

► Note sectorielle de l'OIT

Date: 9 avril 2020

Le COVID-19 et l'aviation civile

Les maladies infectieuses et les pandémies sont des facteurs de changement qui provoquent «des effets et une incertitude supérieurs à la moyenne» dans le secteur de l'aviation¹. Pour enrayer la propagation du COVID-19, les annulations de vols se sont ajoutées à des restrictions imposées par les pays (conseils aux voyageurs et interdictions), ce qui a presque entièrement mis fin aux voyages internationaux². Dans certains cas, ces restrictions s'appliquent aussi au fret aérien, qui joue pourtant un rôle essentiel dans la lutte contre le COVID-19 puisqu'il achemine des médicaments et équipements médicaux indispensables et permet de maintenir le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales pour les matériaux sensibles au temps³.

Les travailleurs du secteur de l'aviation seront durement touchés. Les compagnies aériennes et les aéroports doivent faire face à une myriade de problèmes résultant de la pandémie. Les stratégies de réduction des coûts peuvent prévoir un large éventail de politiques qui auront des incidences sur l'emploi et le travail décent dans le secteur.



© NAT

Contrôleuse de la circulation aérienne à l'aéroport de Londres Heathrow.

► 1. Conséquences du COVID-19

Le COVID-19 aura des effets différents de ceux des épidémies précédentes. Selon l'Association du transport aérien international (IATA), les épidémies précédentes (notamment celles de SRAS, de H1N1 et de MERS) ont atteint leur point culminant au bout d'un à trois mois et il a fallu six à sept mois pour que les voyages retrouvent leur niveau antérieur à l'apparition

de la maladie⁴. Cette fois, il est à craindre que la reprise ne soit toujours pas là six mois après la fin de la crise⁵.

Le COVID-19 a eu des effets sur la demande dans le secteur de l'aviation et entraînera des pertes importantes. Compte tenu de la sévérité des restrictions de voyage et de la récession mondiale

1 Association du transport aérien international (IATA) (2018). [Future of the airline industry 2035](#), p. 7.

2 Ghosh, I. (2020). [This chart shows you how airlines are being grounded by COVID-19](#). *Forum économique mondial*, 21 mars.

3 IATA (2020). «[Le fret aérien essentiel à la lutte contre la COVID-19](#)», communiqué de presse no 14, 16 mars.

4 Pierce, B. (2020). [COVID-19: Updated impact* assessment of the novel Coronavirus](#), IATA, 5 mars.

5 Pierce, B. (2020). [COVID-19: Updated Impact Assessment](#), IATA, 24 mars.

attendue, l'IATA estime que les revenus tirés du transport de passagers pourraient enregistrer une perte de 252 milliards de dollars des États-Unis (dollars É.-U.)⁶ (soit 44 pour cent de moins que le chiffre de 2019)⁷.

Le secteur de l'aviation civile emploie directement 10,2 millions de travailleurs dans le monde⁸. Il s'agit notamment des pilotes et membres d'équipage des compagnies aériennes, des exploitants d'aéroports, des entreprises dans les aéroports (restaurants et commerces de détail), des avionneurs et des prestataires de services de navigation aérienne. En outre, le secteur est source d'emplois ou de revenus pour 65,5 millions de personnes qui travaillent dans une variété de secteurs interdépendants, comme les services et le tourisme⁹. On trouvera à l'**annexe I** des données sur les emplois directs et les emplois soutenus par le secteur de l'aviation (synthèse mondiale et aperçu par pays).

Principales conséquences pour l'emploi

La pandémie a eu des conséquences immédiates et importantes pour l'emploi. Les annulations et restrictions de voyages ont déjà eu des conséquences néfastes pour le marché du travail, notamment parce que les compagnies aériennes ont supprimé des emplois et mis en œuvre des mesures de réduction des coûts. La réponse du secteur a été hétérogène, certaines entreprises ayant adopté des mesures immédiates et unilatérales tandis que d'autres prenaient des mesures réfléchies à l'issue de consultations.

Le COVID-19 a eu notamment, mais pas exclusivement, les effets suivants:

- Des accords sur la réduction du temps de travail
- Des accords sur des réductions de salaire
- Des réductions de salaire décidées unilatéralement
- Des accords sur les congés payés ou non payés
- Le gel des embauches
- Des licenciements.

