



GUIDE SYNDICAL SUR L'OACI

Deuxième édition

ABRÉVIATIONS

ACS	Accord sur le commerce des services
AESA	Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne
AGCS	Accord général sur le commerce des services
AIE	Agence internationale de l'énergie
ANC	Commission de navigation aérienne
AP	Accord de Paris sur le climat
ATConf	Conférence mondiale de transport aérien
ATRP	Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien
CAPSCA	Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile
CORSIA	Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale
ECOSOC	Conseil économique et social
ETF	Fédération européenne des travailleurs des transports
FOC	Pavillons de complaisance
FRM	Gestion des risques de fatigue
FTL	Limitation du temps de vol
ICGS	Groupe sur la sûreté en cabine de l'OACI
ITF	Fédération internationale des ouvriers du transport
MASA	Modèles d'accord sur les services aériens
NPF	Nation la plus favorisée
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
ODD	Objectif de développement durable
OIT	Organisation internationale du travail
OMC	Organisation mondiale du commerce
ONU	Organisation des Nations Unies
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
SARP	Normes et pratiques recommandées
SCCM	Membre responsable de l'équipage de cabine
SUPPs	Procédures complémentaires régionales
UE	Union européenne

AVANT-PROPOS

Nous sommes heureux de vous présenter cette deuxième édition du guide de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) sur l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Publié pour la première fois en 2019, ce guide a été actualisé pour fournir des informations supplémentaires sur la pandémie de COVID-19, les compétences en matière de lobbying, l'OACI et les objectifs de développement durable (ODD), les avancées des travaux effectués avec l'Organisation, les points d'entrée clés pour les syndicats de l'aviation, ainsi que le programme de l'OACI pour l'environnement.

En tant qu'agence des Nations Unies, l'OACI a dû réagir et s'adapter à l'urgence sanitaire mondiale actuelle provoquée par le COVID-19, tout au long des années 2020 et 2021. La pandémie a eu des conséquences dévastatrices et durables sur l'industrie de l'aviation en entraînant l'annulation d'un nombre de vols sans précédent et des pertes d'emplois à grande échelle dans le monde entier.

Les incertitudes autour de la reprise du secteur après les grands défis posés par le COVID-19 sont une source de préoccupation pour l'ensemble des travailleurs et travailleuses et pour les syndicats. L'ITF n'a ménagé aucun effort afin d'assurer l'établissement d'un environnement de travail sûr avec la distribution progressive des différents vaccins, et lorsque les voyages internationaux redeviendront viables. Compte tenu de l'importance vitale, directe comme indirecte, de l'aviation et du tourisme pour les moyens de subsistance de millions de travailleurs et travailleuses à travers le monde, la reprise des voyages lorsqu'un environnement sûr le permettra est absolument cruciale pour l'ITF et l'OACI.

L'ITF souhaite également profiter de l'occasion pour présenter Kris Major et le travail essentiel qu'il réalise en coopération avec la fédération et l'OACI. Kris a la ferme conviction que les mesures prises par le mouvement

syndical et les activités menées sans relâche avec toutes les parties prenantes sur les questions sociales et de sécurité qui nous concernent dans le secteur de l'aviation permettent aux passagers et aux équipages d'évoluer plus en sécurité.

Depuis plus de 20 ans, Kris travaille comme membre responsable de l'équipage de cabine à bord des avions des compagnies BMI et British Airways au Royaume-Uni. En tant que formateur en matière de sécurité chez BMI, il a également conçu et mis en œuvre une formation internationale pour la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'ITF sur diverses questions réglementaires et sociales liées au personnel de l'aviation. Au moment de la rédaction du présent document, Kris est l'actuel président du Comité mixte des équipages aériens de l'ETF et membre du Groupe sur la sûreté en cabine de l'OACI. Spécialiste de la réglementation européenne relative aux limitations du temps de vol et de repos, il est actuellement président du sous-groupe sur les normes de vol propres à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) en matière de limitations du temps de vol (FTL) et de gestion des risques de fatigue (FRM). Kris possède la passion, le savoir-faire et l'expérience qui font de lui le candidat idéal pour promouvoir sans fléchir des politiques au sein de l'OACI qui sont alignées avec les responsabilités et devoirs de l'ITF envers ses affiliés.

Notre souhait à tous, à l'ITF, est que ce guide rende compte de manière claire et détaillée des travaux et de la structure de l'OACI, ainsi que de la manière dont l'ITF travaille à ses côtés pour obtenir les meilleurs résultats au profit de ses affiliés.

Gabriel Mocho Rodríguez
Secrétaire de la Section de l'aviation civile de l'ITF

L'ITF n'a ménagé aucun effort afin d'assurer l'établissement d'un environnement de travail sûr avec la distribution progressive des différents vaccins, et lorsque les voyages internationaux redeviendront viables.



INTRODUCTION

L'objectif premier de ce guide est de présenter aux syndicats de l'aviation civile affiliés à l'ITF certains aspects importants et pertinents concernant l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), du point de vue syndical. Les syndicats de l'aviation pourront ainsi découvrir ce qu'est l'OACI, comment cette organisation fonctionne et dans quelle mesure elle peut s'avérer pertinente.

L'OACI est l'agence des Nations Unies responsable de la classification des principes de la navigation aérienne internationale et de la planification et du développement du transport aérien international pour en assurer une croissance sûre et ordonnée.

Ayant son siège à Montréal, au Canada, l'OACI compte 193 membres (192 États et les Îles Cook) et contribue de façon déterminante à régir et réglementer les compagnies aériennes pour assurer le traitement équitable des hommes et des femmes dans tous les domaines de travail de l'aviation civile.

Représentant près de 250 syndicats de l'aviation dans plus de 135 pays, l'ITF possède une compréhension à nulle autre pareille des enjeux qui concernent les personnels de l'aviation dans le monde.

L'ITF possède un statut d'observateur officiel à l'OACI, qui permet à la Fédération et à ses affiliés de prendre part aux activités et initiatives de cette organisation.

En mai 2018, pour assurer une présence forte, et la meilleure communication possible entre l'ITF et l'OACI, l'ITF a ouvert un bureau de liaison à l'OACI, à Montréal. Ce bureau a pour objectif d'aider l'ITF à faire en sorte que les droits des travailleuses et travailleurs et les enjeux d'égalité figurent en bonne place des débats à l'OACI.

Nous espérons que ce manuel permettra d'appuyer notre lutte commune pour la promotion d'une bonne réglementation de l'aviation mondiale en nous donnant davantage voix au chapitre au niveau de l'OACI afin de protéger la réglementation nationale et résister au dumping social et au système des pavillons de complaisance.

Nous vous proposons ici un outil très efficace pour vous donner les moyens de participer à nos actions concernant l'OACI ou pour renforcer votre participation au niveau de cette organisation. Pour toute précision supplémentaire, n'hésitez pas à nous contacter : montrealicao@itf.org.uk



OACI : BREF RETOUR SUR L'HISTOIRE DE L'ORGANISATION

Comme précédemment décrit, l'OACI est l'agence spécialisée des Nations Unies responsable de l'aviation civile internationale.

L'OACI est née à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, à une époque marquée par une rapide évolution du paysage politique et un contexte de bouleversements sociaux, sur fond d'innovation technologique. La guerre a démontré l'importance de l'aviation civile et militaire et d'une coopération internationale afin de développer celle-ci.

L'OACI a été établie par la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), signée à Chicago par cinquante-deux États le 7 décembre 1944.

Ratifiée en octobre 1947, l'OACI est devenue une agence spécialisée du Conseil économique et social des Nations Unies (ECOSOC).

Relevant du système des Nations Unies, l'OACI a été créée et essentiellement contrôlée par un petit groupe d'États puissants – les vainqueurs de la Seconde Guerre mondiale – avant de se transformer au cours des décennies suivantes en une organisation internationale globale véritablement diversifiée.

La Convention de Chicago elle-même a vu le jour dans un contexte de désaccord politique entre les grandes puissances de l'époque, qui ne parvenaient pas à s'entendre sur le caractère plus ou moins libéral ou, au contraire, restrictif, à donner à la réglementation de l'aviation civile internationale. Ce dilemme a persisté plusieurs dizaines d'années durant. Au cours des deux dernières décennies, la question de la libéralisation du commerce a pris de l'ampleur au sein de l'OACI.

