



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 40 : Développement économique du transport aérien — Politique

#### CONSÉQUENCES NÉGATIVES D'UNE LIBÉRALISATION CONTINUELLE : LE RECOURS CROISSANT AUX « PAVILLONS DE COMPLAISANCE » DE STYLE MARITIME

[Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note se penche sur les principaux effets de la déréglementation et de la libéralisation de l'aviation et s'intéresse tout particulièrement aux travailleurs de l'aviation civile et à la croissance du nombre de « pavillons de complaisance » dans le secteur du transport aérien. Elle examine par ailleurs les principales leçons tirées de la conférence ATConf/6 à ce sujet et souligne deux principes importants : la mise en vigueur de sauvegardes fondamentales en matière de sécurité et de sûreté, et la reconnaissance du rôle des travailleurs du secteur de l'aviation.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- exhorter l'OACI à inclure dans tout programme de travail futur la reconnaissance explicite que les travailleurs de l'aviation figurent parmi les parties prenantes dont les intérêts doivent être pris en compte lors de l'évaluation de tout projet de recommandations ou de lignes directrices ;
- exhorter l'OACI à travailler en collaboration avec les autres institutions des Nations Unies, notamment l'OIT, afin de donner suite comme il convient aux conclusions du récent Forum de dialogue mondial de l'OIT chargé d'examiner les effets de la crise économique mondiale sur l'industrie de l'aviation civile ; et
- exhorter l'OACI à poursuivre son approche inclusive de sorte que toutes les parties prenantes de l'industrie de l'aviation puissent apporter leur contribution aux textes issus des assemblées de l'OACI et à l'œuvre de celle-ci, et partager un même engagement à cet égard, en impliquant l'ITF et les associations professionnelles pertinentes dans les travaux futurs liés à la libéralisation de la propriété et du contrôle dans le secteur aérien (scénarios de « pavillon de complaisance ») sous l'égide de l'OACI comme indiqué dans la note A38-WP/71 (*réglementation économique du transport aérien international*), art. 4.4.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique C de l'OACI — <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien</i> .
<i>Références :</i>	Les références relatives à l'ATConf/6 peuvent être consultées sur <a href="http://www.icao.int/meetings/atconf6">www.icao.int/meetings/atconf6</a> . A38-WP/71

<sup>1</sup> Versions arabe, anglaise, espagnole et française fournies par l'ITF.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) est une fédération internationale de syndicats des travailleurs du transport. Elle comprend 654 organisations syndicales indépendantes représentant 4,5 millions de travailleurs du transport dans 151 pays. Elle est au nombre des fédérations syndicales internationales alliées à la Confédération syndicale internationale (CSI). Porte-parole des personnels de l'aviation du monde entier, l'ITF représente plus de 617 000 travailleurs du transport aérien civil.

1.2 L'objectif de ce document est de : passer en revue les leçons tirées jusqu'à présent de la déréglementation et de la libéralisation de l'aviation ; identifier les principes de base adoptés par la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) ; et effectuer des recommandations concrètes et pratiques pour répondre aux besoins et aux intérêts d'un groupe de personnes important dans l'industrie des transports aériens internationaux, qui est trop souvent oublié ou ignoré dans les débats sur l'élargissement de la déréglementation et de la libéralisation : les travailleurs du transport aérien civil.

## 2. LES LEÇONS TIRÉES DE LA DÉRÉGLEMENTATION ET DE LA LIBÉRALISATION DE L'AVIATION

2.1 Comme l'a signalé l'ITF à la conférence ATConf/6 (WP/99), il apparaît également de plus en plus clairement que les compagnies aériennes en cours de libéralisation restructurent leurs opérations de manière croissante pour adopter des scénarios classiques de « pavillon de complaisance » maritimes.

2.2 Au titre d'organisation multimodale, l'ITF a une expérience intime des conséquences du « transfert des pavillons » dans le secteur maritime. En fait, l'ITF a inventé le terme « pavillon de complaisance » en 1958. Dans ce secteur, la « dissociation » de la propriété, de la nationalité, de la supervision de la sécurité et des normes de sécurité a permis à certains propriétaires de bateaux d'imposer les normes et conditions de travail les plus basses possibles à leurs employés, ainsi que les normes de sécurité et une supervision de la sécurité de leurs opérations les moins rigoureuses possibles.

2.3 Dans le secteur maritime, les bateaux et les flottes peuvent faire l'objet d'un « transfert de pavillon » vers des pays (y compris des nations sans accès à la mer et sans tradition maritime) qui offrent des possibilités d'évasion fiscale, des normes et conditions de sécurité et de travail à un coût inférieur, et des structures de supervision et d'inspection de la sécurité qui sont inadéquates. « Le transfert de pavillon » est généralement motivé par le désir d'économiser certains coûts (y compris payer moins d'impôts) ou d'éviter un contrôle réglementaire efficace par l'État dans lequel se trouve le propriétaire véritable du bateau ou de la flotte. Ce système incarne la privatisation de la réglementation par excellence. Si les mesures prises par les responsables de la réglementation déplaisent à un propriétaire de bateau, ce dernier quitte ce pavillon pour en adopter un autre, plus pratique ou plus accommodant.

