

## **ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION**

### **PLÉNIÈRE**

#### **Point 2 : Déclarations des délégations des États contractants et des observateurs**

#### **DÉCLARATION SUR LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ, ET SUR LES DÉFIS ÉCONOMIQUES AUXQUELS L'AVIATION CIVILE EST CONFRONTÉE**

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

Le 11 septembre 2001, nombre de nos amis et collègues se trouvaient parmi les victimes. Nous avons partagé notre sentiment d'horreur et notre profonde tristesse avec des millions d'autres personnes. Notre industrie a vu disparaître des centaines de milliers d'emplois. Presque tous les continents ont connu des faillites de transporteurs aériens et, depuis, le SRAS et les événements en Iraq entretiennent la crise dans l'aviation.

Mais en même temps, nous avons pu constater que lorsque les gouvernements, les transporteurs aériens et les syndicats ont travaillé ensemble, beaucoup de transporteurs précédemment condamnés à la faillite ont survécu malgré tout.

C'est la raison pour laquelle nous sommes très heureux d'avoir cette réunion. Nous allons travailler avec vous dans les jours à venir pour promouvoir notre objectif commun : restaurer la sûreté, la confiance et la stabilité économique de notre transport aérien.

Notre contribution cette semaine mettra l'accent sur le fait que seuls les gouvernements, par une démarche résolue et décisive, ont la capacité et – nous espérons – la volonté de guider l'aviation civile en ces temps difficiles.

Trois objectifs seront primordiaux pendant cette Assemblée des gouvernements. D'abord, bien sûr, cette réunion doit protéger l'intégrité et l'avenir de l'OACI, en dépit des procédures parfois bureaucratiques que cela implique. Deuxièmement, la sécurité et la sûreté doivent être au cœur de nos débats. Et troisièmement, nous pensons qu'il faut renouveler l'organisation de notre industrie et l'ensemble de ses fonctions économiques.

---

<sup>1</sup> Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par l'ITF.

Nous invitons cette Assemblée à ré-évaluer les répercussions de la déréglementation et de la fragmentation de notre industrie, ainsi que son impact sur la culture de la sécurité. Nous devons veiller à ce que la relation commerciale qui existe entre les réseaux d'entreprises indépendantes, qui assurent les services de transport aérien ne crée pas une brèche dans la ligne de communication et de commande en matière de sécurité et sûreté qui s'est révélée si vulnérable lors de ces événements.

Par ailleurs, nous sommes convaincus que cette Assemblée se doit de reconnaître le rôle des équipages et du personnel au sol en tant que professionnels de la sécurité et de la sûreté. Pour cela, il faut veiller à ce que le personnel soit adéquatement équipé, qualifié et motivé pour assurer la sécurité et la sûreté.

Tout nous amène à penser que les forces du marché, à elles seules, ne peuvent pas – comme elles l'ont déjà montré – garantir la sûreté ou la sécurité du transport aérien.

Il est maintenant temps de tirer la leçon de notre expérience. Ensemble, nous devons examiner de près le cycle économique de notre industrie. En janvier 2002, l'OIT a entamé ce processus qui a entraîné un grand nombre de réunions régionales tripartites, avec des résultats étonnants très récemment dans le Mercosur et très bientôt en Afrique.

Par ailleurs, nous devons redonner de l'élan à notre industrie, de la manière suggérée par la conférence ATCConf5 en mars 2003, appelant les Etats à envisager une libéralisation, mais de façon à créer *«un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie sans compromettre la sécurité et la sûreté et en respectant les normes sociales et les normes de travail»*. Il est également accepté que *«Chaque Etat déterminera son propre cheminement et son propre rythme de changement de la réglementation»*.

Parallèlement à une refonte radicale des stipulations de sécurité et sûreté, qui doit se faire sous l'égide de l'OACI afin d'engager une confiance mondiale, nous pensons qu'il est nécessaire de réaffirmer le rôle critique joué par notre infrastructure aérienne aux plans social et économique.

Nous espérons aussi qu'il ne sera plus question désormais d'envisager de placer les activités de l'aviation civile sous la juridiction de l'Organisation mondiale du commerce.

Le moment est venu maintenant d'intégrer, et non pas de séparer, les objectifs économiques et sécuritaires.

En tant qu'Etats membres de l'OACI, c'est une chance unique pour vous de réaffirmer que le potentiel social, économique et humain des travailleurs joue pleinement son rôle dans la survie et le développement positif de l'industrie.

Les gouvernements doivent montrer l'exemple et les travailleurs de l'aviation sont prêts à vous suivre et à se rallier à cette cause si vous la défendez.