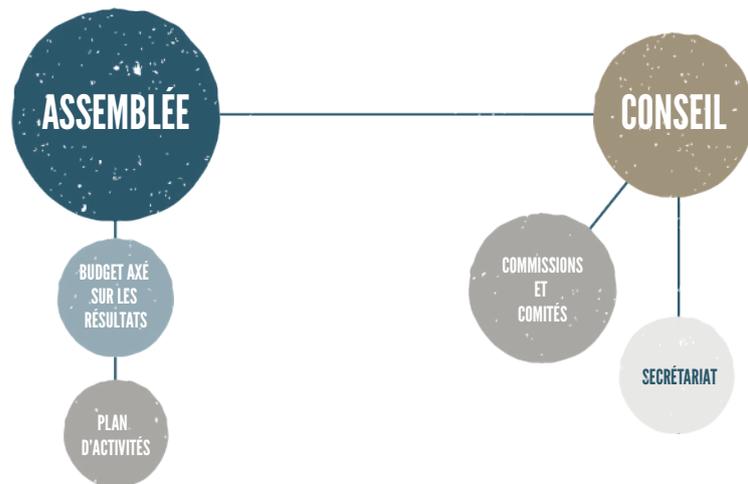
L'ITF estime que le régime établi par la Convention de Chicago a bien servi la cause de la communauté de l'aviation au fil des ans. Le régime bilatéral a protégé l'industrie du système des pavillons de complaisance et des opportunistes, tout en parvenant à un niveau exceptionnel de sûreté et de sécurité. Simultanément, l'exigence relative à « l'égalité des chances » en matière de fourniture de services internationaux de transport aérien a permis de préserver la connectivité.

D'autre part, 77 ans après la signature de la Convention de Chicago, le paysage géopolitique, social et économique a considérablement évolué. L'ITF s'interroge à présent sur la manière la plus appropriée de moderniser la réglementation de l'aviation civile internationale sans compromettre les avantages du régime de Chicago, mais au contraire en tirant parti de ces derniers et en les amplifiant.

ORGANES DIRECTEURS DE L'OACI

Les trois principaux organes de l'OACI sont :

- L'Assemblée,
- Le Conseil,
- Le Secrétariat, dirigé par le Secrétaire général.



L'Assemblée de l'OACI réunit tous les États membres (contractants) de l'OACI au minimum tous les trois ans et est organisée par le Conseil à un moment et un endroit adéquats. Elle peut tenir une session extraordinaire à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête d'un cinquième au moins du nombre total d'États membres.

Depuis 1995, l'ITF dispose du statut d'observateur à l'OACI et mandate une délégation à ses Assemblées. (Officiellement, l'OACI classe les observateurs comme « Organisations pouvant être invitées aux réunions de l'OACI ».)

La 41^e Assemblée de l'OACI aura lieu en 2022 et la 42^e en 2025.

Le Conseil de l'OACI : Organe permanent de l'Organisation responsable devant l'Assemblée, il se compose de 36 États membres et est élu pour un mandat de trois ans. Le Conseil est présidé par le Président de l'OACI.

Les États représentés au Conseil de l'OACI y siègent pour un mandat de trois ans (entre les Assemblées). Il est composé de trois groupes d'États : 1) les États d'importance majeure en matière de transport aérien, 2) les États qui contribuent le plus à fournir des installations et des services pour la navigation aérienne, 3) les États dont la désignation assure la représentation géographique.

Le Conseil remplit de nombreuses fonctions, parmi lesquelles : soumettre des rapports annuels à l'Assemblée, exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations prévues à la Convention de Chicago. Il est également chargé de gérer les finances de l'Organisation ; nommer et définir les responsabilités du Comité du transport aérien, ainsi que du Comité de l'aide collective pour les services de navigation aérienne, du Comité des finances, du Comité de l'intervention illicite, du Comité de la coopération technique et du Comité des ressources humaines. Il nomme les membres de la Commission de navigation aérienne et élit les membres du Comité du Prix Edward Warner. Une autre fonction essentielle du Conseil réside dans la nomination du Secrétaire général.

Le Conseil, qui est l'un des deux organes directeurs de l'OACI, guide de manière continue les travaux de l'Organisation. À cet égard, l'une de ses principales fonctions est d'adopter les normes et pratiques internationales recommandées (SARP) et de les incorporer sous forme d'annexes à la Convention de Chicago. Si nécessaire, le Conseil peut également modifier les annexes existantes.

Le Secrétariat : Il est dirigé par le Secrétaire général et est divisé en cinq directions :

- Direction de la navigation aérienne,
- Direction du transport aérien,
- Direction des affaires juridiques et des relations extérieures,
- Direction de l'administration,
- Direction de la coopération technique.

Les travaux du Secrétariat s'inscrivent dans une perspective véritablement internationale, et les membres du personnel sont recrutés en appliquant le principe d'une large représentation géographique.

L'OACI compte sept bureaux régionaux dans différentes régions du monde.² Ces locaux de taille modeste fonctionnent sous la supervision du siège à Montréal, et jouent un rôle technique important au niveau de l'OACI en aidant les membres dans chaque région à mettre en œuvre les normes et procédures de l'Organisation et en agissant à l'image d'un organe de liaison diffusant l'information entre les gouvernements locaux et le siège. Chaque bureau est doté d'un personnel administratif et de spécialistes dans un large éventail de domaines techniques. Ils mènent également des recherches sur l'état actuel des installations de navigation locales, organisent des séminaires et des ateliers afin de débattre des problématiques régionales, fournissent des services de secrétariat à divers groupes au sein de la région et élaborent des plans régionaux en vue de favoriser des améliorations.

1. Consulter l'annexe X pour accéder à la liste complète des États membres pour la période de mandat de l'Assemblée 2019-2022.

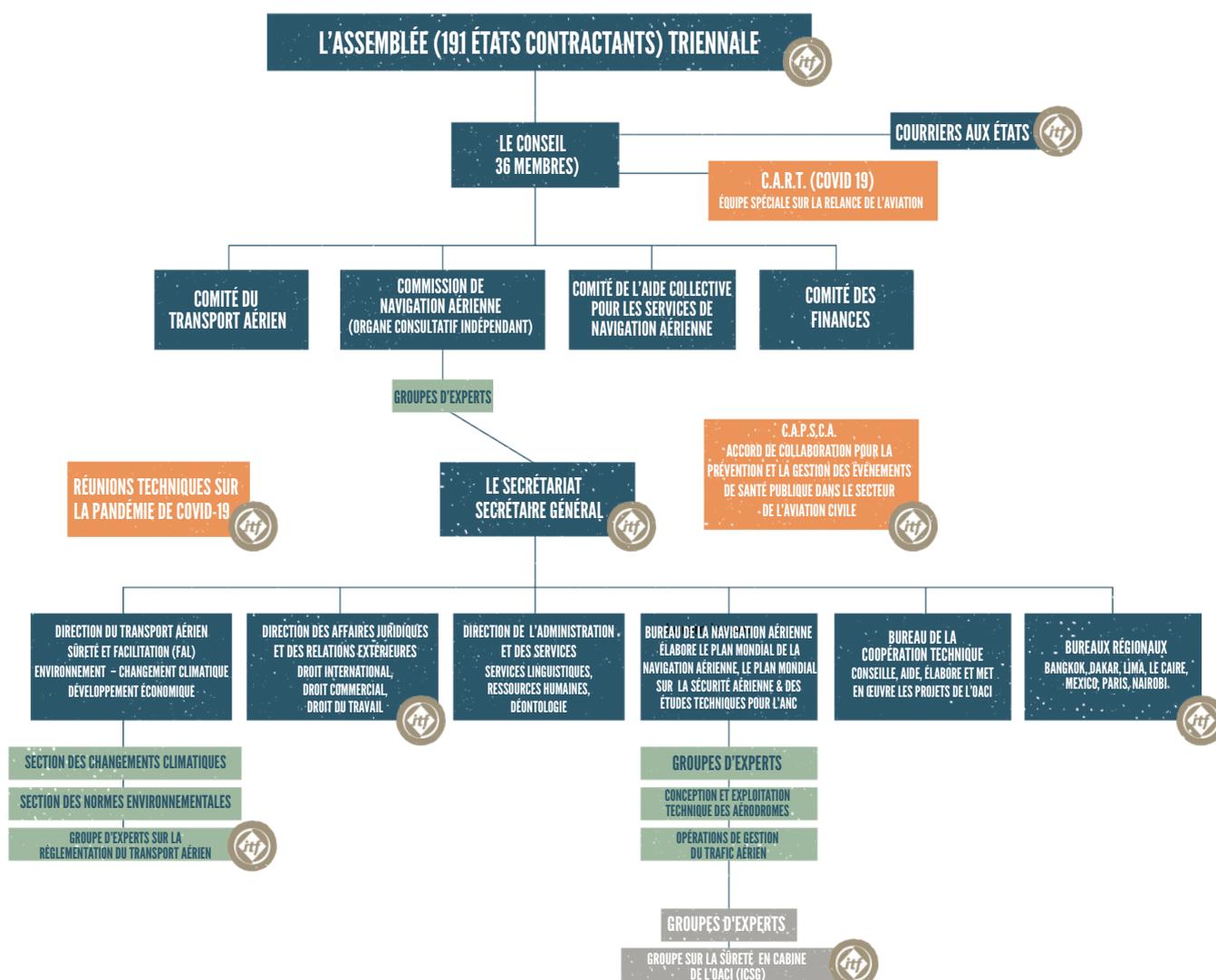
2. Consulter l'annexe XY pour accéder à la liste des bureaux régionaux de l'OACI

INFLUENCER L'OACI

Cette structure revêt un caractère important pour l'ITF et pour ses affiliés, afin d'identifier à quel niveau nous devons concentrer nos efforts de lobbying :

- L'Assemblée,
- Le Conseil,
- Le Secrétariat et la Direction de la navigation aérienne,
- Les Bureaux régionaux,
- Le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), le Groupe sur la sûreté en cabine de l'OACI (ICSG) et d'autres groupes similaires (constitués sur une base permanente ou ad hoc).