Autres conséquences pour les lieux de travail

La pandémie a eu des incidences sur les lieux de travail dans le secteur de l'aviation. Par exemple, les travailleurs du secteur de l'aviation civile sont exposés à des risques professionnels. Les perturbations, annulations et restrictions que provoque actuellement le

COVID-19 peuvent avoir les effets suivants:

- **Violence et harcèlement:** les retards, annulations et pratiques en matière de remboursement peuvent rendre plus fréquents les épisodes d'agressivité des passagers.
- **Manque de confiance dans la sécurité sur le lieu de travail:** les protocoles de nettoyage et, dans certains cas, les équipements de protection individuelle sont essentiels pour réduire la propagation du coronavirus et aider à rétablir la confiance des passagers et des travailleurs dans les voyages aériens.
- **Information insuffisante et stress:** il est essentiel de communiquer davantage avec les travailleurs et de les informer de manière appropriée pour réduire la diffusion de fausses informations entre collègues.
- **Stigmatisation et discrimination:** l'application de politiques de confidentialité peut aider à mettre en place des protocoles pour les tests et les quarantaines.
- **Restrictions à la mobilité:** les restrictions à la mobilité actuellement imposées dans certaines régions peuvent entraver la capacité des travailleurs de se rendre sur leur lieu de travail. Il est essentiel de donner des informations appropriées sur ces restrictions aux pilotes et au personnel de cabine à l'atterrissage ou aux escales.

⁶ Le 5 mars, le pire scénario initial de l'IATA prévoyait une perte de 113 milliards de dollars É.-U., mais l'association a révisé ses estimations le 24 mars.

⁷ Pierce, B. (2020). COVID-19: Updated impact assessment, op. cit., 24 mars.

⁸ Groupe d'action sur les transports aériens (2018). [Aviation benefits beyond borders](#).

⁹ *ibid.*

► 2. Réponses des mandants et des partenaires

Des mesures tripartites faisant participer les travailleurs, les employeurs et les gouvernements peuvent aider à faire face aux conséquences de la pandémie pour les ressources humaines. En outre, il est «clairement démontré que le dialogue social est le moyen efficace et privilégié de parvenir à un modèle économique applicable, performant et acceptable dans la crise que traverse actuellement le secteur de l'aviation»¹⁰.

Ressources et cadres internationaux du secteur

Le secteur de l'aviation a l'expérience de situations antérieures et a élaboré des mécanismes et outils efficaces pour gérer les maladies transmissibles et les pandémies. Il existe plusieurs lignes directrices, mécanismes et protocoles de coordination internationaux, nationaux et multipartites destinés à guider les autorités nationales et les transporteurs aériens en cas d'apparition de maladies. Les plus importants sont les suivants:

- Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans l'aviation civile (CAPSCA)¹¹: [page Web](#) officielle consacrée au COVID-19.
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI): [page Web](#) consacrée à des questions et réponses sur le COVID-19.
- Organisation mondiale de la santé (OMS): [page Web](#) consacrée à la flambée de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19) et nouvelles [Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreak in aviation](#), qui est un guide provisoire publié le 18 mars.
- L'OACI et l'OMS ont publié une déclaration conjointe sur le COVID-19 ([Joint Statement on COVID-19](#)) et les États membres ont été priés instamment d'augmenter leur contribution au CAPSCA et de suivre les orientations et recommandations figurant dans ce programme.

- Les lignes directrices de l'IATA: il existe plusieurs lignes directrices de l'IATA destinées au secteur ([IATA industry guidelines](#)) qui portent sur la préparation aux interventions d'urgence pour les compagnies aériennes, le personnel de cabine, le personnel de maintenance, les manutentionnaires de fret et de bagages, les agents d'accueil des passagers et les équipes de nettoyage.
- La Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF) a publié des [recommandations](#) dans lesquelles elle renvoie aux lignes directrices de l'IATA mentionnées ci-dessus.
- La Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) a publié des orientations pour les équipages ([guidance for crews](#))
- Au niveau régional, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) a publié des lignes directrices sur la gestion des membres d'équipage en relation avec la pandémie de SRAS-CoV-2 ([EASA Guidelines – COVID-19](#)).

