

Rapport final

Réunion tripartite sur l'aviation civile:
conséquences sociales et en matière
de sécurité de la crise consécutive
au 11 septembre 2001

Genève, 21-25 janvier 2002

Table des matières

Rapport sur la discussion	1
Introduction	1
Présentation du document de réflexion	2
Discussion générale.....	3
Discussion du document de réflexion.....	17
Ensemble 1	18
Ensemble 2	25
Ensemble 3	34
Ensemble 4	37
Examen et adoption du rapport.....	41
Discours de clôture	42
Annexe: Résumé final du président.....	45
Considérations générales	45
Problèmes à résoudre	45
Projet préliminaire de recommandations.....	47
Principes et droits fondamentaux	47
Sûreté et sécurité	47
Santé et sécurité au travail.....	48
Formation et recyclage.....	48
Différences de répercussions sur les hommes et les femmes	48
Restructuration	48
Dialogue social.....	48
Rôle des gouvernements	49
Meilleures pratiques	49
Action de l’OIT	50
Liste des participants	51

Rapport sur la discussion

Introduction

1. La Réunion tripartite sur l'aviation civile: conséquences sociales et en matière de sécurité de la crise consécutive au 11 septembre 2001 s'est tenue au Bureau international du Travail, à Genève, du 21 au 25 janvier 2002.
2. Le Bureau avait élaboré un document de réflexion¹ destiné à servir de base aux discussions. Le document présente une analyse de l'impact général de la crise sur l'aviation civile et souligne les répercussions dévastatrices et sans précédent de ces événements sur l'ensemble des composants d'un secteur qui connaissait déjà une période de stagnation avant le 11 septembre.
3. Le Conseil d'administration avait désigné l'Ambassadeur Jean-Jacques Elmiger, représentant du gouvernement de la Suisse au Conseil d'administration, pour le représenter et présider la réunion. La réunion a élu en qualité de vice-présidents M. M.M. Heshmat (Egypte), du groupe gouvernemental, M. R. Gidongo, du groupe des employeurs, et M. A. Castro, du groupe des travailleurs. Le porte-parole du groupe des employeurs était M. Mölleney et le porte-parole du groupe des travailleurs était M. Ryde.
4. La réunion a été suivie par des représentants des gouvernements de l'Afrique du Sud, de l'Allemagne, de l'Arabie saoudite, de l'Argentine, de l'Australie, de l'Autriche, du Bahreïn, de la Belgique, du Brésil, de la Chine, du Cameroun, du Canada, de la Colombie, des Comores, de la République de Corée, de la République dominicaine, de l'Egypte, des Emirats arabes unis, de l'Espagne, des Etats-Unis, de la France, du Ghana, de la Hongrie, de l'Inde, de l'Italie, du Japon, du Kenya, du Koweït, du Liban, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, du Maroc, du Mexique, du Myanmar, du Pérou, des Philippines, du Portugal, de la République démocratique du Congo, de la Fédération de Russie, du Soudan, du Sri Lanka, de la Suède, de la Suisse, de la Thaïlande, de la Tunisie, de la Turquie, du Venezuela et de la Yougoslavie.
5. Des observateurs de la Commission européenne, de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement ont participé à la réunion, et les organisations internationales non gouvernementales suivantes étaient représentées par des observateurs: Aircraft Engineers International (AEI), Airports Council International (ACI), European Cockpit Association (ECA), Association du transport aérien international, Confédération internationale des syndicats libres (CISL), Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien, Fédération internationale des associations de l'électronique de sécurité du trafic aérien, Fédération internationale des femmes de carrières libérales et commerciales, Fédération internationale des organisations syndicales du personnel des transports (FIOST), Fédération internationale des femmes diplômées des universités, Organisation internationale des employeurs, Fédération internationale des ouvriers du transport, Union Network International (UNI), Confédération mondiale du travail (CMT), Fédération syndicale mondiale (FSM).
6. Les trois groupes ont élu leur bureau comme suit:

¹ BIT, Réunion tripartite sur l'aviation civile: conséquences sociales et en matière de sécurité de la crise consécutive au 11 septembre, Genève, 2002: *Aviation civile: conséquences sociales et en matière de sécurité de la crise consécutive au 11 septembre*, 48 pp.