Ces domaines étant étroitement liés les uns aux autres, tout progrès accompli dans l'un d'eux est susceptible d'ouvrir de nouvelles possibilités à d'autres niveaux.



Notre bureau à Montréal nous aide à promouvoir et développer nos liens et relations avec le Secrétariat de l'OACI, les représentants des États membres de l'OACI et d'autres intervenants de l'industrie mondiale de l'aviation.

L'Assemblée

Avant que ne soit établi notre bureau de liaison à Montréal, certains syndicats de l'aviation civile de l'ITF exerçaient des pressions sur leurs gouvernements en lien avec des questions clés touchant les travailleurs et l'industrie à l'approche des Assemblées de l'OACI. Avec notre nouveau groupe de travail de l'OACI, nous poursuivrons ce travail essentiel.

Nous devons toutefois veiller à ce que les affiliés identifient de manière beaucoup plus systématique les chargés de liaison avec l'OACI au niveau de leur gouvernement, afin d'expliquer l'objet des propositions de l'ITF aux Assemblées de l'OACI et ainsi de rallier leur appui.

Nous devons en outre améliorer le flux de communication entre le Secrétariat de l'ITF et ses affiliés.

Quels que soient le statut ou la taille de votre syndicat, nouer un contact étroit avec les représentants de l'OACI au niveau des États constitue un atout pour la famille de l'aviation de l'ITF. Certes, nous ne pouvons les rallier à notre cause pour chacune des questions soulevées, mais une relation étroite sur le long terme se traduira pour nous par un échange d'informations approprié.

Ce processus revêt un caractère essentiel pour l'ITF et pour ses affiliés, afin d'identifier à quel niveau nous devons concentrer nos efforts de lobbying (voir l'annexe II, « Les bases du processus de lobbying ») :

Le Conseil

Les points ci-dessus concernent également les membres du Conseil. Les membres du Conseil ont une voix plus importante au sein de l'Organisation dès lors que cette instance est devenue l'institution centrale dans le cadre de l'OACI. Quelques années après la création de l'OACI, le Conseil est devenu un organe permanent se réunissant en session continue, dont chacun(e) des membres nomme un(e) représentant(e) permanent(e) et établit un bureau au siège à Montréal. Chaque État dispose d'une voix, et les États du Conseil peuvent en général s'entourer d'autres États plus petits ou d'États voisins. C'est pourquoi nous devons nous concentrer davantage sur ces États.

Le Secrétariat

Nous avons déjà pu établir de bonnes relations avec le Secrétariat de l'OACI. Nous entretenons par ailleurs des contact étroits avec différents échelons de la hiérarchie du Secrétariat de l'OACI. Il nous faut étendre ce réseau de relations à l'avenir. Et pour ce faire, nous devons pouvoir compter sur une participation et un engagement très actifs de la part des syndicats de l'aviation.

Les Bureaux régionaux

En outre, au niveau régional, la participation des affiliés sera cruciale pour atteindre de bons résultats. Dans chaque région, les affiliés disposent de connaissances expertes du contexte local dont le Secrétariat de l'ITF n'est pas nécessairement conscient. Ces connaissances et les réseaux que nos affiliés ont mis en place dans leur région sont essentiels pour influencer les bureaux régionaux et l'OACI.

La Direction de la navigation aérienne

La Direction de la navigation aérienne (ANB) se charge des stratégies de l'OACI en matière de sécurité et d'infrastructure, en partenariat avec tous les acteurs de l'aviation. Ce travail est effectué dans un cadre formé des éléments suivants :

- **Politique et normalisation,**
- **Surveillance de la sécurité et de l'infrastructure,**
- **Analyse de la sécurité et de l'infrastructure,**
- **Mise en oeuvre de la sécurité et de l'infrastructure.**

L'ANB mène également l'action de l'OACI en matière de gestion de crise et de planification d'urgence.

Prendre part aux activités de la Direction de la navigation aérienne constitue pour nous un défi de taille, mais nous devons progresser sur ce front afin d'être en mesure de mettre en oeuvre les politiques de l'ITF, en influençant l'élaboration des SARP de l'OACI.

Le **Groupe d'experts des opérations de gestion du trafic aérien** est un groupe d'experts techniques de la Commission de navigation aérienne de l'OACI. Il est chargé d'élaborer une stratégie et des solutions coordonnées pour la gestion du trafic aérien, à savoir les services de la circulation aérienne (ATS), la gestion de l'espace aérien (ASM) et la gestion des flux de trafic aérien (ATFM). Conformément à la nécessité de garantir un environnement opérationnel ATM mondial harmonisé, il élabore et maintient des normes et pratiques recommandées (SARP), des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et des éléments d'orientation sur :

- a) les services de la circulation aérienne,
- b) la gestion des flux de trafic aérien,
- c) les procédures et les expressions conventionnelles pour le contrôle de la circulation aérienne,
- d) la gestion de l'espace aérien,
- e) la coordination civil-militaire.

Le **Sous-groupe sur les services de la circulation aérienne à distance (RATS)** rend compte de ses travaux au Groupe d'experts des opérations de gestion du trafic aérien (ATMOPSP) de l'OACI.

Il est chargé de suivre les avancées liées à la planification et à la mise en oeuvre des services de la circulation aérienne d'aérodromes numériques gérés à distance et de présenter des informations actualisées à l'ATMOPSP. Le Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI indique que des services ATS sûrs et rentables peuvent être fournis à un ou plusieurs aérodromes où la présence d'une tour de contrôle sur site pour ces services n'est plus justifiable ou rentable, à partir d'aéroports/installations sans contact visuel direct, c'est-à-dire de tours de contrôle gérées à

distance. Par conséquent, le sous-groupe développe des éléments d'orientation concernant l'introduction d'ATS d'aérodromes numériques (tours de contrôle gérées à distance), identifie tout besoin en matière d'élaboration de normes applicables, de pratiques recommandées et de procédures, et rédige la documentation dont a besoin l'ATMOPSP.

Politique et normalisation

Au titre du volet Sécurité et infrastructure de la stratégie « Politique et normalisation », la Direction de la navigation aérienne élabore et met à jour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et le Plan mondial de navigation aérienne. Toutes les sections de l'ANB et les bureaux régionaux de l'OACI se chargent de l'exécution de ces deux plans, avec le concours des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et des groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre (PIRG), qui sont composés de partenaires issus des pouvoirs publics et de l'aviation d'une région donnée.

La Direction du transport aérien

La Direction du transport aérien (ATB) appuie la mise en oeuvre des Objectifs stratégiques de l'OACI, notamment : Sûreté et facilitation, Développement économique du transport aérien, et Protection de l'environnement. Elle contribue également à l'Objectif stratégique Sécurité.

Elle travaille sous la direction du Conseil, du Comité du transport aérien, du Comité de l'intervention illicite et du Comité de l'aide collective pour les services de navigation aérienne. Elle assure le secrétariat du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), qui est un comité du Conseil.

Sûreté et facilitation de l'aviation

L'OACI joue un rôle essentiel de chef de file dans le domaine de la sûreté de l'aviation, l'objectif final étant de renforcer la sûreté de l'aviation civile dans le monde. À cette fin, elle centre principalement ses efforts sur l'élaboration et la coordination d'une politique et d'un cadre juridique mondiaux efficaces répondant aux menaces contre l'aviation civile, sur la réalisation d'audits visant à détecter les carences en matière de sûreté de l'aviation, et sur l'assistance aux États dans l'application des normes de sûreté et la correction des carences.

Environnement

Dans le domaine de l'environnement, l'OACI a pour objectif général de renforcer la durabilité des opérations de l'aviation internationale en limitant au minimum le bruit des aéronefs et l'incidence des émissions des moteurs sur la qualité de l'air locale et le climat mondial. L'ATB s'attache en l'occurrence à quantifier l'incidence de l'aviation sur l'environnement en mettant au point des méthodologies, des outils, des modèles et des bases de données, et à instaurer des politiques, des normes et des pratiques recommandées pour traiter de l'incidence de l'aviation sur l'environnement par le biais de mesures technologiques, opérationnelles et basées sur le marché.

Développement économique

Les activités de l'ATB dans le domaine économique sont liées à la durabilité du développement du transport aérien. À cet égard, l'ATB est chargée d'élaborer, de promouvoir et de diffuser des politiques et éléments d'orientation sur les principales questions de réglementation dans le domaine économique, de la libéralisation du transport aérien international, ainsi que de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. La disponibilité d'un large éventail de données aéronautiques fiables et solides est capitale. C'est pourquoi l'ATB gère le Programme statistique, les activités de prévision et les études économiques, qui facilitent la fourniture de renseignements dignes de foi sur le développement actuel et futur du transport aérien.

