



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

**COMMENTAIRES RELATIFS AU RAPPORT D'AVANCEMENT SUR
L'ÉTABLISSEMENT D'ACCORDS INTERNATIONAUX SUR LA LIBÉRALISATION
DE L'ACCÈS AU MARCHÉ, DU FRET AÉRIEN ET DE LA PROPRIÉTÉ ET
DU CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

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

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Fédération internationale des ouvriers du transport note que les travaux du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) avancent, mais de manière inégale, de nombreux points restant encore en suspens. Ceci se solde par une lenteur générale du processus. L'ITF note par ailleurs que de nombreuses questions abordées dans ses commentaires aux groupes de travail compétents du Groupe d'experts n'ont pas été traitées de manière adéquate. L'ITF estime que la dimension sociale du programme de libéralisation de l'OACI devrait faire l'objet d'une approche globale et donc, que le Projet d'Accord et ses protocoles associés ne devraient pas être adoptés tant que ces problèmes n'auront pas été réglés comme il se doit. Le présent document contient les commentaires de l'ITF à propos de la rédaction du Projet d'Accord multilatéral sur les services aériens et ses protocoles associés, pour examen par l'Assemblée.

La suite à donner par l'ATRP figure au paragraphe 3.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D — <i>Développement économique du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Sans objet.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ITF.

1. INTRODUCTION

1.1 La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) a été fondée en 1896. De nos jours, elle représente plus de 4,8 millions de travailleurs de 147 pays dans tous les secteurs du transport, y compris dans l'aviation civile. Les affiliés de l'ITF représentent plus de 650 000 personnels de l'aviation partout dans le monde.

1.2 Ce document a pour objectif de commenter l'évolution des avancées accomplies par le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) en matière d'établissement d'accords internationaux sur la libéralisation de l'accès au marché, du fret aérien et de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.

2. DISCUSSION

2.1 Selon l'ITF, les questions et lacunes qui ralentissent les avancées sont les suivantes :

Questions relatives à un Accord global fournissant un cadre intégral pour le traité

2.2 Si l'Accord final « fournit un cadre intégral pour le traité », ceci représentera un changement de taille pour l'aviation civile internationale.

2.3 L'ITF estime que pour examiner correctement la question, il faut une analyse complète de l'impact du Projet d'Accord.

2.4 Cette analyse fournira un aperçu de l'impact des politiques réglementaires macro- et micro-économiques sur la capacité des transporteurs aériens à mettre en œuvre les obligations que leur imposent les réglementations proposées.

2.5 Ce n'est qu'avec une analyse d'impact que les États membres et les parties prenantes pourront évaluer les conséquences de ce choix sur leurs transporteurs aériens, leur industrie aérienne et les activités économiques connexes, ainsi que sur la sécurité, l'emploi, la fiscalité et la sécurité sociale.

2.6 Les États membres et les parties prenantes devraient avoir l'occasion de discuter de cette question sur la base d'une analyse d'impact détaillée, et de formuler leurs commentaires en conséquence, faute de quoi, aucune décision finale mûrement réfléchie ne serait possible.

2.7 Le Groupe d'experts a pour défi de prouver que ses politiques économiques et relatives au commerce des services sont bel et bien conformes aux objectifs de sûreté et de sécurité de l'OACI. Non seulement la politique de l'OACI devrait être intégrée mais, pour dire les choses autrement, la non-réalisation d'un objectif peut fortement en saper un autre. À cet égard, les leçons tirées des terribles événements du 11 septembre 2001 aux États-Unis ne devraient pas être oubliées. Ces attentats ont montré que les failles de sûreté ou de sécurité peuvent avoir des effets cataclysmiques sur la santé économique du transport aérien.

Question relatives à l'inclusion de la capacité et des droits de trafic dans le Protocole principal

2.8 L'OACI a toujours vu la libéralisation comme un moyen, et non comme une fin. C'est pourquoi l'accent a toujours été mis sur le fait que les États devraient mettre en œuvre la libéralisation comme ils l'entendent, selon leurs propres choix et à leur rythme, en fonction des stades de développement de leur aviation civile, et d'autres conditions subjectives et objectives.

2.9 L'ITF estime que les Parties devraient être autorisées à libéraliser leur marché à leur propre rythme car l'aviation constitue une composante essentielle des infrastructures économiques et sociales des États.

Questions relatives à la propriété

2.10 L'ITF estime que l'OACI ne devrait pas procéder à un tel changement en profondeur des critères de propriété aérienne tant que le Secrétariat n'aura pas procédé à une analyse complète et détaillée de l'impact de la transnationalisation et de la restructuration internationale des transporteurs aériens sur le système actuel de réglementation de la sécurité aérienne.

2.11 L'absence d'évaluation d'impact adéquate est inquiétante pour les personnels de l'aviation, en particulier eu égard aux conséquences potentielles du remplacement des dispositions Propriété et de Contrôle par la proposition « Principal établissement », sans définir précisément ce concept.