Appels à l'action

► IATA

Compte tenu du risque croissant de pandémies, il devient de plus en plus important d'agir et de collaborer au niveau mondial pour gérer les maladies infectieuses. L'IATA a publié un large éventail d'orientations et de procédures opérationnelles pour veiller à ce que le secteur reste vigilant et préparé. Mais elle a aussi souligné le rôle de plus en plus essentiel que doivent jouer toutes les parties prenantes, en particulier les gouvernements, pour garantir que les mesures prises sont conformes aux orientations de l'OMS et à la réglementation sanitaire internationale¹². Elle a également lancé des appels à l'action aux régulateurs des États afin qu'ils adoptent des mesures visant à atténuer les graves incidences que la progression du COVID-19 a sur le secteur de l'aviation, notamment:

¹⁰ Harvey, G. and P. Turnbull (2009). [Sectoral coverage of the global economic crisis: The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry](#), Département des activités sectorielles, BIT, Genève, p. 15.

¹¹ Le CAPSCA est un programme mondial de l'OACI qui vise à améliorer la planification de l'état de préparation et des interventions en réponse aux événements de santé publique touchant le secteur de l'aviation, tels qu'une épidémie de grippe ou un accident de centrale nucléaire.

¹² IATA (2018). [Future of the airline industry 2035](#), op.cit.

- **Suspension générale des règles d'utilisation des créneaux horaires**¹³ : les règles relatives aux créneaux horaires exigent généralement des compagnies aériennes qu'elles utilisent au moins 80 pour cent de chaque créneau aéroportuaire qui leur est attribué («utilisé ou perdu»). La suspension de ces règles permettrait aux compagnies aériennes d'ajuster leurs capacités en fonction de la demande réelle de transport aérien.
- **Maintien du fonctionnement des chaînes d'approvisionnement** en excluant les opérations de transport de fret aérien de certaines restrictions de voyage liées au COVID-19 et en supprimant les principaux obstacles à la circulation du fret¹⁴. Soutenir les droits de trafic temporaires peut contribuer à fluidifier les goulots d'étranglement retardant la livraison de fournitures médicales.
- **Allègement de certaines dispositions de la réglementation sur les droits des passagers aériens**¹⁵ afin d'aider les compagnies aériennes à gérer les annulations de vols et de leur donner davantage de souplesse pour prolonger la validité des réservations ou émettre des bons au lieu de rembourser les billets.
- **Mise à disposition de moyens financiers par les États**: l'IATA a appelé les gouvernements à adopter des plans de sauvetage complets pour apporter aux compagnies aériennes et à leurs employés une aide immédiate, à moyen et à long terme. Dans une large mesure, l'avenir des liaisons essentielles de transport aérien dépendra de ces mesures de sauvetage, qui peuvent comprendre les éléments suivants¹⁶:
 - o des produits financiers directs pour soutenir les trésoreries;
 - o des prêts, garanties de prêts et un soutien des gouvernements ou des banques centrales aux marchés des obligations d'entreprises;
 - o des allègements fiscaux.
- **Report des redevances**¹⁷: principalement les redevances d'aéroport et de navigation aérienne.

► ITF

Les organisations de travailleurs ont lancé des appels pour rester des parties prenantes actives au fur et à mesure de la progression du COVID 19 et tout au long de la reprise. L'ITF a lancé un appel général à l'action pour demander des mesures immédiates selon les cinq axes suivants¹⁸:

- Protection des travailleurs essentiels dans la lutte contre le Covid-19
- Priorité à la santé et à la sécurité
- Protection du revenu de tous les travailleurs
- Mesures gouvernementales pour soutenir l'économie
- Chaînes d'approvisionnement durables

Conformément à ces principes généraux, la section aviation de l'ITF a lancé un appel spécifique à l'action et formulé des recommandations et des conseils¹⁹ à l'intention des gouvernements et des employeurs du secteur de l'aviation, comme indiqué à l'[annexe II](#).

Action des gouvernements: réponses nationales

Au 7 avril, la plupart des mesures prises en faveur de l'aviation civile qui avaient été rendues publiques comprenaient une aide financière des États sous la forme de prêts ou d'enveloppes financières. Les informations disponibles sur les sites Web accessibles au public sont résumées ci-après²⁰.

► Brésil^{21,22}

Le gouvernement a proposé:

1. De différer le paiement des redevances (navigation aérienne, concessions aéroportuaires et remboursement des billets pour les vols annulés).
2. De mettre à disposition des outils financiers – ligne de crédit spéciale.

13 IATA (2020). [IATA requests global suspension of slot rules due to coronavirus](#), Press Release n° 8, 2 mars.

14 IATA (2020). "Air cargo essential to fight against COVID-19", op. cit.

15 IATA (2020). [Remarks of Alexandre de Juniac at the IATA media briefing on COVID-19](#), Pressroom, 17 March.

16 ibid.