Outre qu'elle appuie les Objectifs stratégiques ci-dessus, l'ATB administre :

- les accords de financement collectif avec le Danemark et l'Islande pour la fourniture de certains services de navigation aérienne dans la Région Atlantique nord (accords DEN/ICE) ;
- l'arrangement pour le financement collectif du système de surveillance de l'altitude dans la Région Atlantique nord ;
- l'accord sur le partage des coûts du Système de diffusion par satellite d'informations relatives à la navigation aérienne (SADIS) ;
- Le Répertoire de clés publiques de l'OACI, principal point de distribution mondiale de certificats de clés de signature publiques de tous les émetteurs de passeports électroniques.

La Direction de l'administration et des services

La Direction de l'administration et des services (ADB) fournit à l'Organisation le soutien administratif dont elle a besoin et joue un rôle de premier plan dans sa gestion administrative efficiente et efficace. L'ADB oriente l'OACI vers une gestion fondée sur les résultats et une culture organisationnelle axée sur les performances pour répondre aux besoins des États membres, des industries et des autres clients, ainsi que du grand public.

La Direction s'acquitte de ses fonctions comme suit :

- En fournissant des ressources humaines et des services de haute qualité et en appliquant des méthodes administratives et de gestion efficaces.
- En appliquant les normes les plus élevées de déontologie et de conduite, et en faisant progresser la gestion des ressources humaines pour répondre aux besoins en évolution de l'Organisation.
- En utilisant des capacités et des outils de gestion fondés sur les résultats pour appuyer l'Organisation dans la réalisation de ses objectifs stratégiques.

La Direction des affaires juridiques et des relations extérieures

Fonctions juridiques

La Direction des affaires juridiques fournit des conseils et de l'assistance au Secrétaire général et, par l'intermédiaire de ce dernier, aux divers organes de l'Organisation et aux États membres de l'OACI, sur des questions constitutionnelles, administratives et de procédure, sur des problèmes de droit international, de droit aérien, de droit commercial, de droit du travail et d'autres sujets connexes. Elle réalise également des travaux de recherche et des études dans le domaine du droit aérien international privé et public, élabore des documents destinés au Comité juridique, aux organes pertinents de l'Assemblée et aux conférences diplomatiques en vue de l'adoption de traités multilatéraux sur le droit aérien international, et assure le Secrétariat du Comité juridique.

Fonctions des relations extérieures

Le Bureau des relations extérieures doit s'acquitter des fonctions suivantes : examiner et coordonner les relations de l'OACI avec les États contractants et non contractants, avec les organisations du régime commun des Nations Unies et avec d'autres organisations internationales.

Le Bureau suit les activités de caractère international qui présentent à la fois de l'intérêt pour l'OACI, les Nations Unies et d'autres organisations internationales, attire l'attention sur les faits nouveaux en matière d'affaires internationales et de politique qui peuvent toucher l'OACI et prend des dispositions pour assurer la représentation de l'Organisation à des réunions d'autres organisations.

La Direction de la coopération technique

Le Programme de coopération technique de l'OACI apporte conseils et assistance dans l'élaboration et la mise en œuvre de projets dans tout le spectre d'activité de l'aviation civile, avec pour objectifs la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et le développement durable de l'aviation civile nationale et internationale. Mené selon les larges orientations de politique de l'Assemblée de l'OACI et du Conseil, ce programme est exécuté par la Direction de la coopération technique (TCB) sous réserve de l'orientation générale établie par le Secrétaire général.

ATRP, ICSG et autres groupes similaires (base permanente ou ad hoc) au niveau de l'OACI

Depuis plus de six ans, la Section participe avec succès au Groupe sur la sûreté en cabine de l'OACI (ICSG), un groupe paritaire composé d'experts de la sûreté en cabine issus des administrations de l'aviation civile, des transporteurs aériens, des constructeurs d'aéronefs et des organisations internationales. Au moment de la rédaction du présent guide, nos experts ont contribué à l'élaboration des éléments d'orientation figurant ci-après. Ces documents ont été traduits en arabe, en chinois, en espagnol, en français et en russe.

- Doc 10002, Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité
- Doc 10062, Manuel d'enquête sur les aspects de la sécurité en cabine dans les accidents et incidents
- Doc 10148, Manuel de formation périodique de l'équipage de cabine pendant la pandémie de COVID-19

- Doc 10086, Manuel d'informations et d'instructions pour la sécurité des passagers
- Doc 10111, Manuel sur la mise en œuvre et l'utilisation des sacs de vol électroniques de cabine
- Doc 10072, Manuel sur l'établissement des spécifications relatives à l'effectif minimal de l'équipage de cabine
- Doc 10049, Manuel sur l'approbation et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants
- Cir 344-AN/202, Orientations sur les pratiques éducatives, de formation et de compte rendu concernant les émanations
- Cir 340, Lignes directrices pour l'utilisation étendue des appareils électroniques portatifs
- Cir 356, Lignes directrices sur l'apprentissage numérique aux fins de la formation des équipages de cabine
- Cir 352, Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine: mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes
- Cir 300, Facteurs humains - Étude n° 15
- Guide de référence succinct sur les modifications des limitations du temps de vol et de service existantes pendant la COVID-19 (*Covid-19 Quick Reference Guidance Variations to Existing Flight and Duty Time Limitations*)
- Guide de référence succinct sur les spécifications relatives à la formation périodique de l'équipage de cabine pendant la COVID-19 (*Covid-19 Quick Reference Guidance Cabin Crew Recurrent Training Requirements*)
- Guide de référence succinct sur les spécifications relatives à l'effectif minimal de l'équipage de cabine lors du transport de fret en cabine pendant la COVID-19 (*Covid-19 Quick Reference Guidance Minimum Cabin Crew Requirements when Transporting Cargo in the Passenger Cabin*)

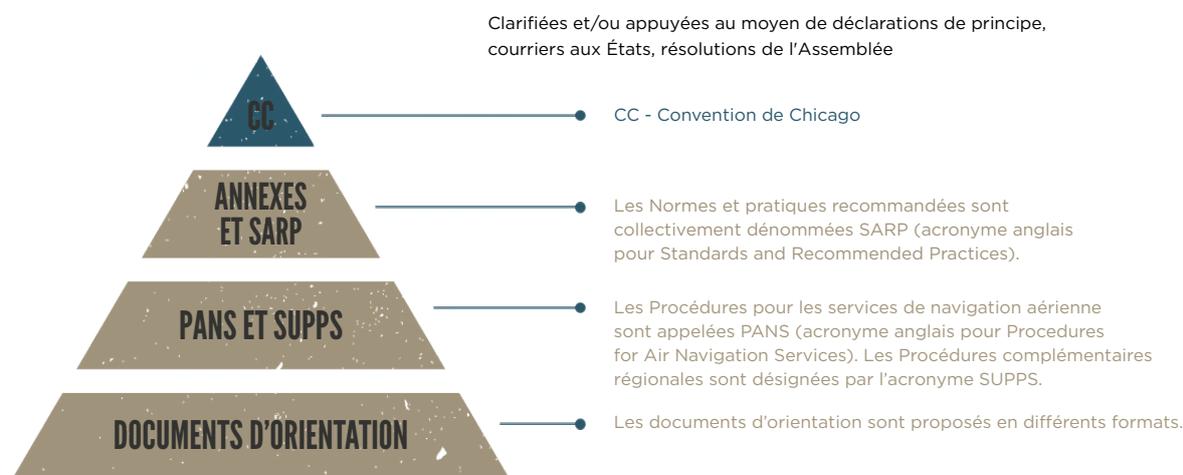
En mars 2013, la 6^e Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI a chargé le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) de considérer et d'élaborer des accords internationaux multilatéraux relatifs à la libéralisation de l'accès au marché et à une plus grande libéralisation des services de fret aérien, ainsi que de créer un accord international relatif à la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. L'ITF intervient activement dans les travaux menés par l'OACI dans ce domaine afin de s'assurer que la libéralisation ne se poursuive pas sans garanties suffisantes en matière de travail et que la sécurité ne soit pas compromise du fait de considérations économiques et, par conséquent, que la sécurité et la réglementation économique ne soient pas traitées de façon isolée.

Il est absolument essentiel de poursuivre notre excellent travail au sein de l'ICSG et de l'ATRP et de prendre part à des travaux similaires de l'OACI.

En un mot, notre défi consiste à créer des capacités supplémentaires pour étendre nos activités de lobbying aux niveaux national, régional et mondial et participer de manière efficace aux activités de l'OACI ci-dessus résumées et essentiellement basées à Montréal, en utilisant au mieux nos ressources limitées. C'est pourquoi nos affiliés doivent être étroitement associés aux éléments pratiques et politiques de l'OACI.

MÉTHODE D'ÉLABORATION DES NORMES DE L'OACI

Aujourd'hui, l'OACI gère plus de 12 000 SARP ventilées dans les 19 annexes et les cinq PANS à la Convention de Chicago, dont beaucoup évoluent constamment au rythme des toutes dernières mises au point et innovations.



