

# **DANGER !**

**PAVILLONS DE  
COMPLAISANCE  
DANS L'AVIATION**

Un aperçu



# Pavillons de complaisance maritimes

- Les navires battent pavillon de complaisance (FOC) pour contourner les réglementations et conditions de travail nationales, et les syndicats.
- Aucun « lien substantiel » entre l'armateur d'un navire et le pavillon arboré.
- Les gens de mer des navires sous pavillon de complaisance sont peu rémunérés, ont de mauvaises conditions de travail et beaucoup de plaintes à propos de leur lieu de travail.
- Les pavillons de complaisance ont accentué les pressions sur les gens de mer qui travaillent à bord de navires sous pavillon national.

# Pavillons de complaisance = Perte de pouvoir syndical

- Environ 120 000 navires de plus de 500 GT dans le monde.
- 70 % d'entre eux battent pavillon de complaisance.
- L'ITF a conclu des conventions collectives sur près de 12 500 navires.
- La pénétration des syndicats dans la flotte FOC est d'environ 10 %.

# Il y a à peine 10 ans...

- La Section de l'aviation civile de l'ITF a soulevé la question des pavillons de complaisance dans l'aviation.
- L'ITF a mis en garde : l'aviation pourrait emboîter le pas au transport maritime
- Ces craintes ont été jugées alarmistes, ridicules !
- **La grande majorité du secteur a ignoré ces craintes « infondées ».**
- La sécurité de l'aviation civile était extrêmement réglementée. « Trop », avançait-on. Il fallait une libéralisation, et vite.

# Le temps a donné raison à l'ITF

- La libéralisation et la déréglementation ont permis aux compagnies aériennes de s'immatriculer, ainsi que leurs appareils, dans différents pays où les contrôles de sécurité ne satisfont pas aux normes internationales.
- « Les pavillons de complaisance n'ont pas leur place dans un secteur aérien sûr. » (Giovanni Bisignani, 2006)

# Et aujourd'hui...

- L'OACI reconnaît que des « pavillons de complaisance » existent dans l'aviation.
- Le terme est également utilisé par la Commission européenne et l'IATA.
- L'OACI a adopté diverses mesures visant à atténuer l'impact de ces pavillons sur la sécurité aérienne.
- **L'expression « Pavillons de complaisance » n'est pas reconnue officiellement par l'OMI (transport maritime).**

# Pouvons-nous nous permettre le luxe de la complaisance ?

- Quelqu'un pourrait dire : « Toutes les parties prenantes du secteur sont conscientes du danger et s'attellent aux risques potentiels. Les syndicats de l'aviation civile n'ont donc aucune raison de s'inquiéter. »
- Cet optimisme et cette complaisance ne tiennent pas après une analyse plus poussée.

# Selon l'OACI...

- L'OACI distingue deux types de pavillons de complaisance :
  - (a) ceux motivés par des raisons fiscales, des accords étant en général conclus entre l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant pour garantir des contrôles adéquats.
  - (b) les montages visant à « profiter d'un système dans lequel la supervision économique ou technique est nulle ou minime ».

L'OACI considère que cette deuxième catégorie pose de « graves problèmes de sécurité », et appelle une riposte.

# L'OACI est complaisante

- Pour l'OACI, l'expression « pavillons de complaisance » n'est appropriée que pour le second groupe.
- L'OACI estime que les mesures déjà mises en place suffisent à réduire les risques.

# Seulement des « problèmes secondaires » ?

- L'OACI reconnaît qu'il reste des problèmes à régler, et qu'il faut notamment définir plus précisément l'expression « base principale d'exploitation » et se pencher sur le dossier des appareils loués, qui pose la question des propriétaires étrangers. La simplification des « chaînes de responsabilité » entre les États, dans des situations où les appareils sont basés ou exploités dans des États différents de l'État d'immatriculation et/ou de l'État de l'exploitant, constitue également matière à réflexion.

# L'UE et la FAA

- En 2006, l'Union européenne a commencé à dresser une liste noire des compagnies aériennes pour « supprimer la pratique des pavillons de complaisance qui consiste, pour certains pays, à délivrer des certificats d'exploitation aériens à des compagnies suspectes ».
- L'Agence fédérale américaine de l'aviation civile (FAA) mène des audits des contrôles de sécurité pratiqués dans d'autres pays et, sur la base de ses conclusions, peut refuser ou révoquer l'autorisation d'exploiter des vols aux USA ou à destination de ceux-ci.

