à la question 8 a) de la Partie II du questionnaire, le représentant de Hong Kong a dit que des limitations sous forme de monopoles ou de fournisseurs exclusifs de services étaient appliquées en ce qui concerne la mise en place de bouées, le pilotage et l'accomplissement des formalités de licence pour les navires transportant des passagers. La mise en place des bouées était effectuée par l'Etat et les services de pilotage étaient assurés par un fournisseur exclusif pour des raisons de sécurité. Le transport des passagers par des navires nationaux dans les eaux territoriales de Hong Kong était considéré comme du cabotage et réservé à des fournisseurs de Hong Kong alors que les autres formes de cabotage étaient ouvertes à tous. Les décisions concernant la mise en place de terminaux (par exemple, de terminaux à conteneurs) étaient prises par le Conseil de développement des ports - organe comprenant des représentants des secteurs public et privé - et étaient fondées sur le débit de chargement et de déchargement des marchandises à Hong Kong. Lorsqu'une décision était prise de construire des terminaux à marchandises, un appel d'offres public raisonnable et non discriminatoire était lancé, auquel pouvaient répondre tous ceux qui s'intéressaient à la construction, à la détention ou à l'exploitation de ces terminaux.

13. La série de questions suivante à examiner était celle du Mexique (S/NGMTS/W/2/Add.16). Au sujet de la réponse à la question 10 de la Partie II du questionnaire, la représentante du Mexique a dit que le sigle API figurant dans la version espagnole des réponses signifiait "Administración Portuaria Integral" et devait se traduire par "administration portuaire intégrale". Le plafond de 49 pour cent fixé pour la participation étrangère s'appliquait aux services comme les API et le pilotage mais, pour quelques autres services, une participation plus élevée était possible sous réserve de l'approbation de la Commission des investissements étrangers. L'intervenante donnerait sous peu des précisions au sujet des autres questions soulevées pendant la réunion.

14. La série de réponses suivante à examiner était celle de la Côte d'Ivoire (S/NGMTS/W/2/Add.17). La représentante de la Côte d'Ivoire a dit que la politique de son pays en matière de transport maritime était fondée sur l'application du Code de conduite des conférences maritimes et des accords bilatéraux conclus avec la plupart des pays européens, et que l'un de ses principaux objectifs était de permettre un accès aux marchés harmonisé au niveau sous-régional. Au sujet de la réponse à la question 29, l'intervenante a dit que, comme il était indiqué, il n'existait pas pour le moment de législation sur la concurrence et que l'administration maritime avait seulement l'intention de commencer à étudier la question.

15. La série de réponses suivante à examiner était celle de la Malaisie (S/NGMTS/W/2/Add.19). Au sujet de la réponse à la question 9 de la Partie I du questionnaire, la représentante de la Malaisie a dit que son pays avait conclu avec 12 pays des accords bilatéraux visant à mettre en commun des renseignements, par l'intermédiaire de comités mixtes, sur les questions maritimes et liées à la sécurité maritime; ces accords ne comprenaient pas de clause NPF, ni ne portaient sur le partage du trafic. Au sujet de la réponse à la question 13, elle a confirmé les renseignements figurant dans le tableau et ajouté que, pour l'entretien et la réparation des navires, il n'y avait pas de fournisseurs étrangers proprement dits, mais que l'on constatait une participation étrangère dans certains chantiers navals du pays. Au sujet de la réponse à la question 14, elle a confirmé que seuls cinq transporteurs de conteneurs pouvaient être présents en même temps sur le marché malaisien et que tous devaient être de nationalité malaisienne; lorsqu'il était question d'acheminement intérieur par camion, il s'agissait de transports par camion sous douane.