Les SARP et les PANS sont d'une utilité critique pour les États membres de l'OACI et les autres parties prenantes étant donné qu'elles constituent la base fondamentale d'une sécurité mondiale harmonisée de l'aviation et de l'efficacité en vol et au sol, de l'harmonisation à l'échelle mondiale des exigences fonctionnelles et de performance des installations et services de navigation aérienne, et du développement ordonné du transport aérien.

L'élaboration de SARP et de PANS se fait selon un processus comportant plusieurs étapes – souvent désigné « processus d'amendement » ou « processus de formulation de normes » de l'OACI – qui fait intervenir plusieurs organes techniques et non techniques internes à l'Organisation ou étroitement associées à celle-ci.

En général, il faut compter près de deux ans avant qu'une première proposition de norme, pratique recommandée ou procédure, nouvelle ou améliorée, soit officiellement adoptée ou approuvée afin d'être intégrée à une annexe ou aux PANS. À l'occasion, ce calendrier peut être élargi ou comprimé selon la nature et la priorité de la proposition considérée.

POINTS D'ENTRÉE CLÉS POUR LES SYNDICATS DE L'AVIATION

L'Assemblée de l'OACI et les conférences de haut niveau : L'ITF et ses affiliés de l'industrie de l'aviation participent à ces réunions importantes depuis 25 ans. Si les acteurs non étatiques ne sont pas autorisés à devenir membres de l'OACI, l'ITF peut toutefois avoir le statut d'observateur. La fédération fournit aux Comités de l'OACI une assistance technique sur le plan syndical. La Section de l'aviation civile coordonne les contributions des syndicats de l'aviation, notamment pour les sessions triennales de l'Assemblée de l'OACI, et entretient un dialogue avec les principaux partenaires internationaux dans le cadre des préparatifs des grands événements de l'Organisation.

Lettres aux États et communications pertinentes : La Section de l'aviation civile et ses comités conviennent d'éléments de réponse communs aux lettres envoyées par l'OACI aux États et harmonisent les autres communications pertinentes de l'Organisation jugées stratégiques pour les travailleurs et travailleuses de l'aviation.

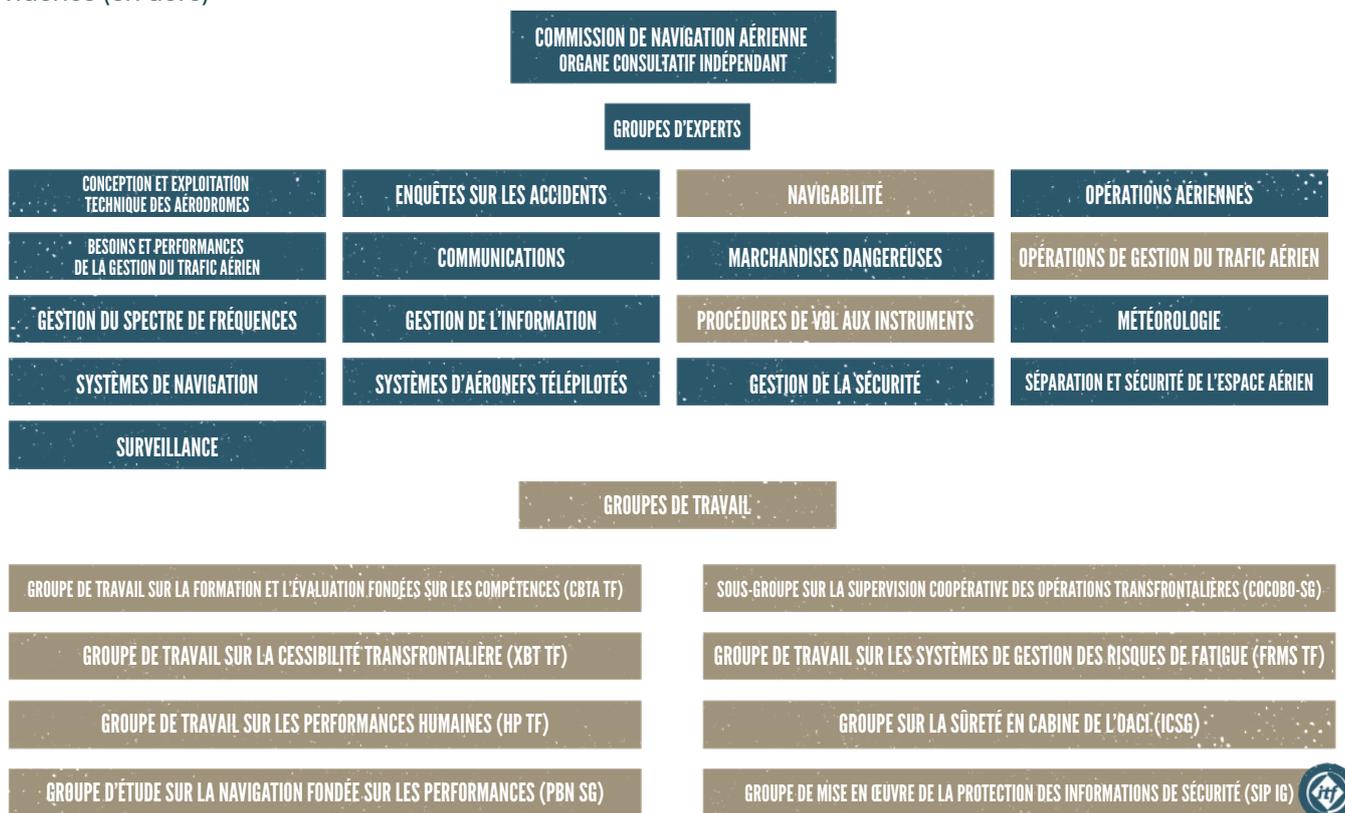
Groupes d'experts et d'étude de l'OACI : Les groupes d'experts sont composés d'experts techniques qualifiés et visent à apporter, dans des délais précis, des solutions à des problèmes spécifiques que les services mis en place au sein du Secrétariat de l'OACI ne peuvent résoudre de manière satisfaisante ou dans un délai suffisamment

court. Les groupes d'étude, quant à eux, sont de petits groupes d'experts mis à disposition par des États et des organisations afin d'aider le Secrétariat, à titre consultatif, à poursuivre les progrès réalisés sur des tâches techniques déterminées. À l'heure actuelle, l'ITF et les membres du groupe de travail de l'OACI participent activement aux activités des groupes d'experts, comités ou groupes d'étude de l'Organisation suivants: (1) le Groupe sur la sûreté en cabine de l'OACI (ICSG) ; (2) l'accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ; (3) le Comité juridique ; (4) le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) ; (5) le Sous groupe sur les services de la circulation aérienne à distance (RATS) ; (6) le Groupe d'experts des opérations de gestion du trafic aérien (ATMOPSP) ; et (7) le Groupe d'experts sur les services d'assistance en escale (GHTF).

Nous espérons devenir membre de la Commission de navigation aérienne (ANC), qui examine et recommande des SARP et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), en vue de leur adoption ou approbation par le Conseil de l'OACI.

La Section de l'aviation civile informe systématiquement l'ensemble des syndicats de l'aviation affiliés à l'ITF de ses activités au sein de l'OACI.

Figure 1 Un exemple de groupes d'experts au sein des trois groupes d'experts des opérations aériennes mis en évidence (en doré)



LE LONG CHEMINEMENT DE L'OACI VERS LA LIBÉRALISATION ET LA DÉRÉGLEMENTATION

En 1994, lors de la 4^e Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (ATConf/4)³, les États membres étaient dans l'ensemble largement défavorables à l'abolition du système bilatéral.

La 5^e Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5), tenue en 2013, a marqué un tournant : la majorité des États ont cédé aux sirènes de la libéralisation dans les négociations sur les services aériens et les lois sur la propriété et le contrôle.

La Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) a adopté une Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international ainsi que quatorze conclusions et deux recommandations, l'une sur la libéralisation de la propriété et le contrôle des transporteurs aériens et l'autre sur le rôle futur de l'OACI, notamment ses rapports avec l'Organisation mondiale du commerce (OMC), et sept clauses types dont les États peuvent se servir à leur discrétion dans les accords sur les services aériens.

La Conférence a en outre adopté 67 conclusions dans son rapport, qui portent sur l'ensemble des sujets et questions de l'ordre du jour. L'une des conclusions concerne l'approbation par la Conférence du concept et du texte des modèles d'accords sur les services aériens (TASA) pour régir les rapports en matière de transport aérien, l'un adapté au contexte bilatéral, l'autre aux situations régionales. Dans le texte de la Déclaration, des recommandations et des conclusions, il est fait largement mention des mesures que les États et l'OACI doivent prendre.

Cette tendance en faveur de la libéralisation s'est poursuivie lors d'un symposium mondial sur la libéralisation tenu à Dubaï en septembre 2006.

Par la suite, la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI convoquée en septembre 2007 a suivi la même impulsion.

Les deux réunions ont vu l'adoption d'accords de type « ciel ouvert », nés aux États-Unis. L'idée d'élargir la portée de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS)⁴ a même été proposée.

