**Commentaires du Gouvernement de la Jamaïque au**

**Plan d’action préliminaire de l’AEC 2016-2017 Rev. 3**

**IV Réunion de la Sous-commission du Plan d’action du Secrétariat de l’AEC,**

**26 April 2016**

**Section 1- Tourisme durable**

**1.2** Formation et renforcement de capacités

La Jamaïque appui le développement de programmes d’échange dans le but de favoriser l’apprentissage de langues étrangères, comme le partenariat de l’Association avec le Centre International Guadeloupe pour une approche régionale des langues (CIGAREL) et salue l’initiative de renforcement de capacités dans le secteur du tourisme.

Toutefois, il faudrait porter une attention particulière aux Etats membres qui, tout en étant prêts à profiter de ces initiatives, peuvent avoir des difficultés pour y accéder en raison des restrictions actuelles de visa et les répercussions financières qu’elles impliquent.

Il est recommandé de tenir compte de ces facteurs dans l’organisation de ces programmes, afin de pouvoir mettre en place les mesures nécessaires pour faciliter l’accès des Etats membres.

**Section 2- Développement du Commerce et des Relations économiques extérieures**

**2.1** Réduction et Élimination Progressive des Obstacles au Commerce et à l'Investissement dans la Région de la Grande Caraïbe

Concernant le paragraphe 2.1 sur **la Réduction et Élimination Progressive des Obstacles au Commerce et à l'Investissement dans la Grande Caraïbe**, il convient de noter que plusieurs des propositions, comme la signature d’un Protocole d’entente relatif à la circulation de femmes et hommes d’affaires dans la Grande Caraïbe moyennant le Programme de Carte de voyageur d’affaires de l’AEC (ACS-BTC), le développement de ports et les préférences tarifaires réciproques entre les Etats membres de l’AEC, exigent un examen profond des politiques.  

2.1 Réduction et Élimination Progressive des Obstacles au Commerce et à l'Investissement dans la Grande Caraïbe

Le commerce a souvent subi des fluctuations dans la région de la Grande Caraïbe pour différentes raisons, ce qui a permis à certains Etats membres d’en bénéficier plus que d’autres. Il convient de remarquer que ce mécanisme pourra représenter un avantage pour certains pays de la région par la facilitation de la circulation pour des motifs commerciaux ou d’affaires.

Cependant, une difficulté peut se poser dans la définition des ’hommes et femmes d’affaires ‘. A cet égard, il faudra être précis dans la définition des paramètres des ’hommes et femmes d’affaires ‘ qui profiteront de ce régime. Autrement dit, est-ce-que l’initiative comprend les fournisseurs de service et les artistes ? En outre, il faut faire particulièrement attention à assurer que le Programme de Carte de voyage d’affaires de l’AEC soit conforme aux principes internationaux du commerce et de la facilitation commerciale établis par l’Accord général sur le commerce et les services de 1995.

**2.1.2** Transport Maritime de Courte Distance (TMCD)

En ce qui a trait à *la création d'une banque de données des besoins ou des demandes d'importation et les offres d'exportation,* il convient de signaler qu’il est nécessaire de partager l’information (au moins l’information publique) relative aux flux de marchandises, origine/destination, tarifs, etc. Cela dans le but d’accroître la collaboration entre les ports régionaux, d’améliorer les économies d’échelle et rendre les ports plus compétitifs.

**2.2** Promotion des Micro, petites et moyennes entreprises (MPME) dans la Grande Caraïbe

La Jamaïque n’a aucune difficulté concernant la réalisation d’une réunion annuelle relative aux MPME, visant à approfondir la collaboration régionale et permettre les échanges de perspectives politiques dans ce domaine du développement économique, qui est un domaine sensible pour les Etats membres de l’AEC. Il convient de remarquer qu’il existe une proposition de l’Association de petites entreprises de la Jamaïque (SBAJ), conjointement avec l’Association caribéenne de petites et moyennes entreprises (CASME) d’organiser une Conférence régionale de MPME à Montego Bay, Jamaïque, au mois de septembre 2016, sur le sujet de la “Collaboration pour la durabilité de la Caraïbe”.  Il est prévu que l’organisation de la conférence sera confirmée à la fin du mois de mars 2016. Nous estimons que cette réunion sera complémentaire de la réunion annuelle plus large sur les MPME proposée dans le paragraphe 2.2.