17 ibid.

18 ITF (2020). [Covid-19: ITF global demands for governments and employers](#), 23 mars.

19 ITF (2020). [ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19](#), 3 avril.

20 Cette liste a été établie à titre d'information uniquement. Les mesures réelles peuvent différer des documents officiels.

21 IATA (2020). [IATA thanks Brazilian Government for supporting aviation industry in face of COVID-19](#), salle de presse, 20 mars.

22 Web 24 News (2020). [Bolsonaro, by decree, allows companies to suspend employment contracts for four months](#), 23 mars.

3. De renoncer à l'attribution de créneaux horaires jusqu'à la fin d'octobre 2020.
 4. D'appliquer une suspension temporaire générale des contrats de travail. Le décret provisoire MP 927 permet la suspension temporaire des contrats de travail pour une période maximale de quatre mois.
- imposées à la rémunération des dirigeants.
3. Il serait interdit aux compagnies aériennes de licencier ou de mettre à pied leurs employés jusqu'en septembre 2020.

► Union européenne^{23,24}

L'Union européenne (UE) a renoncé à la règle d'utilisation des créneaux horaires (suspension de la «règle 80-20») pendant toute la saison d'été.

Un ancien commissaire européen à l'Action pour le climat a recommandé que les enveloppes financières accordées au secteur de l'aviation soient assorties de conditions liées au climat.

► Norvège²⁵

L'État a offert 270 millions de dollars É.-U. de garanties de prêts à la compagnie aérienne Norwegian.

► Nouvelle Zélande²⁶

L'État a accepté d'aider la principale compagnie aérienne du pays, Air New Zealand, en lui accordant un prêt de soutien de 509 millions de dollars néo zélandais.

► Singapour²⁷

Enveloppe financière: Singapore Airlines a obtenu une garantie allant jusqu'à 19 milliards de dollars de Singapour (13 milliards de dollars É.-U.) de fonds publics. Des clarifications supplémentaires seront peut-être nécessaires quant aux conditions applicables à cette enveloppe, notamment sur la question de savoir si elle bénéficiera aux travailleurs de la compagnie aérienne.

► États-Unis d'Amérique²⁸

Enveloppes financières assorties de conditions:

1. Offre de 58 milliards de dollars É.-U. aux compagnies aériennes américaines, répartis à parts égales entre prêts et subventions salariales.
2. Interdiction des rachats d'actions et du versement de dividendes pendant au moins un an après le remboursement des prêts. Des restrictions sont aussi

23 IATA (2020). [Statement: EU waives slot use rule for summer season](#), Pressroom, 27 mars.

24 Coffey, H. (2020). [Airline bailouts must be 'conditional' on carriers lowering emissions, says EU climate commissioner](#), The Independent, 2 avril.

25 Powley, T. (2020). [Norwegian air rescue highlights dilemmas for governments](#), The Financial Times, 20 mars.

26 *ibid.*

27 Al Jazeera (2020). [Singapore Airlines gets \\$13bn lifeline as airlines beg for help](#), AJ Impact/Airlines, 27 mars.

28 Slotnick, D. (2020). [Airlines will get the \\$60 billion bailout they asked for in the \\$2 trillion coronavirus stimulus bill that Trump signed into law. It also prohibits layoffs, stock buybacks, and dividends](#), Business Insider, 27 mars.

► 3. Réponses et outils de l'OIT

L'aviation ne dispose pas d'un cadre réglementaire international semblable à celui du secteur maritime.

Il n'existe pas dans le domaine de l'aviation civile d'équivalent de l'accord maritime sur la «liberté des mers»²⁹. Les participants à la conférence de Chicago de 1944 sont convenus de libertés multilatérales rudimentaires et ont de manière générale laissé un système d'accords bilatéraux de nation à nation³⁰ qui se négocient entre les pays³¹. Dans les années quatre-vingt-dix, malgré de nombreuses tentatives, il n'y a pas eu d'accord pour inclure les services de transport aérien dans l'Accord général sur le commerce des services de l'Organisation mondiale du commerce. En conséquence, les compagnies aériennes sont régies par la clause dite de nationalité³². Cette clause et d'importants problèmes de rentabilité ont entravé l'élaboration d'orientations internationales sur les questions de travail dans le secteur depuis 1945.

L'aviation est «l'industrie de la liberté (nationale)».