16. Au sujet de la réponse à la question 2 de la Partie II, l'intervenante a dit que les procédures à terre à l'intérieur du port s'appliquaient essentiellement aux marchandises dangereuses lors des escales dans les ports du pays. Au sujet de la réponse à la question 6, elle a précisé que les "instruments maritimes" visés étaient les instruments et conventions internationaux de l'OMI, en particulier ceux qui avaient trait au transport des marchandises dangereuses. Au sujet de la réponse à la question 7, elle a indiqué que la compagnie nationale, la Malaysian International Shipping Corporation (MISC), était détenue en totalité par des ressortissants malaisiens mais qu'il n'y avait pas de préférences spécifiques en ce qui concerne le trafic. S'agissant de la réponse à la question 9, elle a précisé que, pour les agents maritimes fournissant leurs services dans le cadre d'une coentreprise, la répartition du capital était la suivante: participation étrangère de 70 pour cent et participation locale de 30 pour cent, soit exactement l'inverse de ce qui était autorisé jusqu'à deux ans auparavant. Au sujet de la réponse à la question 10 de la Partie II, elle a confirmé qu'il existait des restrictions dans le domaine du cabotage pour les navires battant pavillon étranger, mais que des exemptions étaient possibles. Au sujet des questions 27 et 28, auxquelles aucune réponse n'avait été donnée, elle a indiqué que les cargaisons non commerciales - c'est-à-dire celles qui étaient destinées à des projets de l'Etat et à des organismes d'Etat - étaient réservées aux compagnies nationales désignées par l'Etat, lesquelles devaient demander des exemptions lorsqu'elles ne pouvaient pas fournir les services de transport nécessaires.

17. La série de réponses suivante à examiner était celle de la Roumanie (S/NGMTS/W/2/Add.20). Au sujet de la réponse à la question 3 de la Partie I du questionnaire, le représentant de la Roumanie a dit que tous les navires avaient accès aux postes d'accostage; en cas de surcharge, la priorité était

donnée aux navires de ligne. Il n'y avait pas d'arrangement réglementaire s'appliquant aux services de ligne en tant que tels. Au sujet de la réponse à la question 20, l'intervenant a indiqué que certains accords bilatéraux, y compris ceux qui étaient en cours de négociation, s'appliquaient aux transports fluviaux. Les accords bilatéraux conclus récemment dans le domaine des transports maritimes contenaient une clause de traitement NPF, contrairement aux accords négociés plus tôt.

18. La série de réponses suivante à examiner était celle de la Turquie (S/NGMTS/W/2/Add.23). Le représentant de la Turquie a dit que les autorités n'appliquaient pas de système rigoureux de répartition des cargaisons. Au sujet de la réponse à la question 29 de la Partie II du questionnaire, il a fait savoir au Groupe qu'une nouvelle loi sur la concurrence avait été adoptée en Turquie, dont l'application pourrait être étendue ultérieurement au secteur des transports maritimes. S'agissant des mesures fiscales, il a souligné que les listes d'exemptions présentées par la Turquie contenaient des renseignements utiles à ce sujet.

19. La série de réponses suivante à examiner était celle du Ghana (S/NGMTS/W/2/Add.21). Au sujet de la réponse à la question 2 de la Partie I du questionnaire, le représentant du Ghana a indiqué que la part du trafic total assuré par voie maritime était de 95 pour cent (et non de 75 pour cent comme il était indiqué). S'agissant de la réponse à la question 3, il a précisé que le volume des exportations effectuées par mer était de 2 020 349 tonnes; au sujet de la réponse à la question 4, il a apporté une correction et dit que la part du transport de vrac était de 3 869 675 tonnes et que la part des services de ligne assurés par la Black Star Line (transporteur battant pavillon national) était de 119 748 tonnes. S'agissant de la réponse à la question 10, il a dit que la part exacte du trafic de ligne qui était conteneurisée était de 29,5 pour cent. A propos de la réponse à la question 13, il a indiqué qu'il n'y avait pas de restriction appliquée aux fournisseurs étrangers pour les services énumérés à la question 13 et que la participation du secteur privé avait tendance à s'accroître pour un certain nombre de services portuaires et de services auxiliaires.