2.3 Promotion de la convergence et de l'approfondissement du commerce au sein de l’AEC à travers de nouveaux schémas

En référence au 2.4 sur la **Promotion de la convergence et de l'approfondissement du commerce au sein de l’AEC à travers de nouveaux schémas** et au 2.5 sur **le renforcement de la capacité commerciale au sein de la région,** nous avons pris note de la proposition du Mexique de réunir ces deux paragraphes. Toutefois, nous préférons garder séparé le 2.5 relatif au renforcement de la capacité commerciale de la région.  **Par ailleurs, nous estimons que** la proposition du paragraphe 2.4  d’un bulletin de suivi du commerce au sein de l’AEC doit être maintenue dans le Programme de travail. Outre la CEPAL, qui fournit des données sur le commerce intrarégional (en omettant parfois la Caraïbe), il existe peu de données disponibles. .

**Section 3 – Transport**

***TRANSPORT***

*Le programme* ***« Unification de la Caraïbe par voie aérienne et maritime »*** *sera mis en œuvre par le biais d’activités dans le domaine du transport aérien et maritime, susceptibles de contribuer de manière efficace, à l’expansion du commerce et des investissements au sein de la Caraïbe, du tourisme multi-destinations, et de la coopération fonctionnelle en général entre les États Membres et Membres Associés de l’AEC.*

COMMENTAIRE

Ayant noté l’emploi de l’expression “susceptibles de” à la deuxième (2) ligne du paragraphe ci-dessus, nous recommanderions l’expression “dirigées à”. Le mot “susceptible” a une connotation qui évoque quelque incertitude.

La connectivité dans la Caraïbe a été un point récurrent, par conséquent la Jamaïque soutiendra toujours les efforts et les actions que réalise l’AEC par le biais du programme « Unification de la Caraïbe par voie aérienne et maritime ». En tant que nation qui dépend du tourisme, le tourisme multi-destination revêt aussi pour nous un intérêt particulier.

**3.2**   Stratégie portuaire et maritime de la Grande Caraïbe

Concernant le développement des infrastructures portuaires, il faut définir les conditions minimales requises sur la base des demandes du marché – par exemple, équipements de manutention, espace d’entreposage – RoRo/LoLo, marchandises en vrac.

* 1. Faire avancer le thème de la Connectivité.

*Travailler vers l’établissement d’un cadre d’activités avec des partenaires internationaux pour aborder et faire avancer des questions concernant la connectivité aérienne et maritime dans la région de la Grande Caraïbe*.

*.*

COMMENTAIRE:

Le gouvernement de la Jamaïque appuie aussi cette activité.

* + 1. Accord de Transport aérien entre les États Membres et Membres Associés de l’Association des États de la Caraïbe

Continuer à promouvoir la mise en œuvre et la mise à jour de l’Accord, afin de répondre au besoins d’une politique générale de l’aviation pour la Grande Caraïbe, de l’établissement d’un cadre juridique et de coopération offrant un plus grand nombre d’options de service aérien avec la réduction de coûts et de prix, d’un plus grand nombre de routes et de transporteurs, et de meilleurs services, ainsi d’assurer les plus hauts niveaux en matière de sûreté et de sécurité de fonctionnement pour l’aviation civile. Définir des actions de coopération avec des entités internationales du domaine maritime et aérien et faciliter la connectivité dans la région.

La facilité de transport dans la région apportera aux Etats membres des avantages économiques et sociaux remarquables, car elle offre la possibilité d’une plus large coopération dans les domaines de la culture et du tourisme. L’amélioration du transport aérien facilitera considérablement le mouvement de marchandises dans tout le marché caribéen, de même que la disponibilité de services dans toute la région.

En tant que présidence du Comité spécial sur le transport, la Jamaïque prend note des commentaires de Cuba faits dans le projet de document précédent, relatifs à l’Accord de transport aérien, et convient que, même si très peu de progrès ont été faits pendant la dernière période biennale, des avancements peuvent être accomplis au cours des deux prochaines années.

* + 1. Convoquer des réunions d’experts sous le thème de la connectivité

*Établir un cadre d’activités pour aborder des questions sur la connectivité dans la région de la Caraïbe.*

**COMMENTAIRE**

L’accord de l’AEC a été adopté au Panama le 12 février 2004, mais jusqu’à présent seulement le tiers (⅓) des vingt-neuf (29) Etats l’a ratifié. La Jamaïque a ratifié l’Accord le 19 septembre 2009. Cela fait que les compagnies aériennes qui souhaitent exploiter des vols vers des états qui n’ont pas signé l’accord rencontrent des difficultés et cela constitue des occasions perdues. Il faut avoir un plan d’action défini pour parvenir à ce que l’accord soit ratifié par la majorité des états qui l’ont signé. Cela représentera un signal pour les compagnies aériennes indiquant que la Caraïbe résout sérieusement ses problèmes de connectivité et entraînera une plus grande fiabilité à la planification de routes des lignes aériennes. Cela permettrait de jeter les bases pour la réalisation du but énoncé au point 3.3, d’accomplir la connectivité par voie maritime et aérienne.