Les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale (1944), dite «Convention de Chicago», qui portent sur des questions de personnel mettent en général nettement l'accent sur la sécurité et la formation mais laissent aux États parties le soin de décider des conditions de travail des équipages sur la base des législations nationales du travail³³. Cette approche a ralenti l'élaboration d'orientations réglementaires internationales sur le travail décent dans le secteur.

Normes internationales du travail

Les normes internationales du travail constituent un socle fiable et éprouvé pour des réponses stratégiques centrées sur une reprise durable et équitable³⁴. Aujourd'hui, les normes internationales du travail et l'Agenda du travail décent de l'OIT – à savoir l'emploi, la protection sociale, le dialogue social et les droits – sont les piliers du Programme 2030³⁵. L'OITe BIT a aussi l'expérience de la fourniture de conseils et d'orientations concernant le monde du travail dans un contexte de chocs sur le marché du travail, y compris dans le secteur de l'aviation civile. Toutefois, l'Organisation ne dispose pas d'instruments ou d'outils sectoriels spécifiques pour ce secteur³⁶.

La OIT a publié des orientations et notes techniques en rapport avec la pandémie de COVID-19³⁷, comme indiqué à la figure 1.

29 Voir la [Convention des Nations Unies sur le droit de la mer \(1982\)](#). Avant l'adoption de la Convention, des siècles de jurisprudence avaient déjà développé la doctrine de la «liberté des mers».

30 Et son Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [Article 83 bis], signé à Montréal le 6 octobre 1980.

31 Debage, K. (2014). «The geopolitics of air transport», dans Goetz, A. et L. Budd (dir. de publication). *The geographies of air transport*, Routledge, New York.

32 *ibid.*

33 But they can seek finance from international investors. For example, the “[Aircraft” Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment](#) (2001) allows airlines to reduce borrowing costs and access international finance. The international aircraft registration system set out in the Protocol has increased the efficacy of rights for international investors, lessors and operators of maintenance and repair organization (MRO) services. See: Fenech, T. (2015). [Ship & aircraft finance](#), Powerpoint presentation.

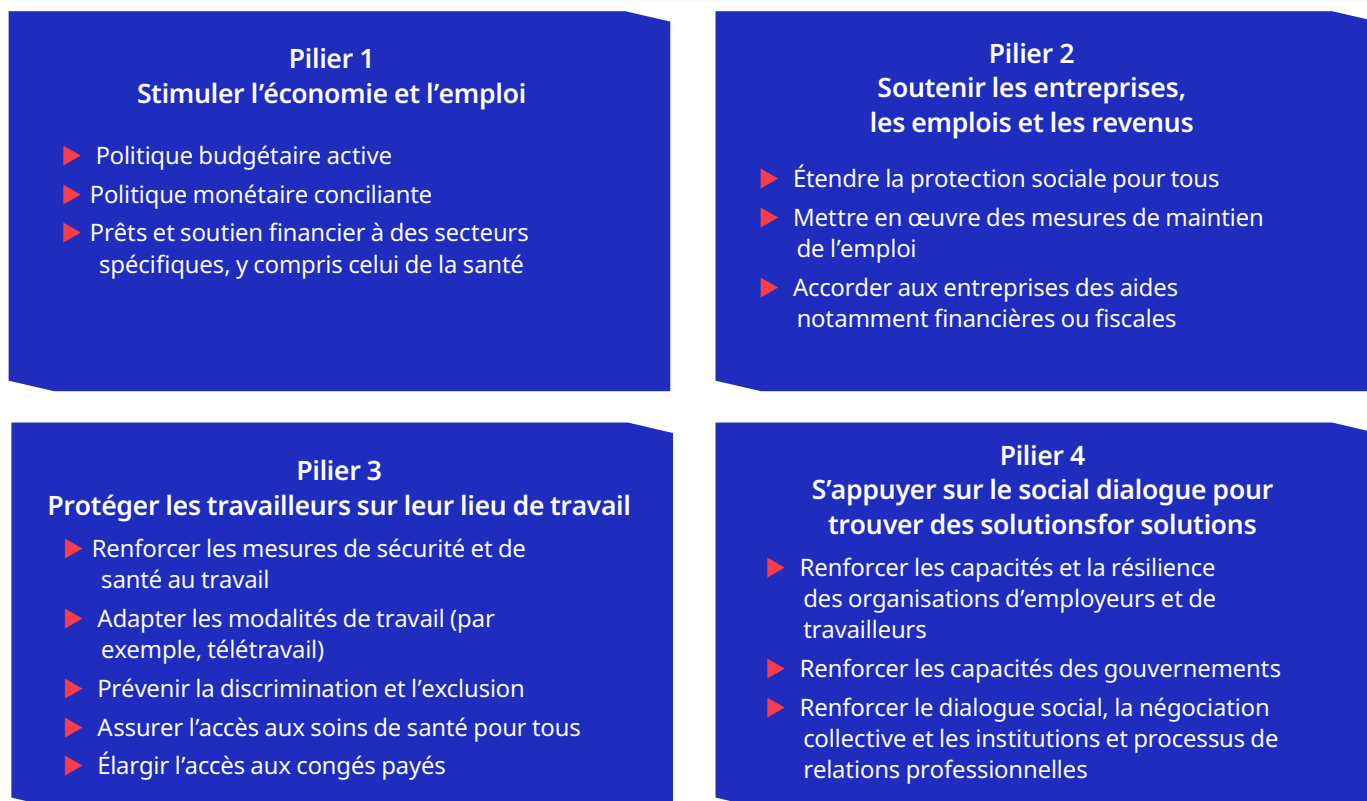
34 OIT (2020). [L'importance des normes internationales du travail en cas de crise de santé publique](#), vidéo, Genève, 27 mars.