20. Au sujet de la réponse à la question 20 de la Partie II, l'intervenant a dit qu'il n'y avait pas au Ghana de système de partage du trafic. Un processus de libéralisation avait eu lieu en Afrique de l'Ouest et du Centre, par exemple en Côte d'Ivoire et au Sénégal. Il n'y avait pas actuellement de législation sur le partage du trafic mais plutôt un partage de renseignements sur le trafic. Le principe fondamental de la concurrence s'appliquait au Ghana. Au sujet de la réponse à la question 24, l'intervenant a confirmé que des pays comme le Burkina Faso bénéficiaient de droits d'accostage spéciaux et de facilités d'entreposage afin de réduire leurs frais de transport, et ce en application de la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CONMINMAR). Au sujet de la réponse à la question 35, il a dit que le Conseil des chargeurs ghanéens - association de chargeurs - avait subi des modifications importantes en ce sens que les entités membres qui étaient auparavant des organismes publics, détenus par l'Etat, avaient été de plus en plus privatisées; en outre, la Chambre de commerce était l'entité qui présidait actuellement le Conseil. Au sujet des différends, il a indiqué que les armateurs avaient rarement recours aux tribunaux pour des questions comme les taux de fret, les redevances portuaires excessives, etc.

21. La série de réponses suivante à examiner était celle des Philippines (S/NGMTS/W/2/Add.24). La représentante des Philippines a dit qu'il n'existait pas de sociétés de navigation ou de compagnies maritimes nationales détenues par l'Etat qui fournissaient des services auxiliaires dans son pays. En réponse à une question d'un participant, elle a indiqué que le Décret n° 769 incorporait les dispositions du Code des conférences maritimes dans la législation des Philippines; la loi n'avait toutefois pas été mise en oeuvre en soi car aucun accord bilatéral n'avait été négocié qui soit fondé sur les dispositions de ce code. Le Décret présidentiel n° 1466, qui traitait des cargaisons réservées commandées ou payées par l'Etat, était toujours en vigueur même si, ces dernières années, c'étaient des exemptions, plus que le décret lui-même, qui avaient été appliquées. Au sujet des réponses à la question 4 de la Partie I et à la question 8 a) de la Partie II, l'intervenante a dit que la participation des investisseurs étrangers

dans les services publics comme les transports ou les communications était limitée à 40 pour cent; dans certains cas, les entités qui souhaitaient se livrer à des opérations de transport maritime devaient satisfaire à une prescription concernant un de capital versé minimal; pour être agréées, les entreprises devaient prouver qu'elles avaient la capacité d'effectuer les opérations pour lesquelles elles présentaient une demande. En réponse à la question 13 de la Partie I, l'intervenante a indiqué que les cadres supérieurs (c'est-à-dire les présidents) et les agents d'exploitation principaux (c'est-à-dire les administrateurs) des fournisseurs de services auxiliaires appartenant en partie à des étrangers devaient être de nationalité philippine.

22. Au sujet de la réponse à la question 8 de la Partie II, relative aux mesures concernant la part de cargaison réservée, l'intervenante a confirmé que des navires battant pavillon philippin devaient être utilisés pour transporter les cargaisons dont l'exportation/l'importation et/ou le transport étaient payés par l'Etat; des exemptions étaient accordées dans des cas précis indiqués dans la loi. Les Philippines avaient appliqué ces mesures concernant la part de cargaison réservée de manière très libérale. Au sujet des réponses aux questions 20, 21 et 22, l'intervenante a précisé que le Décret n° 769 se contentait d'encourager une plus grande participation aux échanges bilatéraux et non l'application stricte d'un système de partage du trafic entre les lignes nationales et les lignes des pays de destination. Au sujet de la réponse à la question 21, elle a dit que, pour le moment, les autorités ne semblaient pas vouloir négocier d'autres accords de partage du trafic.

23. La série de réponses suivante à examiner était celle de Singapour (S/NGMTS/W/2/Add.25). Le représentant de Singapour a dit, s'agissant des chiffres indiqués dans la réponse à la question 3 de la Partie I du questionnaire, que les exportations par mer se chiffraient en fait à 114,8 millions de tonnes de marchandises. Des précisions au sujet d'autres réponses seraient présentées par écrit au Groupe.

