

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.2 : Accès aux marchés

**LOCATION D'AERONEFS DANS LE TRANSPORT AERIEN
INTERNATIONAL ET QUESTIONS DE JURIDICTION LIEES
A L'ETAT D'IMMATRICULATION DES AERONEFS**

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

SOMMAIRE

La présente note attire l'attention sur les facteurs qui, en plus des questions économiques et de sécurité abordées dans le document WP/9, devraient être prises en considération par les Etats lorsque ceux-ci envisagent des politiques ou accords de location d'aéronefs. Qu'il s'agisse de location avec ou sans équipage, ce document décrit les problématiques qui se posent en matière d'interférences illégales, d'assurance, d'applicabilité des réglementations relatives à l'emploi et de juridiction applicable et qui ont une incidence sur les occupants de l'appareil, membres du personnel navigant comme passagers, et sur les autres utilisateurs des services de transport. La présente note recommande aux Etats d'adopter une approche restrictive des locations sauf lorsque ces problématiques sont entièrement résolues de manière à garantir un niveau de sécurité et de sûreté maximal, à interdire l'exercice des droits de trafic lorsqu'ils n'ont pas été désignés ou autorisés, et à assurer un niveau de protection maximal aux occupants de l'appareil, membres d'équipage comme passagers.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 6.1.

¹ Les versions en espagnol et en français ont été fournies par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF).

1. INTRODUCTION

1.1 La location d'aéronefs soulève des questions économiques et des questions de sécurité si l'aéronef loué pour des services internationaux de transport aérien est immatriculé dans un Etat autre que celui de l'exploitant.

2. ASPECTS ECONOMIQUES DE LA LOCATION

2.1 En ce qui concerne la dimension économique, l'ITF rejoint l'approche générale adoptée par les Etats qui exigent que les compagnies aériennes qui donnent les aéronefs en location possèdent les droits de trafic nécessaires ou qui interdisent les locations si elles ne les ont pas. L'ITF adhère donc aux deux options de l'article 2 du projet de modèle de clause présentées au paragraphe 6.4 de la note WP/9.

3. ASPECTS DE LA LOCATION LIES A LA SECURITE ET A LA SÛRETE

3.1 L'ITF attire l'attention sur le fait que la location internationale soulève des questions de sécurité (et de sûreté) au regard de la nécessité de définir les responsabilités de sécurité incombant respectivement à l'Etat d'immatriculation (locataire) ou à l'Etat d'exploitation (loueur). La Convention de Chicago attribue essentiellement à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef la responsabilité de respecter les normes de sécurité applicables mais à certains égards, il revient à l'Etat d'exploitation de l'assumer. Lorsque ces Etats sont tous deux parties à un accord sur les services aériens, l'attribution de la responsabilité de sécurité est généralement précisée dans les clauses de sécurité de l'accord. Cependant, ces clauses ne portent généralement pas sur d'autres facteurs juridiques et réglementaires susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité et la sûreté ou sur la stratégie financière des compagnies aériennes internationales.

3.2 L'ITF s'inquiète tout particulièrement de trois problématiques relatives à la location :

- a) Les risques de "dumping social" et de "sous-enchère" en matière de sécurité et de sûreté qui sont susceptibles de se présenter lorsque les normes et exigences applicables de l'Etat d'immatriculation sont moins strictes que celles de l'Etat d'exploitation ;
- b) La juridiction en ce qui concerne les droits d'emploi (y compris l'assurance et la sécurité au travail) ainsi que les droits des consommateurs et des passagers ; et
- c) Les problèmes juridiques associés aux infractions commises à bord des aéronefs par des passagers perturbateurs (rage de l'air).

3.3 Dans la mesure où l'Etat d'immatriculation de l'aéronef peut avoir une incidence sur ces trois domaines, il n'est pas à écarter que la location devienne pour l'exploitant un moyen de contourner les réglementations qui, sans cela, lui sont applicables.

