



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Suivi de la Conférence DGCA/06 sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation

ÉTUDE DU SECRÉTARIAT DE L'OACI SUR LES ASPECTS DE LA LIBÉRALISATION ÉCONOMIQUE RELATIFS À LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) représente des travailleurs de l'aviation syndiqués du monde entier et est le porte-parole de millions de personnels de l'aviation. De leurs compétences et de leur dévouement dépendent au quotidien la sécurité et la sûreté du transport aérien dans le monde.

L'ITF possède une longue expérience en matière de « pavillons de complaisance » dans le secteur maritime.

Ce document salue l'étude de l'OACI sur les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et la sûreté de l'aviation et prend note avec inquiétude de ses conclusions.

Il affirme également l'engagement de l'ITF à participer au développement continu de la sécurité et de la sûreté du transport aérien.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à soutenir les mesures suggérées pour combler certaines lacunes des normes et pratiques actuelles et introduire des mesures pertinentes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Cette note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A et B. Elle approfondit les Objectifs stratégiques A et B en identifiant les risques potentiels pour la sécurité et la sûreté qui résultent de la libéralisation économique, et suggère des solutions ainsi que des modifications de réglementations existantes.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	<i>Étude sur les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et la sûreté</i>

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par la Fédération internationale des ouvriers du transport.

1. INTRODUCTION

1.1 La cinquième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (ATConf/5) a noté que la mondialisation, la libéralisation et la privatisation des deux dernières décennies ont apporté des changements fondamentaux dans l'industrie du transport aérien, dont certains ont également des incidences sur la réglementation de la sécurité et de la sûreté.

1.2 Compte tenu de ces éléments, la Conférence a souligné le caractère primordial de la sécurité et de la sûreté dans tout changement réglementaire, la nécessité de structures de responsabilité claires, et le rôle de chef de file de l'OACI dans l'élaboration de stratégies mondiales en matière de sécurité et de sûreté dans le cadre de la libéralisation.

1.3 La Conférence a demandé que l'OACI réalise une étude visant à clarifier « la définition de l'État ou des États responsables de la supervision de la sécurité et de la sûreté, et à recommander éventuellement des amendements aux dispositions réglementaires existantes de l'OACI en la matière ».

1.4 Cette étude a déjà été présentée aux États membres et sera également présentée à l'Assemblée générale.

2. CONSTATATIONS DE L'ÉTUDE

2.1 L'étude a constaté que les préoccupations au sujet de la sécurité et de la sûreté proviennent principalement des pratiques ou des arrangements commerciaux qui touchent à l'exploitation des aéronefs ou au personnel d'exploitation. Les diverses situations examinées peuvent se répartir en deux grandes catégories. La première concerne les situations qui pourraient avoir un impact sur la réglementation de la sécurité/de la sûreté mais ne posent aucun problème pour ce qui est de l'identification de la responsabilité de l'État.

2.2 La seconde catégorie concerne les situations faisant intervenir plusieurs États, qui pourraient soulever des questions concernant la détermination de l'imputabilité ou de la responsabilité en matière de supervision de la sécurité/sûreté dans le cadre du système réglementaire existant fondé sur les dispositions de l'OACI. Quelques exemples :

- a) exploitations utilisant des aéronefs immatriculés à l'étranger, qui pourraient déboucher sur un phénomène vécu très difficilement dans le secteur maritime, connu sous l'expression « pavillons de complaisance » ;
- b) exploitations utilisant des équipages de conduite étrangers ou – situation encore plus complexe – exploitations utilisant un équipage mixte, avec l'équipage de cabine et l'équipage de conduite de différents États ;
- c) exploitations « off-shore », c'est-à-dire des exploitations d'aéronefs qui se font loin de l'État de désignation, de l'État d'immatriculation ou de l'État de l'exploitant ;
- d) exploitations où interviennent plusieurs parties et qui utilisent la marque de l'autre, telles que le partage de codes et le franchisage ;
- e) fusion/acquisition transfrontalière de compagnies aériennes, pratique qui peut conduire à ce que des compagnies s'établissent dans différents États ;

- f) externalisation des activités relatives à l'exploitation aérienne, quand par exemple les compagnies aériennes externalisent leurs services d'assistance en escale, envoient leurs avions en réparation ou en maintenance dans des pays étrangers, ou sous-traitent certaines opérations de vol.

2.3 Alors que certaines des situations décrites ci-dessus font déjà qu'il est difficile d'identifier ou d'attribuer individuellement la responsabilité du respect et de la supervision de la sécurité/sûreté, cela pourrait devenir encore plus problématique lorsqu'il s'agit d'une situation complexe qui combine plusieurs ou l'ensemble des caractéristiques ci-dessus.

3. L'EXPÉRIENCE DE L'ITF EN MATIÈRE DE « PAVILLONS DE COMPLAISANCE » DANS LE SECTEUR MARITIME

3.1 Dans le secteur maritime, on définit un navire sous pavillon de complaisance comme un navire dont la propriété réelle et le contrôle se situent dans un pays autre que celui du pavillon sous lequel il est immatriculé.

3.2 Les pavillons de complaisance constituent donc un moyen de contourner la réglementation du travail d'un État, de payer des salaires peu élevés et d'imposer de longs horaires de travail et des conditions de travail dangereuses.

3.3 Plus grave encore, ils permettent de contourner les réglementations de sûreté et de sécurité d'un État et d'échapper ainsi au suivi de l'application et du respect de ces réglementations.

3.4 Dans certains cas, les membres d'équipage sont originaires de pays différents et ne peuvent communiquer entre eux, ce qui revêt pourtant une importance essentielle par exemple en cas d'urgence.

3.5 Pour l'ITF, il est clair que tout doit être fait pour éviter de reproduire cette situation dramatique dans le secteur de l'aviation.

4. MESURES POUR COMBLER LES LACUNES DES NORMES ET PRATIQUES ACTUELLES

4.1 L'étude suggère plusieurs solutions pour combler certaines des lacunes qu'elle a identifiées.

4.2 L'une se rapporte à la nature volontaire de la mise en œuvre de l'Article 83bis. On peut conclure qu'une mise en œuvre obligatoire de cet article devrait donner une première possibilité d'accroître la transparence de ces transferts de responsabilité de l'État d'immatriculation vers l'État de l'exploitant.

4.3 En ce qui concerne le personnel, même si des inquiétudes sont exprimées à propos de l'utilisation croissante de la validation pour les licences de membres d'équipage et des problèmes de traçabilité de la licence originale, les dispositions sont considérées comme suffisantes.

4.4 Pour accroître le niveau de sécurité en vol sur le plan du personnel, il est cependant raisonnable de proposer que les équipages de cabine aient sur eux la preuve qu'ils aient acquis et tenu à jour toutes les normes de formation pertinentes de l'OACI.

4.5 L'étude suggère que toutes les parties doivent prendre conscience qu'il est important de comprendre clairement leurs responsabilités respectives en matière de respect et de supervision des normes de sécurité et de sûreté.

4.6 La Fédération internationale des ouvriers du transport et ses organisations affiliées représentant les personnels de l'aviation maintiennent fermement leur engagement envers le développement continu de la sécurité et la sûreté du secteur aérien.

5. CONCLUSIONS

5.1 L'Assemblée générale est invitée :

- a) à prendre note de ce document ;
- b) à entériner les suggestions formulées dans l'étude du Secrétariat de l'OACI sur les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et la sûreté ;
- c) à entériner l'association de toutes les parties prenantes à ce processus, y compris les organisations représentant les personnels, notamment l'ITF.