2.4 Le nombre croissant de parallèles qui existe aujourd'hui dans l'aviation civile avec les « transferts de pavillons » couramment pratiqués dans le transport maritime est frappant. On trouve de plus en plus de registres offshore d'avions de l'aviation civile. Il existe également des registres offshore pour les avions privés. Les raisons qui motivent une telle immatriculation offshore tiennent à des impôts directs et indirects plus bas (ex : en Europe, la TVA est de 20,5 % alors qu'elle n'existe pas du tout dans certains autres pays), à des frais d'assurance inférieurs et à une bureaucratie moindre.

2.5 Les compagnies aériennes recourent à des accords « ciel ouvert » pour choisir de manière créative si elles souhaitent être réglementées et supervisées par les réglementations locales ou celles de leur lieu d'origine, ce qui expose le secteur de l'aviation civile au risque de dumping social, de dumping de la sécurité et de réduction de la supervision, car il ne devrait pas y avoir de « concurrence » entre les responsables de la réglementation pour immatriculer les avions.

2.6 En conséquence, la durabilité de l'industrie des transports aériens est désormais en danger, en raison d'une turbulence croissante et de la résistance des employés à de telles tactiques de la part de leur employeur.

### 3. LES CONCLUSIONS DE L'ATCONF/6

3.1 Sur la base de l'histoire de la déréglementation et de libéralisation de l'aviation, l'une des priorités de l'ITF est d'atténuer les pires effets des conséquences négatives sur l'économie et la sécurité, au profit des travailleurs et des passagers du secteur aérien.

3.2. Lors de l'ATConf/6, l'ITF n'était pas seule à exprimer ses inquiétudes au sujet des « pavillons de complaisance » qui font leur apparition dans l'industrie des transports aériens, ni à soulever des questions quant à la capacité des structures réglementaires nationales à assurer une supervision efficace de la sécurité des opérateurs et des multinationales du transport aérien dans un contexte de mondialisation.

3.3 En conséquence, la Conférence a formulé la conclusion suivante : « La libéralisation est un moyen et un processus, non une fin. L'objectif de l'évolution de la réglementation est de créer un environnement propice dans lequel le transport aérien international peut se développer et s'épanouir de façon ordonnée, efficace, économique et durable, sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en respectant les normes sociales et les normes du travail » (2.1 3.1.b). Cette question est devenue plus urgente car certaines des pires caractéristiques du système des « pavillons de complaisance » sont de plus en plus fréquentes dans l'aviation.

3.4 Outre le recours aux pavillons de complaisance dans l'industrie de l'aviation civile, il existe de nombreuses autres questions majeures à aborder devant l'Assemblée et l'ensemble des parties prenantes va être confronté à de nombreux défis dans les années à venir. L'ITF estime que l'approche inclusive adoptée par l'OACI est le meilleur moyen de relever ceux-ci, cette approche permettant à toutes les parties prenantes de l'industrie de l'aviation d'apporter leur contribution aux textes issus de cette Assemblée et à l'œuvre de l'OACI, et de partager un même engagement à cet égard.

3.5 Conformément aux recommandations de la Conférence, « chaque État peut choisir sa propre voie et son propre rythme en ce qui concerne la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, et la sécurité et la sûreté demeurent primordiales quelle que soit l'évolution de la réglementation. Il faudrait aussi tenir dûment compte de l'intérêt de toutes les parties prenantes, y compris la main-d'œuvre » (2.2.3.1.c).

3.6 Au nombre des recommandations de la Conférence figurent celles-ci :

- a) « c) que l'OACI entreprenne l'élaboration d'un accord international sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, en tenant compte des préoccupations de sécurité et de sûreté, du principe de réciprocité, de la nécessité de permettre une adaptation graduelle et progressive, avec des sauvegardes, de la nécessité de tenir compte des expériences régionales, des exigences des diverses

législations nationales et des incidences sur toutes les parties prenantes, y compris la main-d'oeuvre » ; et

- b) « d) que l'OACI fasse participer toutes les parties concernées à l'élaboration de l'accord international et consulte les experts, les États, les acteurs de l'aviation et les organisations intéressées » (2.2/1 c) et 2.2/1d)).

3.7 En outre, la note A38-WP/71 présentée par le Conseil de l'OACI indique ceci : « L'Organisation s'engagera auprès des États membres, de l'industrie, des organisations internationales et des autres parties prenantes afin de faire progresser le développement du transport aérien. Elle encouragera la collaboration avec d'autres organisations internationales afin de traiter des questions émergentes d'intérêt commun dans le domaine du transport aérien » (4.4).

#### 4. CONCLUSION

4.1 Compte tenu de ce qui précède, les conclusions suivantes peuvent être tirées :

- a) depuis l'an 2000, les travailleurs de l'aviation font de plus en plus souvent et principalement les frais des politiques de gestion des effets de la déréglementation, de la libéralisation, des cycles conjoncturels et des chocs extérieurs mis en œuvre dans le secteur, souvent avec des conséquences sociales désastreuses ;
- b) il apparaît de plus en plus clairement que les compagnies aériennes en cours de libéralisation restructurent progressivement leurs opérations pour adopter des scénarios classiques de « pavillon de complaisance » maritimes ; et
- c) dans ce contexte, il convient de reconnaître les aspects de sécurité et de sûreté de la libéralisation et le besoin de participation de toutes les parties prenantes à l'évolution de la réglementation économique de l'industrie, et d'adopter par ailleurs une vision plus équilibrée des aspects sociaux, de sécurité et de sûreté liés à la déréglementation et à la libéralisation de l'aviation.