3.4 Par exemple, en cas de location avec équipage, des difficultés peuvent survenir à cause de divergences en matière de réglementation de l'équipage minimum, de temps de vol et de service, de normes minimales de formation... Ces divergences peuvent entraîner un impact considérable sur le coût d'exploitation et inciter les exploitants à louer des aéronefs dont l'équipage est soumis à des normes moins strictes.

3.5 Si les normes et exigences dans ces domaines sont moindres dans l'Etat du locataire que dans celui du loueur, il existe alors un risque réel de dumping social : le remplacement des équipages plus coûteux par des équipages "loués" soumis aux normes de l'Etat d'immatriculation.

3.6 Si, par ailleurs, la responsabilité dans ces domaines est transférée à un Etat d'exploitation (par une clause de sécurité ou par un accord conclu au titre de l'article 83 *bis*) dont les normes sont *inférieures* à celles de l'Etat d'immatriculation, les équipages en question pourraient perdre la protection réglementaire dont ils bénéficiaient.

3.7 Lorsqu'un aéronef loué sans équipage n'est pas immatriculé dans l'Etat d'exploitation, l'inverse se produit. L'article 32 (a) de la Convention de Chicago stipule que "*Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé*". L'équipage de la compagnie d'exploitation qui travaille à bord de l'aéronef loué pourrait donc être soumis à des exigences d'aptitudes différentes de celles qui lui sont applicables habituellement. La perspective de dumping social et de sous-enchère en matière sécurité se profile donc à l'horizon sauf si les devoirs et fonctions visés dans cet article sont transférés à l'Etat d'exploitation.

3.8 L'ITF estime que les trois principes suivants devraient être d'application et intégrés comme il se doit dans les accords sur les services aériens internationaux en ce qui concerne le personnel navigant (tant technique que commercial) :

- a) Si un aéronef est loué avec équipage auprès d'un Etat autre que celui de l'exploitant, l'Etat d'exploitation assumera la responsabilité et exigera le respect total de toutes ses normes applicables au personnel navigant ;
- b) Si un aéronef est loué sans équipage, les conditions à remplir en ce qui concerne le personnel navigant, dont celles de l'article 32 (a) de la Convention de Chicago, seront transférées à l'Etat d'exploitation.
- c) Dans tous les cas, les Etats appliqueront les normes réglementaires les plus strictes en matière de sécurité et de personnel navigant si celles de l'Etat d'immatriculation diffèrent de celles de l'Etat d'exploitation.

4. AUTRES PROBLEMES JURIDICTIONNELS POSES PAR LA LOCATION D'AERONEFS

4.1 L'OACI se penche bien entendu essentiellement sur les aspects des conditions applicables aux équipages et aux aptitudes qui traitent de la sécurité. Cependant, la location d'aéronefs n'est pas sans conséquence sur les conditions d'emploi contractuelles et peut donc influencer sur la stratégie financière des transporteurs. Par exemple, les conditions salariales ou de repos du personnel navigant d'un aéronef loué peuvent être différentes de celles contractuellement applicables au personnel de la compagnie loueuse. Dans ce contexte, l'ITF estime que les normes les plus strictes devraient être d'application à la fois pour protéger le personnel de la compagnie d'exploitation et lui éviter d'être remplacé par du personnel "loué" et moins coûteux, et dans le même temps, pour préserver les conditions d'emploi en vigueur des équipages qui sont loués par leur compagnie à un autre exploitant. Il convient de signaler que ces différences pourraient également surgir pour les locations entre exploitants d'un même Etat. Il ne s'agit que de l'une des raisons qui incitent l'ITF à penser que les accords de location devraient faire l'objet d'une consultation auprès des syndicats des salariés, de la compagnie loueuse comme de la compagnie locataire.