Groupe gouvernemental:

Président: M. T. Hodges (Canada)
Vice-président: M^{me} I. Dembsher (Autriche)
Secrétaire: M^{me} I. Dembsher (Autriche)

Groupe des employeurs:

Président: M. M. Mölleneý
Secrétaire: M. G. James

Groupe des travailleurs:

Président: M. G. Ryde
Secrétaire: M. S. Enright

7. Le président a souhaité la bienvenue aux participants et a indiqué que l'objet de la réunion était de fournir des orientations aux gouvernements, aux employeurs et aux travailleurs pour faire face, le mieux possible dans le cadre du dialogue social, à la crise du secteur de l'aviation civile. Des recommandations seront aussi soumises au Conseil d'administration du BIT. L'orateur a rappelé l'ampleur de la crise de l'aviation civile qui touche aussi des secteurs d'activité connexes liés aux voyages et au tourisme. Les informations obtenues depuis la Réunion de réflexion sur les répercussions des événements du 11 septembre dans le secteur de l'aviation civile convoquée par le BIT en octobre 2001 permettent d'adopter une approche plus large; la réunion pourra donc aller plus avant dans ses réflexions et ses conclusions.

8. Le secrétaire général de la réunion, M^{me} Sally Paxton, directeur exécutif du Secteur du dialogue social du BIT, a souhaité la bienvenue aux participants et a cité des chiffres visant à rappeler l'impact des événements du 11 septembre 2001 sur tous les secteurs d'activité de l'industrie de l'aviation. Le trafic de passagers a chuté partout d'au moins 5 pour cent et le transport de fret de plus de 20 pour cent. En outre, alors qu'on n'attend plus d'effets importants de cette crise en Amérique du Nord et en Europe, des effets à retardement continuent à se faire sentir dans d'autres régions. L'industrie de fabrication de matériel pour le transport aérien a aussi été sévèrement touchée, avec dans certains cas des suppressions d'emplois pouvant atteindre 10 pour cent, par exemple au Royaume-Uni. Pour chaque suppression d'emplois dans l'industrie de base, on compte en général trois suppressions d'emplois dans la chaîne de fournisseurs, ce qui permet d'évaluer les répercussions de la crise sur l'emploi. La réunion est une plate-forme tripartite unique offerte aux gouvernements, aux employeurs et aux travailleurs pour examiner les conséquences sociales de la crise et de formuler des recommandations sur la manière de les pallier. Dans certains pays, des mesures de protection de l'emploi ont déjà été prises dans le cadre du processus de dialogue social, par exemple des accords concernant les congés volontaires et le partage du travail, les retraites anticipées, les congés sans solde, la réduction des charges liées à l'emploi. Des travaux sont en cours pour assurer le suivi des recommandations de la réunion de réflexion sur l'aviation civile, qui avait été convoquée par le BIT en octobre 2001. Les résultats des recherches préliminaires sont reflétés, par exemple, dans le document de réflexion soumis à la réunion. Conformément à une autre recommandation de la réunion de réflexion, un accord de coopération a déjà été conclu entre l'OIT et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Présentation du document de réflexion

9. Les documents de réflexion préparés pour la réunion ont été présentés par le secrétaire exécutif, M. Essenberg, sur la base de statistiques visant à illustrer l'impact général de la

crise sur le secteur. Le trafic international total des compagnies européennes, par exemple, a chuté de 17,6 pour cent au dernier trimestre 2001 par rapport à la même période de l'année précédente. Les compagnies aériennes d'autres régions connaissent des difficultés du même ordre avec une baisse de 30 pour cent sur le réseau Pacifique. Les affréteurs ont enregistré des baisses de trafic encore plus fortes. Il faudra attendre deux à quatre ans avant de retrouver le niveau d'avant la crise. Dans l'ensemble, le trafic de fret a été plus sévèrement touché que le trafic de passagers. Par effet multiplicateur, pour chaque emploi supprimé dans une compagnie aérienne, l'ensemble des services d'aéroport, de restauration, de contrôle du trafic aérien, des systèmes de réservation et des fabricants de matériel pour le transport aérien ont enregistré, proportionnellement, des suppressions d'emplois de l'ordre de 13 pour cent à l'intérieur et à l'extérieur des aéroports. Les compagnies à bas prix sont les seules à ne pas avoir suivi cette tendance.