L'adoption d'un programme délibéré de déréglementation/libéralisation a marqué un écart important par rapport au mode de pensée traditionnel de l'OACI.

En 2010, un projet de Convention multilatérale sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes a été discuté lors de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI.

À la 8^e réunion de sa 196^e session en juin 2012, le Conseil a approuvé la version révisée des énoncés de vision et de mission de l'OACI, ainsi que le nouvel ensemble de cinq Objectifs stratégiques de l'Organisation pour 2014-2016. Ces deux déclarations énoncent les nouveaux objectifs stratégiques de l'OACI :

- A. Sécurité : Renforcer la sécurité de l'aviation civile à l'échelle mondiale
- B. Capacité et efficacité de la navigation aérienne : Accroître la capacité et améliorer l'efficacité du système mondial de l'aviation civile
- C. Sûreté et facilitation : Renforcer la sûreté et la facilitation de l'aviation civile à l'échelle mondiale
- D. Développement économique du transport aérien : Renforcer le développement d'un système sûr et économiquement viable d'aviation civile
- E. Protection de l'environnement : Limiter au minimum les effets néfastes des activités d'aviation civile sur l'environnement.

L'objectif stratégique D (Développement économique du transport aérien) confère à l'OACI une légitimité juridique afin d'interpréter l'objectif initial énoncé à l'article 44 de la Convention de Chicago d'une manière telle que l'Organisation assume une plus grande responsabilité et un rôle de chef de file plus affirmé en matière de réglementation économique.

3. Une dizaine d'années sépare chaque édition de la Conférence mondiale de transport aérien (ATConf) convoquée par l'OACI.

4. Pour de plus amples informations sur l'AGCS, voir : https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/gatsqa_f.htm



Photo : Skyler Smith/Unsplash

Sur la base de ces documents (la Déclaration, les conclusions et les recommandations), la 6^e Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) tenue en 2013 a décidé de : continuer à appuyer les efforts de libéralisation des États en perfectionnant la facilité dite de « marché » (ICAN) offerte aux États ; continuer à tenir à jour les modèles d'accord sur les services aériens (MASA) en fonction de l'évolution de la réglementation ; élaborer et promouvoir de nouveaux cours de formation, séminaires régionaux et activités similaires à l'intention des États, selon les ressources disponibles ; continuer à suivre les faits nouveaux dans le domaine de la réglementation, effectuer des études sur les grandes questions de portée mondiale et fournir des orientations et une assistance aux États ; et poursuivre le développement des bases de données pertinentes, telle la Base de données sur les accords de service aérien du monde, et l'élaboration d'études de cas sur l'expérience en matière de libéralisation.

Au cours de cette conférence, les délégués pro-libéralisation se sont penchés sur les « réalisations » depuis l'ATConf/5.

En 2013, la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI a demandé au Conseil d'entamer des travaux au sujet d'un accord international de libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.

En juin 2015, le Conseil de l'OACI a adopté sa vision à long terme en faveur de la libéralisation :

« Nous, États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, décidons de promouvoir activement la libéralisation continue du transport aérien international dans l'intérêt de toutes les parties prenantes et de l'économie dans son ensemble. Nous serons guidés par la nécessité de veiller au respect des plus hauts niveaux de sécurité et de sûreté et du principe de l'équité et de l'égalité des possibilités pour tous les États et leurs parties prenantes, »

La 39^e session de l'Assemblée de l'OACI tenue en 2016 a adopté une résolution sur la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien :

Résolution de l'Assemblée sur la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien (A39-15)

« L'Assemblée, Réaffirme le rôle primordial de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international ; »

« Réaffirme qu'il est nécessaire que l'OACI continue à explorer de futurs arrangements de réglementation et à élaborer des recommandations et des propositions pour relever les défis auxquels fait face le transport aérien international, de façon à répondre aux changements internes et externes qui l'affectent ; »

L'ATRP travaille depuis quatre ans à l'élaboration d'accords internationaux sur la libéralisation.

L'OACI FACE À L'AGCS, L'ACS ET QUELQUES AUTRES ACCORDS COMMERCIAUX INTERNATIONAUX

D'une manière générale, l'ITF appuie activement le rôle joué par l'OACI.

Les syndicats de l'aviation devraient être conscients de la difficulté d'amender la Convention de Chicago dans une perspective de libéralisation plus poussée et toute tentative à cet égard se heurterait à divers obstacles politiques et juridiques.

L'une des principales difficultés est le niveau de consensus requis au sein de l'OACI pour qu'une modification puisse prendre effet.⁵

Comme cela a été précédemment résumé, à l'échelle nationale, nos affiliés se doivent de continuellement appuyer, à travers nos membres, la nécessité de conserver et renforcer un régime économique et de réglementation de la sécurité à caractère mondial, et les points de vue de nos syndicats membres peuvent exercer une influence sur les politiques nationales à l'égard de l'OACI. Nous avons assisté à plusieurs autres tentatives de libéralisation et déréglementation de l'industrie de l'aviation sortant du cadre de l'OACI – notamment à des moments où l'incertitude quant à l'obtention du nombre de ratifications nécessaires en vue de la libéralisation et la déréglementation au sein de l'OACI se faisait de plus en plus lourde.

L'une de ces tentatives majeures de libéralisation de l'aviation civile internationale en dehors du cadre de l'OACI est intervenue dans les années 1990, lorsque la question de l'accès aux marchés a été intégrée à l'AGCS.⁶

Au moment des négociations, il avait été reconnu que l'échange bilatéral de droits de trafic fondé sur l'avantage mutuel avait bien répondu aux besoins de l'aviation civile internationale. On avait en outre estimé qu'un principe fondamental de l'AGCS, à savoir le traitement de la Nation la plus favorisée (NPF), entraînait en conflit avec le principe de réciprocité bilatérale. En vertu du principe de la NPF, tout traitement qu'un État partie à l'AGCS accorde à un autre pays sera immédiatement et sans conditions accordé aux services et aux fournisseurs de services de tous les autres États parties, de façon à ce qu'aucun ne soit traité de manière moins favorable que les autres.

Par ailleurs, un « petit nouveau » a fait son entrée dans l'arène : l'Accord sur le commerce des services (ACS/TISA). L'annexe de l'ACS sur les services de transport aérien couvre six domaines du transport aérien international, à savoir les services de réparation et de maintenance des aéronefs, les services de systèmes informatisés de réservation, la vente et la commercialisation des services de transport aérien, les services d'escale, les services d'exploitation des aéroports et les services aériens spécialisés. En d'autres termes, l'ACS étendrait de manière significative la couverture des services de transport aérien au-delà de l'annexe de l'AGCS sur le transport aérien.

Dès lors que les accords commerciaux sont négociés derrière des portes closes dans le plus grand secret, nous pourrions à tout moment entendre parler d'un nouvel accord commercial incluant l'accès aux marchés dans son annexe sur les services de transport aérien.

Le Secrétariat de la Section et les affiliés du secteur de l'aviation doivent rester vigilants.

S'agissant de l'AGCS, de l'ACS et de tout autre accord international de même type, un transfert de responsabilités briserait le lien entre les fonctions de réglementation économique et les fonctions de réglementation de la sûreté et la sécurité, une situation particulièrement préoccupante pour l'ITF qui estime qu'un lien organique doit exister entre sécurité et réglementation économique par l'intermédiaire de l'OACI.

5. L'Article 94 (a) de la Convention stipule que « toute proposition d'amendement... doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par [un nombre d'États] ne [devant] pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants ».

6. Cette tentative s'est soldée par un échec et, à l'heure actuelle, l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien porte sur trois droits dits « auxiliaires », soit les services de réparation et de maintenance des aéronefs, la vente ou la commercialisation des services de transport aérien et les services de systèmes informatisés de réservation (SIR).

L'OACI ET LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD) DES NATIONS UNIES

ODD de l'ONU		OBJECTIF STRATÉGIQUE DE L'OACI*				
		Sécurité	CAP/EFF	SEC/FAL	DEV. ECON.	ENV.
1	Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde					
2	Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable					
3	Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge					
4	Assurer l'accès de tous à une éducation de qualité, sur un pied d'égalité, et promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie					
5	Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles					
6	Garantir l'accès de tous à des services d'alimentation en eau et d'assainissement gérés de façon durable					
7	Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable					
8	Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous					
9	Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation					
10	Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre					
11	Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables					
12	Établir des modes de consommation et de production durables					
13	Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions					
14	Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable					
15	Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des sols et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité					
16	Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et inclusives aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous					
17	Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement et le revitaliser					



Les objectifs stratégiques de l'OACI sont intimement liés à 15 des 17 objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies. L'Organisation s'engage pleinement à travailler en étroite collaboration avec les États et les autres organismes de l'ONU pour appuyer les cibles connexes.

L'OACI est aussi un observateur officiel au sein du Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable et assure la surveillance de l'indicateur mondial 9.1.2, Nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport, dans le cadre du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

L'OACI contribue sans relâche aux efforts en matière de surveillance déployés dans le cadre dudit programme et d'autres programmes de développement, selon les besoins.