# Pouvons-nous être satisfaits ?

- Grande question pour les syndicats de l'aviation : alors que la libéralisation continue de progresser, pouvons-nous contenter d'une nouvelle supervision mondiale harmonisée ?
- **Ces mesures sont-elles suffisantes pour protéger les conditions de travail des personnels aériens et pour endiguer le dumping social ?**

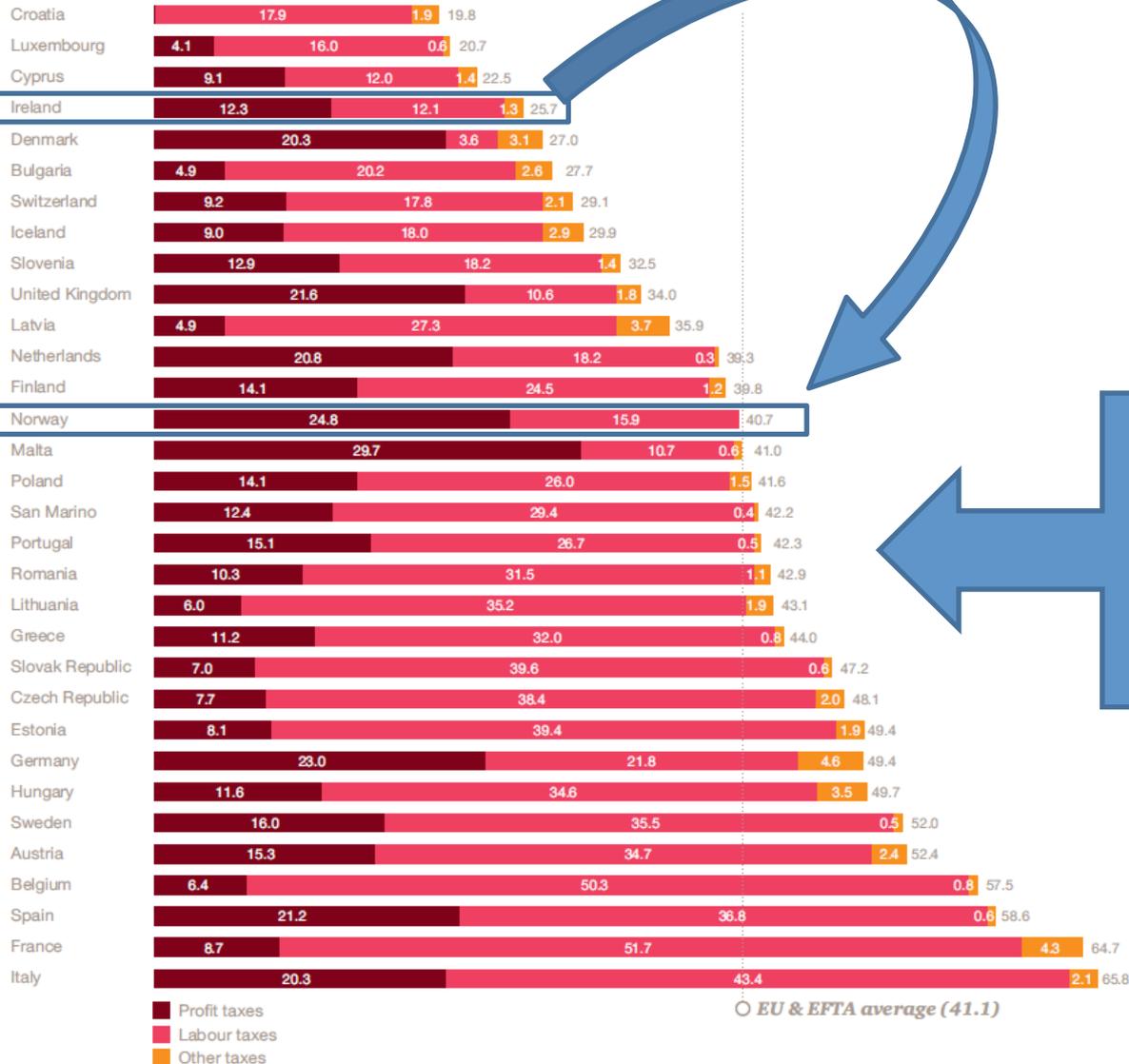
# Leurs pavillons de complaisance et les nôtres

- Les définitions utilisées par l'OACI et les autres agences sont trop é트리quées.
- Elles omettent la dimension sociale du problème.
- Ni l'OACI, ni l'Union européenne, la FAA ou l'IATA, ne s'inquiètent réellement de voir les compagnies aériennes « faire leur marché » pour dénicher les lois et réglementations du travail qui les arrangent. **Cela ne les dérangerait pas que des compagnies aériennes utilisent les pavillons de complaisance pour échapper aux taxes ou réglementations nationales.**

# Economy sub-indicator results by region: EU & EFTA

Source : "Paying Taxes 2014", PwC report, p. 157

## Total Tax Rate (%)



Plusieurs taxes promeuvent l'arbitrage syndical / le dumping social

# La réalité sur le terrain...

- Certaines compagnies aériennes tentent d'utiliser les pavillons de complaisance sur le dos des normes du travail.
- En soumettant leurs effectifs à des conditions de rémunération et de travail médiocres, ces compagnies menacent également la qualité de vie des personnels de l'aviation ailleurs dans le monde.
- **Puisque d'autres pays emboitent le pas à l'Irlande, nous devrions probablement assister prochainement à une concurrence entre pays FOC pour attirer les compagnies aériennes.**