24. La série de réponses suivante à examiner était celle de l'Argentine (S/NGMTS/W/2/Add.22). Au sujet de la réponse aux questions 6 à 11 de la Partie I du questionnaire, le représentant de l'Argentine a dit que, s'il n'existait pas de chiffres, c'était que les services de ligne utilisés pour le commerce extérieur du pays n'étaient pas tenus de fournir de tels renseignements. Au sujet des réponses aux questions 13 et 14, il a dit que, en principe, aucune restriction n'était appliquée aux services visés dans ces questions. S'agissant de la réponse à la question 8 c) de la Partie II, il a indiqué que le Secrétariat aux transports et le Sous-Secrétariat aux transports maritimes étaient les organismes chargés des accords bilatéraux. Au sujet de la réponse à la question 8 d), il a dit que son pays ne disposait pas de renseignements sur les parts en pourcentage représentées par les équipages étrangers et les équipages nationaux employés sur les navires exploités par des armateurs argentins. Au sujet de la réponse à la question 12, il a précisé que les entreprises maritimes argentines ne bénéficiaient pas de prêts à faible taux d'intérêt, d'un traitement fiscal préférentiel, ni du remboursement de leurs impôts - contrairement à ce qui était dit dans la réponse correspondante de la version anglaise du document S/NGMTS/W/2/Add.22. En réponse à une question d'un participant, il a indiqué que la durée de validité du Décret n° 1493, qui accordait le traitement national aux navires étrangers, était de trois ans.

25. Pendant la réunion, le Président a aussi laissé un certain temps aux délégations dont les réponses avaient été examinées à la précédente réunion du Groupe pour donner des éclaircissements à leur sujet.

26. Le représentant de l'Egypte a dit qu'une série de projets de loi, et non une seule loi comme il l'avait précédemment indiqué au Groupe, était actuellement à l'examen à l'Assemblée nationale, qui modifierait dans la pratique un certain nombre de lois existantes concernant le secteur des transports maritimes. Il fournirait des copies des nouvelles lois au Groupe une fois qu'elles auraient été adoptées.

27. Le représentant des Etats-Unis a précisé que, contrairement à ce qu'il avait dit à la précédente réunion du Groupe, certaines ventes de la Commodity Credit Corporation, par exemple dans le cadre

de programmes d'aide alimentaire et d'assistance extérieure, étaient associées à des marchés publics. Au sujet de la réponse à la question 7 de la Partie I du questionnaire, il a indiqué que des données sur les conférences n'avaient pas été recueillies jusque-là et qu'il faudrait pour le faire un temps et des ressources considérables. S'agissant de la réponse à la question 14, il ne pensait pas que le mouvement international de marchandises sous forme de transport multimodal de bout en bout soit affecté par les restrictions concernant le cabotage. Au sujet de la réponse à la question 20 de la Partie II, il a confirmé que les Etats-Unis n'avaient passé qu'un seul accord de partage du trafic: l'accord maritime bilatéral avec la République populaire de Chine, qui prévoyait une parité du trafic de ligne bilatéral des marchandises, pour les cargaisons commerciales exportées et importées, l'objectif étant que les navires de chaque nation transportent au moins un tiers de ces cargaisons. Au sujet de la réponse à la question 25, il a confirmé que des mesures pouvaient être prises, en vertu de l'article 19 de la Loi de 1920 sur la marine marchande, pour remédier à des conditions défavorables, même pour le trafic qui n'était pas assuré par des navires des Etats-Unis. Des précisions sur d'autres questions soulevées en février figuraient dans les renseignements complémentaires fournis dans le document S/NGMTS/W/2/Add.11/Suppl.1.