Il existe pour chaque catégorie un document distinct qui décrit la contribution de l'OACI aux éléments des ODD.

Le principal objectif du Secrétariat de l'OACI en ce qui concerne les ODD, conformément à son programme en faveur de la libéralisation et de la déréglementation, consiste à accroître les investissements, développer des infrastructures de meilleure qualité et garantir la croissance rapide du secteur. Malheureusement, nous estimons que le Secrétariat de l'OACI ne se montre pas suffisamment ferme sur l'ODD 8, c'est pourquoi il nous faut avancer des arguments adéquats et convaincants pour susciter un changement.

Le Secrétariat de l'OACI part implicitement du principe que les « retombées » auront des effets positifs pour tous. Notre Groupe de travail OACI demande à l'OACI de prêter une attention accrue aux cibles de l'ODD 8. Sans une approche équilibrée de la sorte, une croissance rapide peut même provoquer et exacerber les inégalités. Les ODD visent un développement soutenu, partagé et durable.

En outre, les cibles de l'ODD 8 sont étroitement liées aux objectifs de l'OIT. La mention renvoyant au « plein emploi productif et un travail décent pour tous » reprend la terminologie employée dans l'Agenda du travail décent de l'OIT. La croissance partagée et le travail décent pour toutes les femmes et tous les hommes constituent la dimension sociale de l'ODD 8. Dans cette dimension, le progrès est mesuré en termes d'égalité, d'équité et de justice au sein des sociétés. Les faits montrent que la plupart des pays ont encore un long chemin à parcourir.

Il est indispensable d'appliquer ce type d'approche globale et équilibrée en raison des liens dynamiques entre les cibles de l'ODD 8 et celles des autres ODD et parce que l'ODD 8 se trouve au cœur du Programme de développement durable à l'horizon 2030. En d'autres termes, les dimensions économiques, sociales et environnementales du développement durable sont étroitement liées à de nombreux objectifs différents. Cela signifie donc que l'absence de progrès au niveau de l'ODD 8 entraverait la progression vers d'autres objectifs.

Sur la base de ces arguments, nous continuerons de rappeler au Secrétariat de l'OACI et aux représentants des États membres de cette organisation l'immense richesse des connaissances et expériences dont dispose l'OIT et les inviter à faire usage de cette riche ressource.

L'OACI ET LE CLIMAT

D'après [l'Agence internationale de l'énergie \(AIE\)](#), l'industrie de l'aviation civile produit 3 % des émissions de carbone liées à l'activité humaine, et cette proportion devrait passer à 5-9 % d'ici 2050.

En 2013, l'Union européenne (UE) a intégré l'aviation civile dans son système d'échange de quotas d'émission en vue de réduire ses émissions. Ce système prévoyait la taxation des vols reliant les aéroports européens à ceux extérieurs à l'Union. L'industrie s'y est opposée très fermement. Pour tenter de trouver un compromis, l'OACI a créé son [Régime de compensation et de réduction de carbone](#) pour l'aviation internationale (CORSIA)⁷.

Le CORSIA se veut conforme à [l'Accord de Paris conclu par les Nations Unies](#), qui définit un objectif mondial de limitation de la hausse des températures à moins de 2 degrés, exigeant de ce fait une action urgente de la part de tous les secteurs.

Ce régime est entré en vigueur en 2021 mais ne devient obligatoire qu'en 2027.

Toutefois, de sérieuses questions subsistent quant à son intégrité environnementale.

Tout d'abord, le CORSIA fait l'impasse sur les vols intérieurs, responsables d'environ un tiers des émissions du secteur.

Ensuite, les entreprises misent surtout sur une nouvelle génération d'avions moins polluants équipés de moteurs optimisés, de modifications aérodynamiques et d'équipements moins lourds – dont des tablettes numériques pour remplacer les volumineux manuels du

pilote. Elles se refusent à prendre des mesures qui iraient plus loin. L'ITF soupçonne l'OACI de ne pas être disposée à prendre des mesures qui nuiraient aux bénéficiaires des compagnies aériennes. C'est pourquoi, au-delà de la compensation des émissions, le régime CORSIA manque d'ambition.

En outre, les crédits carbone que peuvent acheter les compagnies aériennes seraient inefficaces, d'après de sérieuses allégations. Un [rapport publié en septembre 2019](#) par deux groupes de réflexion réputés, le New-Climate Institute et le Stockholm Environment Institute, a révélé que 80 % des éventuels crédits acquis dans le cadre du CORSIA ne produiront vraisemblablement pas de nouveaux effets positifs sur le climat. Bien qu'en réaction à ce rapport, l'OACI ait limité la disponibilité des crédits au rabais dans le régime, beaucoup estiment qu'elle ne va pas assez loin.

Par ailleurs, enfin, la plupart des jets privés sont exclus du régime CORSIA, ce qui signifie que leurs émissions sont, dans une large mesure, très peu réglementées. Pourtant, ces appareils sont très polluants. Et, pire encore, dans de nombreuses régions du monde, ils bénéficient d'exemptions fiscales encore plus généreuses que celles accordées aux compagnies aériennes classiques. Leur incidence sur l'environnement est désastreuse. Par exemple, selon TerraPass, une entreprise spécialisée dans les crédits de carbone, un vol Londres-Paris sur un jet à moitié rempli produit dix fois plus d'émissions de carbone par passager qu'un vol régulier.

7. L'accord CORSIA a été conclu pour instaurer un régime mondial de compensation dans lequel les participants s'engageront en faveur d'une croissance neutre en carbone au-delà des niveaux d'émissions de 2020. Ce régime de compensation de carbone incite les compagnies aériennes à acquérir des unités d'émissions correspondant à une partie de la pollution dépassant les niveaux de 2020 afin de contrebalancer la croissance future.



Photo : Markus Winkler/Unsplash

LES ARGUMENTS QUE NOUS DONNONS AUX ÉTATS

Au sein de l'OACI et contre l'AGCS, l'ACS ou tout autre accord commercial international couvrant le secteur du transport aérien - en tout ou en partie - l'ITF défend les arguments suivants :

- Les États devraient gérer activement l'exercice des droits de trafic aérien et l'accès aux marchés, sur la base de décisions prises au cas par cas en fonction du pays et de la destination,
- Les États devraient continuer d'avancer vers la libéralisation en suivant leur propre cheminement et à leur propre rythme,
- Tout élargissement des accords de type « ciel ouvert » ou autre mode de libéralisation de l'accès aux marchés doit s'accompagner de mesures efficaces de prévention des stratégies anticoncurrentielles,
- En décidant de leurs politiques en matière de droits de trafic aérien, les États devraient respecter les principes de réciprocité, d'équilibre des avantages et de protection de l'intérêt public,
- L'OACI devrait systématiquement jouer un rôle de chef de file en matière de réglementation économique.
- Les États et l'OACI devraient intégrer les facteurs humains et sociaux dans les accords en vue de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) de l'Organisation des Nations Unies dont ils sont signataires.

LISTE DE CONTRÔLE POUR LES SYNDICATS DE L'AVIATION

Voici une liste de contrôle destinée à aider et inciter les syndicats de l'aviation à s'associer aux travaux de l'ITF concernant l'OACI :

- Nommez un coordinateur des travaux liés à l'OACI.
- Suivez attentivement les circulaires/courriels envoyés par le Secrétariat de Section.
- Identifiez les personnes représentant votre gouvernement lors des événements de l'OACI. Identifiez leurs noms, adresses de courriel, numéros de téléphone et autres coordonnées.
- Si vous connaissez des personnes au sein du Secrétariat de l'OACI, partagez ces contacts avec le Secrétariat de Section.
- Lorsque le Secrétariat de Section vous invite à envoyer des courriers-type aux représentants de votre gouvernement et de l'OACI de votre pays, envoyez-les en temps opportun.
- Si possible, essayez de faire partie de la délégation de votre gouvernement lors des grands événements de l'OACI.
- Faites partie de la délégation de l'ITF aux réunions de l'OACI. Gardez à l'esprit que votre mission première lors des réunions de l'OACI consiste à exercer des pressions auprès de votre gouvernement. Par conséquent, veuillez choisir votre/vos délégué(s) en conséquence.
- Demandez à votre syndicat de publier sur son site web, dans sa revue, son bulletin d'information ou son journal, les nouvelles relatives aux travaux de l'ITF concernant l'OACI.
- Informez régulièrement votre propre organisation et vos membres des dernières actions en date de l'ITF concernant l'OACI.
- Informez le Secrétariat et tenez-le à jour si vous avez une réunion avec votre gouvernement.
- Dans la mesure du possible, participez aux travaux de votre bureau régional de l'OACI.
- Pour toute question ou pour tout renseignement complémentaire, n'hésitez pas à contacter le Secrétariat de la Section.

VOICI QUELQUES EXEMPLES DE NOTRE TRAVAIL À L'OACI

[L'ITF met en garde contre les « pavillons de complaisance » dans le secteur aérien](#)

10 juil. 2014

L'ITF mettra en garde contre la multiplication des « pavillons de complaisance » dans le secteur aérien lors de la sixième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) qui débutera à Montréal le 17 mars.

