



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

PRATIQUES AYANT UNE INCIDENCE SUR LE FONCTIONNEMENT ORDONNÉ DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

(Note présentée par l'Inde)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le fonctionnement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale est un principe fondamental, consacré dans le préambule de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago). La présente note de travail vise à mettre en évidence certaines pratiques qui pèsent sur la capacité des États contractants à développer l'aviation civile internationale de manière ordonnée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- convenir que le fonctionnement ordonné de l'aviation civile internationale, principe consacré dans le préambule de la Convention de Chicago, suppose de prendre des mesures de protection appropriées pour garantir la stabilité et le développement durable des services aériens au niveau mondial ;
- noter que la migration non coordonnée de personnel aéronautique qualifié, en particulier de pilotes, d'ingénieurs en aéronautique, de techniciens de maintenance d'aéronef et de membres d'équipage de cabine, en l'absence de délais de préavis normalisés, nuit à la capacité des États contractants à assurer le fonctionnement ordonné des opérations aériennes ;
- demander au Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) de mettre au point des éléments indicatifs pour un code de conduite type destiné aux États contractants afin de garantir que la migration sans préavis de personnel aéronautique qualifié soit évaluée au regard des intérêts légitimes des États, et d'assurer ainsi la continuité des opérations et le respect des normes de sécurité de l'aviation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière directe pour l'OACI.
<i>Références :</i>	Convention relative à l'aviation civile internationale <i>Civil Aviation Requirements</i> (CAR), section 7, série X, partie II, numéro III (exigences relatives à l'aviation civile, publiées par l'Inde)

1. INTRODUCTION

1.1 Le préambule de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) comporte notamment le passage suivant : « EN CONSÉQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée [...] ».

1.2 Le marché indien de l'aviation civile, qui connaissait une croissance exponentielle avant le début de la pandémie de COVID, s'est depuis redressé, et la capacité du marché intérieur est maintenant supérieure aux niveaux observés avant la pandémie. Comme le marché intérieur indien de l'aviation devrait continuer d'afficher une croissance annuelle à deux chiffres au cours de la prochaine décennie, les transporteurs indiens ont passé d'importantes commandes d'aéronefs et mis en place des plans définitifs d'intégration de personnel technique et qualifié afin de pouvoir répondre aux besoins croissants résultant de l'expansion continue des parcs d'aéronefs.

1.3 Compte tenu de ce qui précède, la présente note de travail tentera de cerner certaines difficultés rencontrées par le secteur indien de l'aviation civile. Ces difficultés ont une incidence sur la capacité de l'Inde à développer de manière efficace et ordonnée son aviation civile. Des recommandations sont ensuite formulées en vue de réduire au minimum les incidences négatives des difficultés en question.

2. ANALYSE

2.1 Le marché intérieur indien de l'aviation a connu une croissance sans précédent, le trafic de passagers étant passé de 61 millions (2013-2014) à 166 millions (2024-2025), ce qui représente une augmentation de 135 %. Le nombre total de commandes d'aéronefs passées par les transporteurs indiens dépasse les 2 000 unités, alors que le trafic intérieur de passagers devrait atteindre 300 millions d'ici 2030.

2.2 Compte tenu de l'expansion rapide de l'aviation civile, il faut recruter des travailleurs qualifiés et techniquement compétents, puis les fidéliser. Cependant, certaines pratiques des États contractants pèsent sur la capacité de l'Inde à développer son aviation civile de manière ordonnée, ce qui est contraire aux principes de la Convention de Chicago et à la garantie d'une possibilité équitable de développement énoncée à l'article 44.

2.3 Par exemple, la capacité des transporteurs indiens à mettre en service les aéronefs supplémentaires qu'ils ont intégrés à leur parc est affectée par la tendance qu'ont leurs concurrents provenant d'autres États contractants à recruter sans préavis des membres de leur personnel technique et qualifié, ce qui nuit à la capacité de l'Inde à développer son secteur de l'aviation civile de manière ordonnée.

