

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/C/W/155/Add.1

18 septembre 2000

(00-3658)

Conseil du commerce des services

Original: anglais

COMMUNICATION DE LA POLOGNE

Réexamen des exemptions des obligations énoncées à l'article II

Réponses aux questions posées au sujet de la liste des exemptions de l'obligation NPF de la Pologne au cours du réexamen des exemptions de l'obligation NPF

Addendum

La délégation de la Pologne a fait parvenir au Secrétariat la communication ci-après, en demandant qu'elle soit distribuée aux membres du Conseil du commerce des services.

A. RÉPONSE À LA QUESTION N° 529 POSÉE PAR LE JAPON:

1. La moitié seulement des 85 accords bilatéraux sur les services de transport aérien renferme des dispositions réciproques concernant la vente et la commercialisation de ces services (la liste de ces accords figure à l'annexe 1). Aucun ne contient de dispositions concernant les services de systèmes informatisés de réservation (SIR).

B. RÉPONSE À LA QUESTION N° 530 POSÉE PAR LE JAPON:

2. *L'accès préférentiel au marché* consiste en ce qui suit. Dans le cadre d'un accord bilatéral sur les services de transport aérien, un transporteur est désigné pour fournir – sur la base de la réciprocité et conformément à la réglementation polonaise – des services de transport aérien en Pologne. La vente de ces services peut être effectuée par le transporteur lui-même ou par des agents. Aucune autre préférence n'est accordée au transporteur désigné.

C. RÉPONSE À LA QUESTION N° 655 POSÉE PAR LE JAPON:

3. Une liste des accords bilatéraux sur les transports, par pays et par secteur, est présentée à l'annexe 1 de ce document.

D. RÉPONSE À LA QUESTION N° 656 POSÉE PAR LE JAPON:

4. Dans le cas considéré, l'exemption NPF concerne l'arbitrage obligatoire des différends relatifs aux investissements entre l'État polonais et les investisseurs de pays avec lesquels la Pologne a conclu un accord bilatéral sur la promotion et la protection des investissements étrangers. La Pologne n'est pas tenue de recourir à l'arbitrage dans le cas des différends avec des investisseurs étrangers d'autres pays. La portée de ces accords doit être aussi générale que possible. Il y a des investissements étrangers dans le secteur des services de transport, sous la forme de la présence commerciale d'un fournisseur de services étranger qui établit une entreprise de transport avec la participation de

capitaux étrangers. Il n'y a donc aucune raison de l'exclure du champ d'application des accords sur les investissements étrangers.

E. RÉPONSE À LA QUESTION N° 657 POSÉE PAR LE JAPON:

5. *Transports aériens.* Des contingents ne sont pas expressément établis dans le secteur des transports aériens. Toutefois, les accords bilatéraux sur les services de transport aérien renferment des dispositions fixant la part de la capacité et la fréquence des vols, qui, prises ensemble, équivalent à un contingent.

6. *Transports par les voies navigables intérieures.* Il n'y a pas de contingent de transport dans ce secteur.

7. *Transports maritimes.* Il n'y a pas de contingent de transport dans ce secteur.

8. *Transports ferroviaires.* Il n'y a pas de contingent de transport effectif dans ce secteur.

9. *Transports routiers.* Des contingents de transport, fixant le nombre total de permis d'entrée accordés aux véhicules commerciaux étrangers, sont appliqués sur la base des dispositions des accords sur les transports routiers internationaux, bilatéraux et en transit. Aucun contingent n'est appliqué pour le cabotage (transport sur le territoire polonais), l'accès à ce marché étant réservé aux personnes et aux entreprises polonaises. Il y a actuellement deux régimes: a) un régime multilatéral et b) un régime bilatéral. Dans les deux cas, il est nécessaire de limiter l'accès au marché pour assurer la protection et l'entretien adéquat de l'infrastructure routière.

10. Des contingents multilatéraux sont négociés et fixés dans le cadre de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)¹, uniquement pour les transports internationaux de marchandises. Ce système tient compte, en particulier, des normes relatives à l'environnement et à la sécurité auxquelles répondent les camions, établissant une clé d'échange entre les permis délivrés pour les différentes catégories de véhicules (par exemple, un permis délivré pour un camion dit traditionnel est égal à trois permis délivrés pour un camion répondant à des normes environnementales et de sécurité plus strictes).² En outre, un contingent spécial est attribué à certains États membres de la CEMT pour des raisons humanitaires (ces pays sont actuellement l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine et la Moldova). Les règles spécifiques régissant le contingent multilatéral de la CEMT sont énoncées dans sa résolution de mai 2000 sur l'évolution du contingent multilatéral.