[L'ITF tire la sonnette d'alarme sur les « pavillons de complaisance » dans le secteur aérien](#)

17 juil. 2014

L'ITF (Fédération internationale des ouvriers du transport) mettra en garde contre la multiplication des « pavillons de complaisance » dans le secteur aérien lors de la sixième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) qui débutera ce dimanche.

[Des pressions sont menées par les syndicats de l'aviation civile affiliés à l'ITF concernant les « grands enjeux »](#)

21 juil. 2014

Les syndicats de l'aviation civile du monde entier exercent des pressions sur les gouvernements concernant les grands enjeux qui se posent aux travailleurs et au secteur à l'approche de l'assemblée de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

[Nouvelles lignes directrices de l'OACI : une « grande victoire » pour l'ITF](#)

24 fév. 2016

Après des années de campagne en faveur de la qualité de l'air en cabine, l'ITF salue l'adoption de nouvelles lignes directrices de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la sensibilisation, la formation et la notification de fumées toxiques.

[L'ITF ouvre un bureau de liaison à l'OACI](#)

9 mai 2018

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) a conforté son engagement d'asseoir une présence croissante et significative dans le secteur de l'aviation civile.

[L'ITF au cœur d'un sommet sur l'aviation mondiale](#)

25 sept. 2019

Une délégation de l'ITF assiste à la 40^e assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), pour faire en sorte que les travailleuses et travailleurs de l'aviation influencent les débats de la plus haute instance décisionnelle du secteur aérien mondial.

ANNEXE X – ÉTATS MEMBRES DU CONSEIL DE L'OACI 2019-2022

L'Assemblée 2019 a vu l'élection au Conseil de direction de l'OACI, parmi ses 193 États membres, des 36 États suivants :

1^{re} Partie – États d'importance majeure dans le transport aérien

Allemagne, Australie, Brésil, Canada, Chine, États-Unis, Fédération de Russie, France, Italie, Japon et Royaume-Uni.

2^e Partie – États qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale

Afrique du Sud, Arabie Saoudite, Argentine, Colombie, Égypte, Espagne, Finlande*, Inde, Mexique, Nigéria, Pays-Bas* et Singapour.

3^e Partie – États dont la désignation assure la représentation géographique

Costa Rica*, Côte d'Ivoire*, Émirats arabes unis, Guinée équatoriale*, Grèce*, Malaisie, Paraguay*, Pérou*, République de Corée, République dominicaine*, Soudan*, Tunisie*, Zambie*.

* États nouvellement intégrés en 2019

ANNEXE XY – BUREAUX RÉGIONAUX DE L'OACI

- Bangkok, Thaïlande (Bureau Asie et Pacifique)
- Le Caire, Égypte (Bureau Moyen-Orient)
- Dakar, Sénégal (Bureau Afrique occidentale et centrale)
- Lima, Pérou (Bureau Amérique du Sud)
- Mexico, Mexique (Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes)
- Nairobi, Kenya (Bureau Afrique orientale et australe)
- Paris, France (Bureau Europe et Atlantique du Nord)

ANNEXE II : LES BASES DU PROCESSUS DE LOBBYING

Le lobbying et la création de contacts directs au niveau national avec vos représentants de l'OACI et les décideurs politiques dans l'aviation civile sont des composantes essentielles de nos campagnes de plaidoyer en continu. Il est indispensable d'exercer des pressions à cette échelle pour obtenir les changements de politique souhaités.

Rappelez-vous que les rencontres en personne avec vos responsables nationaux ou leur personnel pour discuter des enjeux constituent une des formes de lobbying les plus persuasives.

Le lobbying permet d'établir des relations avec vos responsables nationaux dans le secteur de l'aviation et de les sensibiliser aux besoins et aux préoccupations des travailleurs et travailleuses. Il sert également de complément à la formation d'un réseau ou d'une base et à la sensibilisation dans les médias – trois stratégies qui, ensemble, créent une campagne de sensibilisation réussie.

Au cours de telles rencontres, vous devriez communiquer clairement vos messages et votre revendication fondamentale. Pour vous y aider, la Section de l'aviation civile de l'ITF a élaboré les lignes directrices à l'intention des syndicats de l'aviation sur le lobbying au niveau national, qui figurent ci-après. Lisez-les attentivement. N'oubliez pas que la Section de l'aviation civile y apporte de temps à autre des mises à jour, comme indiqué.

LOBBYING AU NIVEAU NATIONAL : LIGNES DIRECTRICES À L'INTENTION DES SYNDICATS DE L'AVIATION

Cette fiche vise à aider les affiliés de l'aviation civile de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) désireux d'exercer des pressions sur leur gouvernement national concernant l'accroissement de la libéralisation du transport aérien par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

La Section de l'aviation civile publiera de nouvelles lignes directrices quand le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien de l'OACI (ATRP) annoncera ses projets de propositions d'accroissement de la libéralisation dans des domaines clés de la réglementation économique du transport aérien international, dont l'accès aux marchés et la propriété et le contrôle des transporteurs aériens.

La 6^e Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI tenue en mars 2013 a adopté des conclusions importantes dans des domaines clés de la réglementation économique du transport aérien international comme l'accès aux marchés, la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, la concurrence loyale et les droits des consommateurs.

Ces conclusions se reflètent également dans les décisions prises par l'assemblée dans le cadre du programme de travail de l'OACI par la suite, en septembre-octobre 2013.

Que se passe-t-il en ce moment ?

Au cours de la période post-conférence, l'OACI doit atteindre des résultats concernant les domaines suivants :

- Adopter une « vision à long terme » pour la libéralisation de l'accès aux marchés, notamment en mettant au point un accord multilatéral ;
- Progresser sur un accord multilatéral de libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens ;
- Mettre à jour les règles relatives à la concurrence loyale, dont la conférence a confirmé qu'elle constituait « un principe général important dans l'exploitation des services aériens internationaux » ;
- Définir des principes fondamentaux de protection des consommateurs.

L'ITF estime que des progrès dans ces domaines clés peuvent contribuer au développement ultérieur du cadre réglementaire économique mondial du transport aérien international. Cependant, les points de vue de toutes les parties prenantes, y compris des travailleuses et travailleurs, doivent être dûment pris en considération. Le respect des droits sociaux et du travail doit constituer un pan indispensable de ce processus. La dernière conférence de l'OACI et l'assemblée n'ont laissé aucun doute à ce sujet.

Le point de vue de l'ITF

Expérience : Dans le secteur maritime, les bateaux et les flottes peuvent être « transférés » à des pays (y compris des nations sans accès à la mer et sans tradition maritime) qui offrent 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 entraîné par le désir d'économiser certains coûts (y compris payer des salaires et des avantages sociaux moindres aux travailleurs) ou d'éviter un contrôle réglementaire efficace par l'État dans lequel se trouve le propriétaire véritable du bateau ou de la flotte.

Pavillons de complaisance (FOC) : L'ITF n'est 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. Cette tendance pourrait s'exacerber dans un environnement déréglementé, les registres entamant une « course » au plus grand nombre d'immatriculations, avec à la clé un nivellement par le bas que rien ne peut arrêter.

Durabilité : Les lignes aériennes utilisent cet environnement déréglementé 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. En conséquence, la durabilité de l'industrie des transports aériens est désormais en danger, en raison de turbulences croissantes et de la résistance des employés à de telles tactiques de la part de leur employeur.

Organisation internationale du travail (OIT) : L'ITF pense qu'il existe un meilleur moyen. Après une période d'accélération de la déréglementation et de la libéralisation de l'aviation, il est maintenant temps de mettre en place une nouvelle méthode d'approche qui combine une industrie du transport aérien civil capable d'offrir les services de sécurité nécessaires pour la société et les entreprises, et qui offre des conditions de travail justes et acceptables à ses employés. Il devrait y avoir un consensus global sur le principe en vertu duquel il ne devrait pas y avoir de concurrence sur les questions sociales, ni entre les pays ni entre les modèles d'affaires. Ceci nécessite que l'OACI travaille en collaboration avec les agences des Nations Unies sur des questions d'intérêt mutuel, particulièrement avec l'OIT. Une partie de ce travail de collaboration a déjà commencé lors du Forum de dialogue mondial de l'OIT, du 20 au 22 février 2013, qui portait sur les effets de la crise économique mondiale sur l'industrie de l'aviation civile.

Que demandons-nous ?

En assurant leur travail de suivi, les organes de l'OACI concernés (comme le Comité de transport aérien [ATC]) devraient adopter des recommandations à propos de la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail (1998). Aucune libéralisation ultérieure ne devrait avoir lieu sans cette étape. En outre, celle-ci est cruciale sur le plan de la promotion d'une concurrence loyale et de la lutte contre le dumping social.



Communiquez-nous vos éventuelles
remarques ou suggestions :
civilaviation@itf.org.uk

Merci de nous informer de vos efforts de
lobbying au niveau national. N'hésitez pas à
nous demander de l'aide si nécessaire.