2.4 Pour développer leurs activités, les compagnies aériennes indiennes investissent beaucoup de temps et de ressources dans le recrutement de nouveaux pilotes, ingénieurs, techniciens, techniciens ou mécaniciens de maintenance d'aéronef (AME) et membres d'équipage de cabine, puis dans leur perfectionnement professionnel, en particulier dans la promotion des nouveaux pilotes au rang de commandant de bord. Le Gouvernement indien et les acteurs du secteur de l'aviation ont pris de nombreuses initiatives pour encourager la création d'organismes de formation en pilotage (FTO), établissant ainsi une solide filière de formation de personnel pour soutenir la croissance de l'aviation indienne. Par exemple, l'Autorité aéroportuaire de l'Inde, une entreprise publique, a rationalisé la location de terrains pour rendre les opérations menées par les FTO plus abordables et a éliminé le partage des revenus des FTO établis dans les aéroports appartenant à l'Autorité. De même, d'autres acteurs, tels que les administrations d'États fédérés et les aéroports privés, offrent des incitations et des redevances réduites aux entreprises qui mettent sur pied des FTO dans leurs territoires respectifs.

2.5 Cependant, les compagnies aériennes d'autres États contractants ont tendance à recruter des pilotes, ingénieurs, techniciens et membres d'équipage de cabine expérimentés auprès des transporteurs indiens, ce qui freine la croissance planifiée et ordonnée du secteur indien de l'aviation civile. Cette pratique crée un cercle vicieux où les transporteurs indiens sont contraints de recruter et de former en permanence du personnel de remplacement, en réaffectant les ressources prévues pour des activités d'expansion et d'amélioration opérationnelle. Les répercussions sont particulièrement graves pour les fonctions spécialisées, par exemple dans le cas des AME ou des pilotes titulaires d'une qualification de type, où la formation des remplaçants peut prendre des mois, voire des années. Cette pratique se traduit par un désavantage concurrentiel injuste, puisque les transporteurs indiens subventionnent effectivement les coûts de formation des compagnies aériennes étrangères tout en supportant eux-mêmes les coûts liés aux perturbations de leurs opérations.

2.6 Pour les transporteurs indiens qui mènent à la fois des opérations nationales et internationales, toute perte de personnel technique et qualifié a tendance à avoir une incidence sur leur capacité de desservir les marchés internationaux, compte tenu de l'ampleur actuelle et prévue de leurs opérations internationales. Ces défis posés par la migration de personnel ont également un effet en cascade sur de multiples dimensions des opérations. Les perturbations des opérations, y compris les annulations fréquentes de vols et les modifications d'horaires, contribuent directement à faire augmenter les coûts de formation et à réduire l'efficacité de l'allocation des ressources. Ces défis immédiats entravent l'expansion planifiée du parc d'aéronefs et le développement des routes, car les transporteurs doivent concentrer leurs ressources sur la stabilisation des opérations actuelles plutôt que sur les projets de croissance. L'instabilité compromet en outre la planification et l'investissement à long terme en matière de ressources humaines, ce qui fait qu'il est difficile pour les compagnies aériennes d'élaborer des stratégies de main-d'œuvre durables pour le marché indien, qui évolue rapidement. De plus, ces défis entraînent des pertes économiques qui affectent la compétitivité des transporteurs indiens sur les marchés internationaux, ce qui pourrait limiter la capacité du pays à tirer parti de la croissance de son marché de l'aviation, laquelle figure parmi les plus fortes au monde, et à atteindre son objectif ambitieux de 300 millions de passagers intérieurs d'ici 2030. Ces retards dans le déploiement de la capacité planifiée par rapport à l'entrée en service des aéronefs ont également une incidence économique sur les entités de l'aviation civile indienne, ce qui porte atteinte à la notion d'« égalité des chances » consacrée par la Convention de Chicago.

2.7 Le Gouvernement indien a récemment publié une exigence relative à l'aviation civile (voir *Civil Aviation Requirements*, section 7, série X, partie II, numéro III) imposant un délai de préavis minimal et la délivrance d'un certificat de non-objection relativement aux copilotes et aux commandants, ce qui permet de garantir le fonctionnement ordonné de l'aviation civile sur le marché intérieur indien, dans la mesure où il s'agit du passage des pilotes d'un transporteur indien à l'autre.

3. CONCLUSION

3.1 L'Inde exprime sa préoccupation devant la tendance observée à plusieurs reprises chez les transporteurs de certains États contractants et consistant à recruter des membres du personnel technique qualifié des transporteurs indiens sans aucune consultation ni préavis, ce qui risque de perturber le fonctionnement ordonné de l'aviation civile en Inde, et demande instamment que soit élaboré un code de conduite sur la migration de personnel entre les États membres, afin d'atténuer l'effet néfaste des difficultés décrites plus haut sur les transporteurs indiens. Cette mesure de protection aiderait les transporteurs de tous les États membres à garantir le déroulement ordonné des opérations de l'aviation civile.