28. Le représentant des Communautés européennes a dit que des données étaient encore rassemblées au sujet des seconds registres mais que les renseignements fournis dans les réponses des CE couvraient en tout état de cause tous les navires battant pavillon des Etats membres de l'UE; la tâche était d'autant plus difficile que la définition des seconds registres variait d'un Etat membre à l'autre. L'intervenant a confirmé qu'aucune partie du commerce effectué par des conférences de ligne n'était assujettie à des mesures gouvernementales correspondant à une forme quelconque de partage du trafic (par exemple, 40-40-20). Au sujet de la réponse à la question 13 de la Partie I, il a précisé qu'aucune restriction n'était appliquée par l'Espagne ou le Portugal aux services auxiliaires énumérés; il a confirmé l'existence de restrictions en Grèce mais a précisé que, dans le cas des services d'agence maritime, la restriction s'appliquait aux services de consignation de navires en rapport avec la gestion des navires mais pas aux opérations commerciales indiquées dans le projet de modèle de liste. Au sujet de la réponse à la question 14, il a indiqué qu'il existait des restrictions appliquées aux voies navigables intérieures qui étaient liées à la nationalité des barges mais qu'elles ne constituaient pas des restrictions à l'investissement étranger en tant que telles; en outre, il n'y avait aucune autre forme de restriction limitant l'accès et le recours aux voies navigables intérieures pour le transport intérieur des marchandises. Au sujet de la réponse à la question 20, il a dit que certains accords étaient de durée limitée mais qu'ils étaient pour la plupart automatiquement renouvelables - c'est-à-dire que, dans la pratique, ils n'étaient généralement pas limités dans le temps.

29. Le représentant de la République de Corée s'est référé à la deuxième phrase du deuxième paragraphe de la page 6 de la note sur la réunion du Groupe des 9 et 10 février (S/NGMTS/4) et dit qu'il n'avait pas donné de réponse définitive au sujet de la question 8 a), comme le laissait entendre le texte de cette note ou le texte du corrigendum que sa délégation avait fait distribuer de manière informelle à la réunion: il avait alors indiqué qu'il devrait vérifier si des limitations étaient appliquées aux "autres formes de présence commerciale" au sens du paragraphe 2 des définitions jointes au projet de modèle de liste. En fait, il était apparu après vérification que la liste de la République de Corée ne correspondait pas exactement à cet égard au projet de modèle de liste et le corrigendum distribué de manière informelle à la réunion avait été corrigé en conséquence par la délégation coréenne dans le corrigendum distribué formellement peu de temps après (S/NGMTS/W/2/Add.7/Corr.1): les mots "model schedule" (modèle de liste) figurant sous la question 8 a) dans le corrigendum informel étaient remplacés par les mots "Korean schedule" (liste coréenne) dans la partie correspondante du corrigendum présenté formellement. L'intervenant voulait être sûr que ce changement ne serait pas interprété comme étant un commentaire sur la valeur de l'offre faite par la République de Corée.

30. Le représentant de la Pologne a dit, pour clarifier la réponse à la question 1 de la Partie I du questionnaire, qu'il y avait 28 navires polonais battant pavillon étranger, qui représentaient

595 000 tonnes de port en lourd; ce chiffre avait été établi aux fins de la réunion en cours et pouvait ne pas être tout à fait compatible avec les autres chiffres donnés dans la réponse. Au sujet de la réponse à la question 7, l'intervenant a dit qu'il n'existait pas de données sur les conférences de lignes car ces arrangements commerciaux volontaires ne faisaient l'objet d'aucune surveillance ni d'aucune forme d'intervention à moins qu'ils ne contreviennent à la Loi antimonopole ou à la Loi sur la concurrence. S'agissant de la réponse à la question 9, il a dit que la part du commerce relevant d'accords maritimes bilatéraux (dont aucun ne contenait de disposition sur le partage du trafic) en général était de 17 pour cent. Au sujet de la réponse à la question 12, il a confirmé que la part du trafic portuaire total qui était conteneurisée était de 2 pour cent et a donné la ventilation ci-après pour les principaux ports polonais: Gdansk, 23 300 000 tonnes; Gdynia, 7 800 000 tonnes; et Szczecin/Swinoujscie, 17 500 000 tonnes. S'agissant de la réponse à la question 14, il a indiqué qu'il y avait en Pologne des fournisseurs étrangers qui fournissaient des services d'agence maritime, de transit et de contrôle des cargaisons.