11. Conformément à cette résolution, les États membres de la CEMT peuvent appliquer un régime de permis bilatéral (avec ou sans contingent) sans préjudice des conditions régissant le contingent multilatéral. Des contingents bilatéraux ont été fixés – sur la base de la réciprocité – dans le cadre de 44 accords bilatéraux, ils concernent les transports internationaux de marchandises. Dans le cas de l'Autriche, de la Croatie, de la Fédération de Russie, de l'Italie, de la Lettonie, de la République slovaque, de la République tchèque et de la Slovénie, des contingents ont été fixés aussi pour les transports internationaux de voyageurs. Les contingents bilatéraux ne concernent pas le cabotage, l'accès à ce marché étant réservé aux opérateurs polonais. Il n'y a pas de contingent dans le cadre du trafic bilatéral pour les opérateurs de la Finlande (depuis 1998), du Luxembourg (depuis 1999), de la République tchèque (depuis 2000), de la République slovaque (depuis 2000) et de la Slovénie (depuis 2000). Pour ces trois derniers pays, il n'y a pas non plus de contingent dans le cadre du trafic en transit (depuis 2000).

¹ La Pologne est membre de la Conférence depuis 1991.

² On distingue trois catégories de véhicules: EURO-0 (camions traditionnels ou noirs), EURO-1 (camions verts), EURO-2 (camions verts et sûrs) et EURO-3 (camions plus verts et plus sûrs). Une quatrième catégorie, EURO-4, doit être introduite en 2005.

Annexe 1

**Liste des accords bilatéraux conclus par la Pologne par pays et
par secteur de transport, à compter de juillet 2000**

Pays	SECTEUR DE TRANSPORT				
	Air	Mer	Fer	Route	Voies navigables
Afghanistan	1962				
Afrique du Sud	1993				
Albanie	1957	1992		1990	
Algérie	1965	1975			
Allemagne	1975	1995	1971	1969 ³	1991
Angola	1976				
Arménie	1998				
Autriche	1956			1966, ⁴ 1993, ⁵ 1997 ⁶	
Azerbaïdjan	1997				
Bahreïn	1997				
Bélarus	1993	1992	1992	1992	
Belgique	1956			1968	
Bénin	1988				
Brésil		1976			
Bulgarie	1949	1972		1972	
Birmanie	1977				
Cambodge	1987				
Canada	1976				
Chine	1986	1996			
Chypre	1971	1984		1981	
Communauté européenne					2000 ⁷
Corée du nord	1978				
Corée du Sud	1991				
Côte-d'Ivoire	1984				
Croatie	1966			1994	
Cuba	1974	1984			
Danemark	1961	1924		1972	
Égypte	1956	1977			
Émirats arabes unis	1994				
Espagne	1973			1978	
Estonie	1993			1992	
États-Unis d'Amérique	1988				
Éthiopie	1977				
Ex-République yougoslave de Macédoine				1998	
Fédération de Russie	1968		1972	1966 ⁸	

³ Modifié en 1991.

⁴ Services de transport par autobus.

⁵ Services de transport de marchandises.

⁶ Services de transport non réguliers de voyageurs.

⁷ Services de transport de voyageurs.

⁸ Appliqué jusqu'à l'entrée en vigueur de l'Accord de 1996.

Pays	SECTEUR DE TRANSPORT				
	Air	Mer	Fer	Route	Voies navigables
Finlande	1963			1969	
France	1960	1973		1968	
Grèce	1963	1975		1977	
Guinée équatoriale		1992			
Hongrie	1976	1993		1965	
Inde	1977	1960			
Indonésie	1991				
Iran	1999			1976	
Iraq	1961			1984	
Irlande	1977				
Islande		1924			
Israël	1990				
Italie	1975	1974		1968	
Japon	1994	1978			
Jordanie	1993			1978	
Kazakstan	1997			1997	
Kenya	1988				
Koweït	1977				
Laos	1976				
Lettonie	1992	1999		1992	
Liban	1976				
Lituanie	1992	1995	1992	1992	
Luxembourg	1969			1989	1994
Macédoine				1998	
Madagascar	1978				
Malaisie	1975				
Malte	1985				
Maroc	1969			1993	
Mexique	1990				
Moldavie	1995			1997	
Mongolie	1989				
Norvège	1961			1970	
Ouzbékistan	1995				
Pakistan	1970	1975			
Pays-Bas	1960	1971		1969	1992
Philippines	1993				
Portugal	1975	1976		1986	
Qatar	1998				
République slovaque	1994		1994	1998	
République tchèque	1969		1971	1970	1956
Roumanie	1977			1968	
Royaume-Uni	1960			1975	
Sénégal	1969				
Singapour	1979				
Slovénie	1995			1996	
Soudan	1980				
Sri Lanka	1982	1986			
Suède	1956			1968	
Suisse	1961			1975	
Syrie	1962			1978	
Thaïlande	1976				

Pays	SECTEUR DE TRANSPORT				
	Air	Mer	Fer	Route	Voies navigables
Tunisie	1969			1980	
Turquie	1967			1977 ⁹	
Ukraine	1994		1993	1992	
Viet Nam	1976	1995			
Yougoslavie	1955			1969	

⁹ Modifié en 1994.