2.12 L'ITF a déjà formulé des propositions concrètes pour la définition des concepts et termes essentiels, notamment en ce qui concerne le « Principal établissement », mais celles-ci n'ont pas été prises en considération à ce jour.

Le danger des pavillons de complaisance (FOC)

2.13 L'ITF craint que ceci soit la porte ouverte aux pavillons de complaisance dans l'aviation, avec toutes les conséquences que cela représente au niveau social et en matière de sécurité et de sûreté. En outre, l'ITF estime extrêmement problématique de déléguer la réglementation de la sécurité aérienne aux États sur la base de notions vagues et non définies du « Principal établissement » d'une compagnie aérienne.

2.14 Le risque de voir apparaître des pavillons de complaisance dans le secteur aérien procède non seulement des règles de propriété mais aussi de la libéralisation ou de la restructuration internationale du secteur sans garde-fous adéquats.

2.15 Cette année marque le 68^e anniversaire de la campagne de l'ITF sur les pavillons de complaisance. Soixante-huit années d'expérience dont nous aurions préféré qu'elles n'aient pas lieu d'être, 68 années au cours desquelles nous avons assisté à l'érosion des normes de sécurité à mesure de la disparition des réglementations. Les pavillons de complaisance ne sont rien d'autre qu'un contournement éhonté des réglementations sociales et de sécurité. Ils n'existent pas encore en tant que tels sur le marché aérien mondial, mais le secteur maritime nous rappelle l'importance fondamentale du lien entre exploitant et législateur.

Le danger de l'oligopolisation mondiale

2.16 Selon les directives de l'Assemblée, la libéralisation de l'accès au marché, du fret aérien et de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens devrait s'appuyer sur les expériences passées et réussites des États en matière de libéralisation.

2.17 Ces expériences révèlent que la libéralisation du transport aérien mondial sans garde-fous et concurrence loyale entraînerait une toute puissance des mégatransporteurs internationaux. Le secteur deviendrait la proie des transporteurs pratiquant les pavillons de complaisance. Pour les personnels, ceci pose de grands problèmes au niveau de la distribution mondiale des droits du travail et des droits

économiques. Une telle consolidation au niveau mondial serait préjudiciable non seulement pour les passagers, mais aussi pour la sécurité aérienne et les contrôles de sûreté.

Questions relatives à la concurrence tarifaire

2.18 L'ITF estime que la libéralisation devrait aller de pair avec l'élimination des distorsions du marché, en particulier les pratiques de concurrence déloyale au travers de l'imposition.

2.19 Si certaines compagnies aériennes bénéficient d'un accès, à des conditions préférentielles, à des infrastructures (aéroportuaires), du carburant et du capital, de manière directe ou indirecte, ceci créera une concurrence déloyale et portera encore plus atteinte à l'égalité des conditions de concurrence.

2.20 Il est bien connu que certaines compagnies aériennes cherchent à obtenir des subventions directes ou indirectes des aéroports (par exemple des taxes aéroportuaires réduites), des autorités locales (par exemple un montant fixe en euros par passager transporté vers la région en question) et/ou du gouvernement national (par exemple, des gouvernements aident et vont jusqu'à collaborer avec leurs compagnies pour décrocher des parts du marché international). Ceci permet à certaines compagnies d'interfinancer leurs activités et leurs billets de manière déloyale, au détriment de leurs concurrents non subventionnés.

2.21 L'OACI doit préserver les principes d'imposition équitable, avant d'aller plus loin dans la libéralisation. Autrement, nous assisterons à l'apparition d'une structure oligopolistique mondiale fondée sur un « ciel injuste ».

Garde-fous sur les questions sociales/du travail

2.22 L'ITF tient à souligner les avancées inégales des travaux, notamment en matière de garde-fous, ce qui entrave la possibilité de mettre en place une approche globale. Pour l'ITF, ces déséquilibres résultent du report des débats et travaux sur les garde-fous aux étapes précédentes.

2.23 L'ITF estime que la dimension sociale ne peut être reportée à une phase ultérieure ou développée à un rythme bien plus lent. Selon le mandat initial de l'ATRP, le groupe est censé « garantir le respect des plus hauts niveaux de sécurité et de sûreté et le principe d'équité et d'égalité des chances pour tous les États et leurs parties prenantes ». Dès lors, le Projet d'Accord et ses protocoles associés ne devraient pas être adoptés tant que les questions sociales n'auront pas été examinées comme il se doit.

2.24 L'ITF soutient pleinement le projet de clause sur la main-d'œuvre/la dimension sociale de l'IFALPA, et estime qu'il s'agit d'une excellente base de discussion.

3. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

3.1 L'Assemblée est invitée à examiner les commentaires présentés par l'ITF dans ce document.