31. Au sujet de la réponse à la question 5 de la Partie II du questionnaire, l'intervenant a dit que le Parlement examinait un projet de loi sur l'infrastructure portuaire. S'agissant de la réponse à la question 9, il a indiqué que les coentreprises constituées pour la gestion des ports maritimes devaient obtenir un permis des autorités polonaises; il n'existait pas de réglementation générale s'appliquant spécifiquement à la gestion des ports, mais la Chambre de commerce avait publié certaines recommandations à ce sujet. En ce qui concerne la réponse aux questions 6 et 7, l'intervenant a confirmé qu'il n'existait pas dans son pays de définition des expressions "transport maritime international" et "compagnie maritime nationale". Au sujet de la réponse aux questions 20 et 21, il a dit que la Pologne avait conclu 13 accords bilatéraux, dont aucun ne contenait de disposition sur le partage du trafic. Il a mentionné à cet égard les accords passés avec l'Inde, les Pays-Bas, la France, l'Italie, la Grèce, l'Egypte et Chypre. Les accords bilatéraux qui traitaient des questions fiscales étaient très importants pour le secteur des transports maritimes; lorsque les accords bilatéraux concernant des questions économiques générales ne prévoyaient pas de mesures fiscales, la Pologne s'efforçait de faire inclure de telles mesures dans les accords qu'elle concluait avec les mêmes pays au sujet des transports maritimes. La Pologne appliquait des mesures de rétorsion aux pays qui taxaient les recettes du fret des navires battant pavillon polonais mais, autrement, elle n'appliquait généralement pas de telles taxes. Au sujet de la réponse à la question 26, l'intervenant a dit que les services de pilotage et de remorquage étaient réservés aux ressortissants polonais. Il a rappelé au Groupe qu'il n'y avait pas de restrictions concernant l'accès aux ports ou aux installations portuaires polonais, que la Pologne n'appliquait pas de système de parts de cargaison réservées et que les chargeurs pouvaient choisir librement entre navires étrangers et navires nationaux pour leurs transports.

32. A la fin des débats sur le deuxième point de l'ordre du jour, le Président a dit qu'il demanderait au Secrétariat de commencer à établir une compilation des réponses au questionnaire, comme l'avait suggéré le représentant des Communautés européennes. Il a suggéré que cette compilation soit axée sur la Partie II du questionnaire, car les réponses données se rapportaient aux questions que le Groupe devait traiter ultérieurement.

33. Le troisième point de l'ordre du jour était l'examen du projet de liste sur les transports maritimes.

34. Le représentant des Etats-Unis a expliqué que plusieurs suggestions incluses dans les observations que sa délégation avait fait distribuer au sujet du projet de liste étaient d'ordre technique et concernaient des points assez précis. S'agissant du transport multimodal et des livraisons porte à porte, il a dit que la note concernant la liste devait être modifiée pour tenir compte des engagements de libéralisation spécifiques dans ce domaine.

35. Plusieurs délégations ont souligné que le projet de liste serait utile pour prendre des engagements dans ce secteur et constituait un point de référence précieux pour assurer une meilleure transparence



