

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

S/CSS/W/138

19 mars 2002

(02-1421)

Conseil du commerce des services
Session extraordinaire

Original: espagnol

COMMUNICATION DU COSTA RICA

Services de réparation et de maintenance des aéronefs

Le Secrétariat a reçu la communication ci-après de la délégation du Costa Rica¹, qui lui a demandé de la distribuer aux Membres du Conseil du commerce des services.

I. IMPORTANCE DU SECTEUR

1. Au Costa Rica, le secteur des services de réparation et de maintenance des aéronefs a connu une forte croissance au cours des dernières années comme industrie locale à forte valeur ajoutée.
2. Le secteur costa-ricien est concurrentiel et fournit ce genre de services depuis environ 40 ans. Dans plus de 97 pour cent des cas, ces services sont offerts dans le reste du monde.
3. En 2000, le secteur a ainsi fourni à l'étranger des services dont la valeur excédait 33 millions de dollars.

II. ANALYSE DES LISTES NATIONALES

4. La présente proposition se fonde sur la définition figurant au paragraphe 6 a) de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS, selon laquelle "l'expression *"services de réparation et de maintenance des aéronefs"* s'entend desdites activités lorsqu'elles sont effectuées sur un aéronef ou une partie d'un aéronef retiré du service et ne comprend pas la maintenance dite en ligne", c'est-à-dire ce que l'industrie appelle "maintenance, réparation et révision", comme le souligne la Note du Secrétariat portant la cote S/C/W/59.
5. Tel qu'indiqué dans le document W/59, "les modes 2 et 3 semblent de loin les plus importants dans ce secteur. La présence ou l'absence de restrictions à la consommation à l'étranger de services de maintenance est un facteur déterminant".²

¹ La présente communication ne préjuge pas la position du Costa Rica concernant ce secteur ou d'autres secteurs ni une offre future quelconque à leur sujet. Le Costa Rica se réserve le droit de modifier la présente proposition au cours des négociations et précise qu'elle ne doit pas être analysée comme un texte juridique.

² S/C/W/59, page 4, paragraphe 15.

6. Malgré ce qui précède, le nombre et la qualité des engagements pris par les Membres concernant ce secteur demeurent insatisfaisants. À peine 38 Membres³ ont contracté des engagements et, dans certains cas, les modes 2 et 3 ne semblent pas être consolidés ou semblent être assujettis à des restrictions importantes.

III. OBSTACLES RENCONTRÉS PAR LE SECTEUR COSTA-RICIEN

7. Le secteur costa-ricien a identifié divers obstacles qui l'empêchent de s'implanter sur d'autres marchés, notamment:

- Les prescriptions qui limitent l'admission temporaire et la sortie de personnel technique spécialisé.
- Les autorisations exigées pour exercer des activités en tant qu'entreprise de maintenance étrangère qui sont assorties d'un examen des besoins économiques.
- Les mesures qui exigent la conclusion de contrats avec des entreprises locales pour exercer des activités à partir de l'étranger.
- L'établissement de certains coûts administratifs non proportionnels pour obtenir les certifications nécessaires à la fourniture de services sur le territoire de certains États.
- Des mesures discriminatoires à l'égard des fournisseurs étrangers concernant la réparation d'aéronefs immatriculés au pays.
- Des taxes excessives sur les transferts de capitaux et les versements à l'étranger.

IV. OBJECTIFS

8. Le Costa Rica propose que les Membres, tenant compte de l'importance de ce secteur et des possibilités qu'il offre pour les pays en développement:

- a) prennent des engagements plus importants en la matière, en particulier pour supprimer les limitations ou les prescriptions excessives concernant l'admission temporaire et la sortie de personnel technique spécialisé, les examens des besoins économiques, les mesures qui exigent la conclusion de contrats avec des entreprises locales pour exercer des activités à partir de l'étranger ainsi que toute exemption de l'obligation NPF;
- b) étendent les engagements existants;
- c) prennent des engagements pour tous les modes de fourniture, en particulier pour les modes 2 et 3. De plus, compte tenu des facilités et des progrès technologiques, les Membres doivent déterminer si le mode 1 est techniquement réalisable et, par conséquent, s'ils peuvent également prendre des engagements pour ce mode de fourniture.

³ En comptant l'UE (15) comme un.