35 Ryder, G. 2019. [L'Assemblée générale célèbre le centenaire de l'Organisation internationale du travail \(OIT\) et son plaidoyer pour «la renaissance du contrat social»](#), 10 avril.

36 La OIT a tenu des réunions conjointes et tripartites sur l'aviation civile en 1956, 1960, 1974, 1977, 1979, 1990, 2002 et 2013 au cours desquelles des conclusions et des points de consensus ont été adoptés, bien que deux réunions d'experts sur l'aviation civile n'aient pas abouti (les réunions de 1956 et 1990).

37 Au 7 avril 2020, il s'agissait des documents suivants: [Observatoire de l'OIT: le COVID-19 et le monde du travail](#), 1re édition, 18 mars; [Nouvelles directives en vue d'aider les employeurs à soutenir les familles durant la pandémie de COVID-19](#), OIT et UNICEF, 30 mars; [Observatoire de la protection sociale sur le COVID-19](#), mis à jour le 20 avril; [Normes de l'OIT et COVID-19 \(coronavirus\)](#), 27 mars; [Observatoire de l'OIT: le COVID-19 et le monde du travail](#), 2e édition, Estimations actualisées et analyses, 7 avril.

Figure 1: Quatre principaux piliers pour combattre le COVID-19 fondés sur les normes internationales du travail



Source: basée sur l'OIT (2020). [Observatoire de l'OIT: le COVID-19 et le monde du travail. 2e édition](#), Estimations actualisées et analyses, op. cit.

Autres ressources de l'OIT

L'OIT a publié des rapports et des documents de travail portant sur le secteur de l'aviation et ses crises. La plupart traitaient de questions liées à la sécurité, aux crises financières et aux épidémies. On trouvera ci-dessous les publications sectorielles de l'OIT sur l'aviation parues ces deux dernières décennies:

- [Restructuration de l'aviation civile: conséquences pour la direction et le personnel](#) (2001)
- [Conséquences sociales et en matière de sécurité de la crise consécutive au 11 septembre 2001](#) (2002), document thématique soumis pour discussion à la Réunion tripartite sur l'aviation civile
- [The impact of the restructuring of civil aviation on employment and social practices](#) (2002, Essenberg, B.)
- [Civil aviation: The worst crisis ever?](#) (2003, Essenberg, B.)
- [The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry](#) (2009, Harvey and Turnbull, op. cit.)
- [L'aviation civile: un monde du travail en mutation](#) (2013), document thématique soumis pour discussion au Forum de dialogue mondial chargé d'examiner les effets de la crise économique mondiale sur l'industrie de l'aviation civile
- [Women in aviation: Quality jobs, attraction and retention](#) (2019, Seligson, D.)