et une plus grande sécurité juridique. Certains pouvaient accepter que des négociations aient lieu au sujet d'autres modifications à apporter au projet de liste, même s'il s'agissait de modifications fondamentales concernant le transport des cargaisons au-delà de l'environnement portuaire; pour qu'un tel exercice soit utile, il faudrait toutefois que les participants confirment d'abord que ces modifications fondamentales étaient politiquement acceptables. D'autres ont fait valoir qu'il n'était pas nécessaire de convenir au plan multilatéral de changements à apporter au projet de liste car il n'y avait rien, qu'il s'agisse d'améliorations ou d'autres modifications, que les pays ne puissent ajuster lorsqu'ils inscriraient des engagements dans leurs propres listes; en outre, des modifications quant au fond, comme celles qui touchaient au transport multimodal, dépasseraient le cadre du mandat du Groupe, qui était limité aux négociations sur le secteur des transports maritimes en tant que tel et non sur les autres modes de transport. Il a aussi été dit que les travaux concernant les aspects techniques du projet de liste qui laissaient à désirer ne devaient en aucun cas servir d'excuse pour ne pas contracter d'engagement ou pour retarder le passage à la phase des négociations; le Groupe devait faire porter son attention sur des questions concrètes, importantes, qui touchaient au fond. Une délégation a souligné que, si l'on traitait efficacement les questions mentionnées dans la note relative à la liste, l'attitude très sceptique du secteur maritime de son pays pourrait s'en trouver transformée.

36. Le Président a dit qu'il lui semblait que l'on amorçait manifestement le passage de la phase d'examen des données factuelles à la phase des négociations. Il a dit que, grâce aux questionnaires, le Groupe disposait d'une meilleure base factuelle pour la négociation des engagements. Les débats avaient aussi révélé que le projet de liste avait joué et continuerait de jouer un rôle très important en tant que cadre fiable pour la prise d'engagements. Sur la base d'un processus qui pouvait être plurilatéral, multilatéral ou bilatéral, le Groupe devait aller de l'avant et traiter de la nature précise des engagements et d'éventuelles modifications à apporter au projet de liste. Dans ce contexte, le Président a suggéré qu'il engage activement les négociations sur les engagements au plus tard en septembre et dit que, si les délégations pouvaient commencer à présenter des offres améliorées en se fondant sur tous les éléments qui figuraient dans le projet de liste avant même les vacances d'été, elles faciliteraient considérablement le processus. En outre, entre la réunion en cours et le mois de septembre, le Groupe pourrait entamer la phase finale de l'examen des données factuelles, sinon l'achever complètement.

37. De très nombreux participants ont appuyé la suggestion du Président selon laquelle les négociations sur les engagements devaient commencer d'ici à septembre. Quelques délégations ont annoncé qu'elles étaient prêtes à présenter une offre conditionnelle avant même les vacances d'été. Quelques autres ont rappelé au Groupe qu'elles avaient maintenu leurs offres et elles ont invité instamment les autres participants à présenter à nouveau, comme point de départ, les meilleures offres qu'ils avaient faites pendant le Cycle d'Uruguay. Une délégation a dit que le Groupe progressait vers la phase des négociations proprement dites, mais qu'il n'était pas nécessaire de se dépêcher; le moment auquel engager les négociations était crucial dans le secteur des transports maritimes; il ne suffisait pas de s'accuser mutuellement, ce qui importait, c'était le véritable niveau des restrictions réglementaires en place. Une autre délégation a dit qu'ou bien les participants avançaient en parallèle ou bien il ne devait pas y avoir de mouvement du tout, c'est-à-dire que les actions menées par tous les gouvernements participants devaient être transparentes et équitables. Le Président a dit qu'il engagerait des consultations sur la nature et le calendrier précis des travaux à réaliser au cours des mois à venir.

38. Le point suivant de l'ordre du jour concernait les autres questions. Le représentant des Communautés européennes s'est reporté à la deuxième phrase du deuxième paragraphe complet de la page 3 du document S/NGMTS/4 et a précisé que, contrairement à ce qui y était dit, les aides publiques accordées aux compagnies maritimes établies dans les Etats membres de l'UE étaient liées à l'immatriculation.

39. S'agissant des dates des réunions futures, le Groupe est convenu qu'il tiendrait sa réunion suivante les 10 et 11 juillet 1995. Le Président a indiqué que l'on chercherait à cette réunion à examiner les dernières réponses au questionnaire et que, compte tenu des débats qui avaient eu lieu au titre du troisième point de l'ordre du jour, il mènerait des consultations avec les délégations au cours des semaines à venir pour déterminer quels éléments des travaux ultérieurs du Groupe pourraient aussi être traités à ce moment là.