4.2 En ce qui concerne les droits associés au contrat de travail, la question de la juridiction peut également se poser. Nous savons qu'un exploitant américain a cherché à faire d'un aéronef (immatriculé aux Etats-Unis) le lieu de travail de plus de 1000 navigants basés au Royaume-Uni pour contourner les droits de maternité obligatoires dans ce pays. Nous pouvons également citer l'exemple de cet exploitant européen qui s'est efforcé, par des arrangements administratifs, à transférer les contrats de travail de ses pilotes dans un autre Etat de l'Union européenne pour réduire ses cotisations sociales. Nous avons également appris que du personnel au sol basé en Belgique est employé sous contrat irlandais, dont la protection juridique est nettement moindre. Ces exemples sont sans doute extérieurs au champ d'action de l'OACI, mais nous les évoquons pour insister sur l'importance que revêt la question de la juridiction applicable pour les organisations du personnel navigant et pour illustrer la volonté de certains exploitants de se soustraire sélectivement à la réglementation quand cela les arrange. Si la juridiction d'emploi venait à être définie comme celle de l'Etat d'immatriculation, des problématiques considérables seraient soulevées pour les accords de location futurs.

4.3 Des questions de juridiction applicables similaires se posent en ce qui concerne les accidents de travail, la rémunération des travailleurs ou les demandes d'indemnisation suite à des accidents ou incidents affectant des occupants de l'aéronef (personnel navigant ou passagers). Dans le secteur maritime, l'ITF connaît bien les difficultés que peut poser l'identification de l'autorité compétente dans ces cas.

4.4 Nous remarquons par ailleurs que de nombreux Etats excluent les aéronefs et le personnel navigant (commercial comme technique) du champ d'application des protections et exigences de sécurité et de santé au travail applicables à la vaste majorité des citoyens.

4.5 La question des infractions commises à bord des aéronefs s'avère particulièrement épineuse. A l'heure actuelle, la responsabilité juridique incombe à l'Etat d'immatriculation de l'appareil. Cette situation peut compliquer à outrance les poursuites entamées contre les passagers violents, et le nombre croissant d'aéronefs loués pour des services internationaux n'est pas pour simplifier les choses. Il ne peut être acceptable que l'accès au droit fondamental de réparation dépende si souvent des caractéristiques fortuites de l'immatriculation de l'appareil. Pour cette raison, l'ITF a exhorté l'OACI à adopter un instrument international, ou à amender un instrument existant, pour permettre le transfert de la juridiction à l'Etat où atterrit l'appareil après ces incidents. Nous continuerons à appeler à ces changements, mais tant qu'ils n'auront pas été concrétisés, nous exhortons vivement les Etats à adopter les recommandations de la Résolution de l'Assemblée A33-4 en tant que mesure intérimaire.

4.6 Ces problèmes potentiels de juridiction touchent également la reconnaissance légale et les droits des passagers. Par conséquent, par principe, nous adhérons à la Recommandation de la CEAC (CEAC/21-1, paragraphe 4.h) qui stipule que les *"passagers devraient recevoir dès que possible et, dans tous les cas, avant l'embarquement, des renseignements sur l'exploitant réel du vol si celui-ci est assuré par un aéronef loué avec équipage."*²

5. RECOMMANDATIONS

5.1 Les Etats devraient adopter une approche restrictive des locations sauf lorsqu'ils sont en mesure de garantir un niveau de sécurité et de sûreté maximal, d'interdire l'exercice des droits de trafic lorsqu'ils n'ont pas été désignés ou autorisés, et d'assurer un niveau de protection maximal aux occupants de l'appareil, membres d'équipage comme passagers ;

² Ndt : traduction libre

5.2 Les Etats devraient examiner les questions liées à l'emploi, à la fiscalité et à la juridiction susceptibles de se présenter lors de la location d'un aéronef ;

5.3 Les Etats sont vivement encouragés à adopter les mesures proposées dans la Résolution de l'Assemblée A33-4 concernant les mesures juridictionnelles applicables aux passagers perturbateurs ;

6. SUITE A DONNER PAR LA CONFERENCE

6.1 La Conférence est invitée à :

- a) prendre note du document;
- b) adopter les recommandations du paragraphe 10.

— FIN —