

Forum de dialogue Mondial Aviation Civile au Bureau International du Travail (Genève du 19 au 22/02/2013)

Compte rendu

Délégués : Xavier Gautier (SNPNC/FO), Michel Lenoir (SNNA/FO)

Un Forum, pour quoi faire?

Le Forum de dialogue mondial chargé d'examiner les effets de la crise économique mondiale sur l'industrie de l'aviation civile s'est tenu à Genève du 19 au 22 février 2013. Pour les représentants des personnels et ITF (International Transport Federation) en particulier, son objectif principal était **d'obtenir des Employeurs, des gouvernements et du BIT (Nations Unies) une plateforme structurée, pérenne et régulière de discussion au niveau mondial**, pouvant être prise en compte par l'OACI et les Etats, un peu à l'image de ce qui existe au niveau européen.

L'OACI étend son domaine de compétences et ses recommandations au domaine économique.

L'OACI, jusqu'ici chargé uniquement des questions techniques liées à la sécurité, **va désormais traiter de questions économiques**, et les étendre au secteur PNC (Equipages de Cabine) et ATM (Tours de Contrôle).

Le thème de la prochaine [conférence OACI en mars](#) est : ***"Challenges et opportunités de libéralisation. Le rôle de l'OACI : Faciliter, promouvoir et assister les Etats dans le processus de libéralisation"***.

Quelles conséquences ?

Le lobby ultra-libéral a noyauté la Communauté Européenne et s'attaque maintenant à l'OACI. C'est une tendance lourde de conséquences.

Les recommandations qui seront votées serviront de socle et de référence. Les Etats et les Compagnies vont s'appuyer dessus pour déstructurer encore plus le marché, et abaisser les conditions de travail pour le profit de quelques actionnaires bien organisés, sans parler évidemment des répercussions sur la sécurité.

Tristes perspectives, contre lesquelles notre action est absolument nécessaire et incontournable.

Les moyens d'ITF de peser sur l'OACI (via le BIT)

A ce stade, les employés ne sont pas suffisamment représentés pour faire face et peser dans les décisions officielles. ITF est "invité" comme observateur à l'OACI (prise de parole nulle ou très limitée, toute action passe par un lobbying pour convaincre les Etats quant à l'orientation de leur vote).

Le domaine économique ne fait, a priori, pas partie du domaine de compétence de l'OACI. Aussi, avant de voter de nouvelles recommandations, devrait-elle avoir l'accord du BIT, selon un accord déjà ancien au risque de voir s'appliquer la pratique européenne de pouvoir opaque et de confiscation de la démocratie

Nous sommes intervenus à plusieurs reprises pour rappeler l'importance d'une action forte au niveau de l'OACI et du BIT.

De plus, nous avons assez peu goûté la sortie d'Oliver Richardson (chef de la délégation ITF) qui pour mettre en confiance le collège des employeurs (et ce fut une surprise de taille), a déclaré "comprendre la nécessité d'une libéralisation encadrée", mais être "contre la dérèglementation"... Chercher l'erreur !

Pour nous, cette conception, très anglo-saxonne du syndicalisme, par l'accompagnement du mouvement de libéralisation défavorise les employés. Certains secteurs comme l'ATM anglais (NATS) et Canadien ont été privatisés par ce genre de comportement, idem pour les PN dont on mesure les résultats désastreux avec le projet de réglementation FTL en Europe...

Une mise au point énergique du SNPNC, en collège employés et en plénière :

En réunion "Employés" entre deux plénières tripartites, **le SNPNC a fait clairement savoir qu'elle ne soutenait pas cette déclaration, et qu'il ne fallait pas hésiter à exprimer nos désaccords aux employeurs et refuser ainsi de leur laisser la voie libre pour imposer leurs délires ultra-libéraux sans leur opposer de résistance.** Nous avons été suivis en cela par plusieurs syndicats, notamment le représentant de l'Amérique du Sud et un Américain US, qui pesaient numériquement. Par conséquent, il n'en a plus été question et le message est clairement passé.

Les différences de pratique et de législations entre les secteurs (ATM, Personnels Navigants, Maintenance) et entre les continents (Amérique du Nord, Europe, Afrique, Moyen Orient) sont grandes. Certains pays ne reconnaissent pas ou interdisent les syndicats (Emirats, Qatar, par ex.) Dans d'autres, il n'existe pas de convention collective, et cela rend l'exercice difficile coté employés.

En Norvège, une compagnie fait voler ses avions en les basant ses PN aux Philippines, sous couvert d'accords de « Ciel ouvert » avec des salaires et des conditions de travail philippins. Ryan Air emploie une partie de ses pilotes via des agences intérimaires ou en free lance (ils doivent créer ou adhérer à une structure commerciale de type auto entrepreneur que Ryan Air rémunère comme services). Ainsi pas de contrat de travail. Pas de syndicat. Pas de dialogue social.

Pour le SNPNC, ITF doit garder une position certes courtoise mais résolument ferme face aux employeurs et aux gouvernements.