10. Dans ce contexte de crise, certains pays envisagent de renverser la tendance à la libéralisation, les accords de type «ciel ouvert» par exemple, et de réglementer à nouveau le secteur du transport aérien. Se posent une nouvelle fois des questions telles que les responsabilités des compagnies aériennes en matière de service public et les restrictions du régime de propriété nationale. Les efforts des gouvernements visant à soutenir le secteur varient d'une région à l'autre. Or, plutôt que d'allouer des subventions, la plupart des gouvernements envisagent des mesures destinées à aider le secteur à réduire les coûts, à renforcer la promotion du tourisme et à faciliter les déplacements aériens internationaux. Il est également envisagé de restructurer le secteur au plan national ou régional; l'Union européenne encourage les regroupements, tandis que les transporteurs européens sont favorables à l'unification de la réglementation européenne, comme le sont les compagnies aériennes d'Amérique latine en ce qui concerne leur continent. Pour ce qui est des stratégies à long terme déjà connues, on constate peu de changements; cependant, la réaction à court terme la plus courante face à la crise actuelle consiste à réduire les coûts de personnel grâce aux mesures suivantes: gel du recrutement, non-renouvellement des contrats temporaires, mise en congé volontaire, temps partagé, baisse des salaires et blocage des rémunérations. Les questions de sécurité et de sûreté ont également été abordées, les Etats-Unis ayant pour leur part adopté des mesures concernant le recrutement des nouveaux agents chargés de la sécurité.
11. Les réactions aux effets négatifs de la crise sur l'emploi varient considérablement entre l'Amérique du Nord, où des emplois ont été immédiatement supprimés et des négociations entreprises ultérieurement, et l'Europe, où l'on a d'emblée recherché des solutions de remplacement fondées sur le dialogue social. Les pertes d'emplois dans le secteur ont eu des effets différents selon les catégories de travailleurs concernés. Les stratégies visant à maintenir un personnel de base ont eu des effets disproportionnés sur les femmes et les minorités malgré l'existence d'une réglementation officielle non discriminatoire. La formation a pris davantage d'importance compte tenu que les travailleurs de l'aviation civile sont responsables de l'application des mesures de sécurité renforcées. Il est souhaitable que les gouvernements apportent leur aide en matière de formation de reconversion. Le dialogue social s'est révélé efficace pour lutter contre les effets de la crise. Les syndicats espèrent qu'ils seront pleinement impliqués dans la prise de décisions sur les programmes de restructuration, et ils encouragent le dialogue social à tous les niveaux, y compris aux plans régional et international.

Discussion générale

12. Le porte-parole du groupe des employeurs a présenté les principaux points suggérés pour la discussion et les recommandations, qui devraient être développés ultérieurement par le membre employeur des Etats-Unis et le membre employeur du Pérou, respectivement. Les tragiques événements du 11 septembre 2001 ont durement frappé le secteur de l'aviation civile, et il semblerait que de nombreuses compagnies aériennes, qui se trouvaient déjà en

situation délicate, se soient servis de ces événements comme prétexte pour introduire des changements prévus de longue date.