Coordonnées

Organisation internationale du Travail
Route des Morillons 4
CH-1211 Genève 22
Suisse

Département des politiques sectorielles
E: covidresponsesector@ilo.org

► Annexe I: Emplois dans le secteur

Tableau I.1. Emplois qui dépendent du secteur de l’aviation: synthèse mondiale

| ► Emplois directs | | | | | ► Emplois soutenus par le secteur de l’aviation |
|----------------------------------|--|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|---|
| Opérateurs aéroportuaires | Autres emplois dans les aéroports | Compagnies aériennes | Aéronautique civile | Navigation aérienne | 65,5 m |
| 525 000 | 5,6 m | 2,7 m | 1,2 m | 233 000 | 10,2 m: directs 10 m: indirects 7,8 m: induits 36,7 m: catalyseurs de tourisme |
| 5% | 55% | 27% | 11% | 2% | |

'm' = millions

Source: Groupe d'action sur les transports aériens (2018). Aviation benefits beyond borders, op. cit.

Tableau I.2. Emplois qui dépendent du secteur de l'aviation: aperçu dans une sélection de pays

| Pays | Emplois directs | Emplois soutenus par le secteur de l'aviation |
|-------------------------|-----------------|---|
| ▶ Allemagne | 315 000 | 1,1 m |
| ▶ Argentine | 71 000 | 329 000 |
| ▶ Brésil | 167 000 | 839 000 |
| ▶ Canada | 241 000 | 633 000 |
| ▶ Chine | 1,4 m | 6 m |
| ▶ Colombie | 71 000 | 600 000 |
| ▶ Émirats arabes unis | 180 000 | 777 000 |
| ▶ États-Unis d'Amérique | 2,2 m | 6,5 m |
| ▶ Éthiopie | 19 000 | 1,1 m |
| ▶ Fédération de Russie | 290 000 | 1 m |
| ▶ France | 273 000 | 1,1 m |
| ▶ Indonésie | 115 000 | 4,2 m |
| ▶ Japon | 301 000 | 1,4 m |
| ▶ Mexique | 278 000 | 1,4 m |
| ▶ Pays-Bas | 85 000 | 306 000 |
| ▶ Philippines | 45 000 | 1,2 m |
| ▶ Royaume-Uni | 353 000 | 1,6 m |
| ▶ Thaïlande | 172 000 | 4,3 m |

'm' = millions

Sources: IATA (2019). The importance of air transport to [Allemagne](#); [Argentine](#); [Brésil](#); [Canada](#); [Chine](#); [Colombie](#); [Émirats arabes unis](#); [États Unis d'Amérique](#); [Éthiopie](#); [Fédération de Russie](#); [France](#); [Indonésie](#); [Japon](#); [Mexique](#); [Pays-Bas](#); [Philippines](#); [Royaume-Uni](#); [Thaïlande](#); IATA Economics Reports.

► Annexe II: l'ITF appelle à agir

Prise de : [ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19](#), 3 avril

| <p>► L'ITF appelle les gouvernements à négocier avec les syndicats aux fins suivantes:</p> | <p>► L'ITF appelle les employeurs de l'aviation à reconnaître et négocier avec les syndicats aux fins suivantes:</p> |
|---|---|
| <p>1. Reconnaître l'aviation comme un bien public qui justifie un gouvernement fort, une réglementation et une surveillance, une planification, des investissements et, lorsque cela est jugé approprié, la propriété publique.</p> | <p>1. Identifier les menaces à la santé, aux droits et au bien-être des travailleurs et élaborer et mettre en œuvre des réponses sur le lieu de travail.</p> |
| <p>2. Établir et appliquer un niveau minimum de connectivité des transports, réserver les «interdictions de voyager» aux cas de dernier recours et exclure les opérations de fret aérien de toute restriction de voyage.</p> | <p>2. Fournir gratuitement des tests de dépistage, des traitements, des formations, du matériel et des installations de formation à tous les travailleurs, et à tout travailleur accomplissant une forme quelconque de service médical dans le cadre de la crise du Covid-19.</p> |
| <p>3. Instaurer des instances nationales tripartites dans le secteur, réunissant des représentants des travailleurs, du gouvernement et des employeurs afin d'élaborer des stratégies, coordonner les investissements et les réponses financières, planifier l'offre de main-d'œuvre et l'ensemble des opérations aériennes.</p> | <p>3. Garantir un congé rémunéré, sous forme d'indemnité de maladie ou de congé payé, dès le premier jour d'absence, pour tout travailleur exposé au Covid-19 ou déjà infecté et protéger les salaires et garantir l'intégralité de la rémunération pour tous les travailleurs par divers moyens décidés d'un commun accord dans le cadre de la négociation collective.</p> |
| <p>4. Étendre avec effet immédiat les droits aux congés de maladie, maintenir les revenus et étendre les protections sociales à tous les travailleurs, qu'ils soient formels, précaires ou informels, quelle que soit leur situation d'emploi.</p> | <p>4. Reconnaître et exercer leur devoir de vigilance à l'égard de l'ensemble des travailleurs dans leur entreprise et leur chaîne d'approvisionnement, proposer un emploi formel et direct dans la mesure du possible et garantir le transfert d'entreprises pour la main-d'œuvre en sous-traitance lorsque l'emploi direct n'est pas possible.</p> |
| <p>5. Réduire la sous-traitance et l'externalisation des services et emplois aéroportuaires et, lorsque cela est jugé approprié, mandater les autorités aéroportuaires afin de gérer et/ou d'employer directement l'ensemble du personnel aéroportuaire, y compris les travailleurs externalisés et intérimaires, dans les domaines de l'assistance en escale, de la sécurité, du nettoyage, et tous les services aéroportuaires.</p> | <p>5. Mettre fin aux formes de travail précaires et atypiques dans leur entreprise et leur chaîne d'approvisionnement afin de protéger la santé, la sécurité et le bien-être des travailleurs et des voyageurs.</p> |
| <p>6. Dans le cadre de l'utilisation des aéroports, privilégier les compagnies aériennes dont le niveau de propriété publique est plus élevé, dans la perspective d'améliorer la viabilité financière des actifs publics.</p> | <p>6. Apporter des améliorations en ce qui concerne la planification ainsi que les jours et les heures de travail en vue de protéger les emplois et la santé et la sécurité des travailleurs.</p> |