Aussi, en plénière, le SNPNC a revendiqué ses positions malgré les niveaux de protection sociale des différents métiers et des pays représentés. A plusieurs reprises, aux moments opportuns, selon les thèmes traités, nous avons rappelé sans ambiguïté, que les représentants des personnels devaient être considérés comme des partenaires et non des adversaires, que le dialogue social peut être constructif même si les points de vues diffèrent.

Un représentant américain a illustré le propos et enfoncé le clou en signalant que South West fait des bénéfices parce que les employés y sont plutôt bien traités, donc satisfaits, et que du coup, le service est de qualité, et donc le client content et fidèle : CQFD.

Globalement, les rapports et échanges avec les autres délégués et aussi certains employeurs (dont AF) ont été très enrichissants, et in fine, notre action aura un peu boostée l'ITF...

Le collège employeurs : frileux

En face, coté employeurs, le dogme est plus simple et plus clair à appliquer et correspond à une constante quelque soit le secteur. Profits avec baisse des couts sur la masse salariale, pressions sur les personnels (modification des conventions ou règlements), dilution des responsabilités par externalisation des services. La variable d'ajustement restant les salariés.

Que peut-on faire face à cela ?

La 1ère étape passe donc par **un état des lieux** : Constaté quelles améliorations de services ont été obtenues mais avec quels dégâts sociaux et pour quels profits? Le collège employeurs n'est déjà pas toujours d'accord sur ce point.

La 2ème étape sera la **mise en place d'une instance de discussion régulière et pérenne** qui fait cruellement défaut.

Enfin, pour le SNPNC, il est tout à fait évident que **le seul moyen efficace et concret pour contrer la vague ultra-libérale à l'OACI sera donc, parallèlement et devant l'urgence, dans les domaines ATM et PNC, une intervention au niveau ministériel, pour infléchir les positions des Etats sur ces sujets.**

Les résultats du Forum

Au final, les 3 parties prenantes (Syndicats, employeurs, gouvernements) se sont accordées sur une série de points servant de bases pour préparer une instance de dialogue social au niveau mondial.

C'est le début d'un chemin qui va demander du temps et de l'énergie pour être vraiment efficace, si l'on se réfère à ce que l'on vit au niveau européen qui est lui très structuré, et ou, les discussions sont souvent longues et difficiles.

Le texte final de cette plateforme d'accord sera communiqué par le secrétariat du BIT dans les jours à venir, et vous sera retransmis aussitôt.

Il est basé sur

Point 1 : "Changements survenus dans le secteur de l'aviation civile": il s'agit d'un état des lieux. L'un des articles prévoit que : *"La sécurité aérienne demeure la priorité absolue, et elle est régie par des réglementations de haut niveau"*.

Point 2 : "Identifier les problèmes de sécurité et de santé"

Point 3 : "Dialogue social et durabilité" : *"Le dialogue social exige un respect et une confiance mutuels ainsi qu'un échange ouvert d'informations pertinentes."* C'est un bon début.

Point 4 : "Recommandations pour les actions futures par les mandants de l'OIT et le BIT"

La mise en place d'une réunion dans les six prochains mois devrait permettre d'évaluer les avancées depuis ce forum. Par ailleurs, cette plateforme sera lue par le BIT à la prochaine conférence de l'OACI.

Enfin, il est prévu que *"le Directeur général du BIT est prié de rencontrer le secrétaire général de l'OACI pour examiner les moyens de renforcer la coopération entre l'OACI et le l'OIT (Organisation Internationale du Travail) pour les questions d'intérêts communs, et d'examiner le Mémoire conclu en 1953 en vue d'une mise à jour qui tienne compte de l'évolution du secteur de l'aviation civile"*.

La participation du SNPNC au sein de la délégation ITF, a permis d'avoir une vision globale des enjeux dans les domaines PNC, ATM, et assistance en escale.

Avec l'externalisation des fonctions, la sous-traitance et la dilution des responsabilités, les entreprises du secteur vilipendent le modèle low-cost, mais s'appliquent à le copier, notamment pour ce qui est des conventions collectives (quand elles existent), et des contrats de travail (idem).

La partie devient d'autant plus rude à jouer, que toutes les réglementations pour le secteur viennent de l'échelon européen, et maintenant mondial, avec l'OACI. Le B.I.T, théoriquement placé au même niveau que l'OACI, ne joue pas dans la même catégorie. L'impact de ses recommandations reste très en retrait de celui de l'OACI.

Les démonstrations nationales de mécontentement seront de plus en plus diluées, et leur efficacité sur la cible, très faible.

Les actions de lobbying seront de plus en plus déterminantes, et à ce jeu, les Anglais font la loi. Leurs méthodes de négociation, en général très collaborationniste, n'impressionnent guère le patronat.

Dans l'intérêt des navigants que nous représentons, le SNPNC continue de développer une coopération plus étroite entre les syndicats européens afin de faire entendre ses revendications dans les instances européennes et mondiales