Un objectif ultérieur consisterait à négocier l’accroissement de droits de liaison aérienne entre les états au-delà de la cinquième (5e) liberté.

**Tourisme multi-destinations**

C’est un objectif désirable dans un marché du tourisme qui devient de plus en plus compétitif. Etant une région qui a un riche héritage culturel et de magnifiques atouts, nous pourrions tirer avantage d’aménagements bien structurés où les touristes arrivant par des bateaux de plaisance ou par avion pourraient profiter d’expériences multiples pendant leurs vacances. Les paquets pourraient avoir des prix concurrentiels pour différentes destinations et maximiser leur rendement économique. La connectivité aérienne entre les états et la connectivité intermodale maritime et aérienne seraient des éléments importants pour la réduction du prix du voyage et la connectivité opportune. En outre, de meilleurs niveaux d’accords commerciaux entre les lignes aériennes de la région seront un autre élément important pour avoir une connectivité opportune, ce qui conduira en fin de compte à enrichir l’expérience des touristes.

Bien que nous reconnaissions que les divers Etats membres et Membres associés ont des politiques de transport aérien différentes, il faut continuer de nous efforcer à libéraliser l’Accord multilatéral de transport aérien. Par exemple, des dispositions plus libérales en ce qui a trait à (i) la Désignation, (ii) les questions de propriété et de contrôle, et (iii) les tarifs. On remarque la flexibilité de l’Accord de transport aérien en relation aux droits de la 5e liberté (que la Jamaïque applique) de même qu’au principe de Communauté d’intérêts.

Il faut porter une plus grande attention et explorer les fondements commerciaux/économiques des lignes aériennes pour fournir des options de service accrues (c’est-à-dire, routes, lignes aériennes et services) à de faibles coûts et prix dans la région, car ils vont plus loin que l’existence d’un Accord libéral de transport aérien. Le cadre juridique et de coopération proposé devrait tenir compte de ces constatations pour assurer qu’elles favorisent et appuient l’expansion des services aériens.

Pour cette raison, ce que propose le point 3.3.2 concernant les réunions d’experts sur le sujet de la connectivité pourrait être utile à cet égard.

**Section 4-** **Réduction** **des risques de catastrophe**

En tant que Petits Etats insulaires en développement, un des défis majeurs auxquels nous devons faire face est celui de notre vulnérabilité aux catastrophes naturelles. De ce fait, la Jamaïque est engagée à assurer une gestion appropriée des risques et de la préparation aux catastrophes régionales. Nonobstant, dans l’élaboration de plans pour lutter contre ces menaces, il est nécessaire de prendre en considération la dotation de ressources et de fonds.

**Section 5- Commission de la Mer des Caraïbes**

Le gouvernement de la Jamaïque n’a aucune objection concernant les dispositions ou propositions énoncées dans cette section du programme d’action. Nous appuyons les appels permanents des Etats membres de la communauté caribéenne à déclarer la Mer des Caraïbes comme une zone spéciale dans le contexte des délibérations aux Nations Unies. En effet, ils ont cherché à faire prévaloir l’initiative par le biais de la résolution biennale sur la matière, qui est déposée au Deuxième Comité de l’Assemblée générale de l’ONU. Nous soutenons l’énoncé du paragraphe 5.1 et nous souhaiterions qu’il y ait un échéancier clair pour le ‘dialogue’ entre les Etats membres de l’AEC, qui fournira lui-même un clair énoncé de la manière dont nous voulons procéder pour avancer dans cette initiative, aussi bien au sein de l’AEC, qu’en assurant le soutien d’autres Etats membres de la communauté internationale via les mandats émanant de la résolution biennale au Deuxième Comité de l’AGNU.

**Section 6 – Culture et Education**

La Jamaïque propose que les universités privées et que d’autres institutions d’enseignement supérieur soient inclues dans la collaboration, si elles n’ont pas déjà été tenues en compte.

Quant au coût des initiatives, la Jamaïque cherche à éclaircir s’il est prévu que les institutions assument les coûts liés aux activités de recherche, puisque cela peut avoir un impact sur la mise en œuvre.

Nous appuyons aussi l’idée des échanges virtuels. Les échanges de professeurs étudiants doit être aussi considéré dans le contexte des accords binationaux existants.