Cont. Prise de: [ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19](#), 3 avril

| <p>► L'ITF appelle les gouvernements à négocier avec les syndicats aux fins suivantes:</p> | <p>► L'ITF appelle les employeurs de l'aviation à reconnaître et négocier avec les syndicats aux fins suivantes:</p> |
|---|--|
| <p>7. Proposer aux compagnies aériennes, aux autorités aéroportuaires et aux entreprises de la chaîne d'approvisionnement des programmes d'assistance et de soutien financier conditionnels, y compris à travers l'allègement de la dette, le report des impôts et des redevances, et la propriété publique des actions.</p> | <p>7. Convenir de taux soutenables concernant la récompense des actionnaires, les dividendes et la rémunération des dirigeants à mesure que la menace posée par le coronavirus recule.</p> |
| <p>8. Convenir de conditions encadrant ces mesures financières et autres, lorsque celles-ci ne sont pas déjà en place, y compris en ce qui a trait au rachat privé d'actions dans le sillage du relèvement de l'industrie, et ce aux fins suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protéger les conditions de rémunération et de travail ainsi que le bien-être de tous les travailleurs et travailleuses de l'aviation; • Interdire le rachat d'actions, la récompense des actionnaires et la rémunération excessive des dirigeants; • Démocratiser la propriété et la gouvernance, y compris à travers la représentation des travailleurs au niveau du conseil d'administration de l'entreprise; • Respecter les conventions de l'Organisation internationale du Travail (OIT) concernant la liberté syndicale, la négociation collective, le travail forcé, la discrimination et la santé et la sécurité au travail pour tous les travailleurs. | <p>8. Veiller à ce que chaque travailleur puisse regagner son lieu de travail habituel si les mesures de confinement locales et/ou nationales l'en empêchent, du point de vue financier ou logistique.</p> |
| <p>9. Plafonner les marges bénéficiaires afin de garantir le réinvestissement dans la réduction de la dette, la modernisation de la flotte, la formation et l'éducation du personnel et d'autres mesures permettant d'enrichir l'entreprise.</p> | <p>9. Protéger la vie privée et les renseignements personnels des travailleurs qui subissent des examens médicaux et autres ainsi que des contrôles dans le cadre des interventions menées en réponse à la menace posée par le Covid-19, et partager avec les syndicats toutes les données contribuant à la prise de décision en entreprise.</p> |
| <p>10. Interdire la récompense des actionnaires, la rémunération excessive des dirigeants et le rachat d'actions durant la crise.</p> | <p>10. Respecter les conventions de l'OIT concernant la liberté syndicale, la négociation collective, le travail forcé, la discrimination et la santé et la sécurité au travail pour tous les travailleurs.</p> |

Source: [Aviation: l'ITF exige la prise de mesures pour faire face aux répercussions du COVID-19](#), 7 avril 2020.