- 13.** Le membre employeur des Etats-Unis a fait valoir que les lignes aériennes mondiales affichent des chiffres, financiers et autres, très bas: ainsi, la semaine précédant le 11 septembre, les compagnies américaines avaient transporté neuf millions de passagers, chiffre qui est tombé à deux millions la semaine suivante. La situation s'est quelque peu améliorée au cours des semaines suivantes, mais le début des hostilités militaires a de nouveau ralenti le trafic aérien. Face au recul de la demande, les transporteurs aériens ont pu choisir entre réduire leur capacité face à l'absence de perspective de reprise du trafic et abaisser leurs tarifs en vue d'encourager les passagers à prendre à nouveau l'avion. Les compagnies aériennes, qui affichaient déjà une diminution de la croissance et un faible niveau de rendement, ont en outre connu une accélération de la baisse du trafic. Le trafic de passagers et de fret a chuté de près de 15 pour cent dans l'ensemble, tout comme le rendement et la capacité. Les pertes totales enregistrées dans le secteur du transport aérien aux Etats-Unis sont estimées à 2 milliards de dollars pour l'année 2001. Les transporteurs qui souhaitent tout simplement redresser la barre devront porter le taux d'occupation de leurs sièges à 75 pour cent pour atteindre le seuil de rentabilité. Ils ont déjà supprimé 80 300 des 567 800 emplois existants, soit 14 pour cent de leurs effectifs. La moitié de ces réductions est due à des départs volontaires, l'autre à des mesures imposées. La période difficile que traverse l'aviation civile a eu des répercussions sur l'emploi dans l'ensemble de l'économie américaine. Il ne fait aucun doute que, dans les années quatre-vingt-dix, le chiffre d'affaires et la rentabilité des compagnies aériennes étaient en général directement liés à l'accroissement du nombre des emplois. Rien d'étonnant donc à ce qu'une chute vertigineuse du chiffre d'affaires et des bénéfices entraîne une réduction certaine du nombre des emplois. Un des autres problèmes délicats réside dans le fait que les taxes et autres contributions imposées à l'aviation civile par les Etats-Unis comme par d'autres pays ont clairement freiné la croissance et la rentabilité, parmi lesquelles une taxe de 7,5 pour cent sur les billets des passagers ainsi que plusieurs autres redevances et taxes.
- 14.** Le membre employeur du Pérou a fait observer que les effets de la crise étaient particulièrement sensibles en Amérique latine, où le trafic de passagers et de fret a diminué considérablement depuis le 11 septembre — lorsque les Etats-Unis prennent froid, l'Amérique latine attrape une pneumonie. L'Argentine, le Brésil et le Chili avaient prévu une croissance pour les années à venir, mais la crise a posé de graves problèmes à Varig, entre autres compagnies aériennes. Les employeurs de l'aviation civile espéraient une réaction rapide de la part des gouvernements, mais ils n'ont reçu quasiment aucune aide et ils ont dû faire face à un accroissement des coûts liés aux assurances et aux mesures de sécurité. L'intervenante a exprimé le souhait que la réunion soit l'occasion pour les gouvernements de mieux cerner les problèmes et, par ailleurs, de faciliter la communication avec les employeurs de façon à favoriser la mise en œuvre par les pouvoirs publics de politiques améliorées dans ce secteur.
- 15.** Le porte-parole du groupe des travailleurs a remercié l'OIT pour avoir pris une initiative entièrement nouvelle et facilité les formalités ayant permis la tenue de ce forum tripartite unique sur le secteur de l'aviation civile. Il a félicité les gouvernements présents à la réunion, notamment lorsqu'ils étaient représentés par un ministre ou un haut fonctionnaire. Il a souhaité que le suivi des solutions aux problèmes du secteur soit assuré par les employeurs et les gouvernements dans l'esprit d'un dialogue constructif à tous les échelons en vue de faire avancer les choses. Parmi les victimes des tragiques événements du 11 septembre, on compte de nombreux membres de syndicats, et d'autres ont été licenciés ou travaillent désormais à temps réduit. L'orateur a admis que certaines mesures de travail à temps réduit et autres mesures d'urgence ont dû être prises par les employeurs. Il convient de veiller à ce qu'une bonne collaboration soit établie entre l'OIT et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le dialogue est nécessaire pour

maximiser la sécurité et trouver des solutions applicables à l'ensemble du secteur afin qu'il recouvre sa stabilité.

- 16.** Le groupe des travailleurs a constaté que le secteur de l'aviation civile demeure une cible pour le terrorisme, le danger de la guerre est toujours présent et un climat de peur s'est instauré, autant de facteurs peu propices au dialogue social. Il conviendra à l'avenir de maintenir les niveaux de qualifications, de promouvoir la formation et de renforcer les systèmes de contrôle du trafic aérien. La réunion doit examiner la situation du personnel des lignes aériennes, des aéroports, de restauration, de sécurité et du personnel auxiliaire. L'intervenant s'est montré préoccupé par le personnel de sécurité, dont les salaires sont bien souvent inférieurs à ceux des travailleurs des points de vente de restauration rapide. Certaines compagnies aériennes se sont précipitées sans aucune retenue dans la restructuration après le 11 septembre; or, en pareil cas, ce n'est pas le marché qui doit dicter les solutions, notamment pour ce qui est des responsabilités en matière de service public. Il faut que les travailleurs puissent établir un dialogue social responsable avec les employeurs et les gouvernements, afin d'éviter les risques inhérents à la restructuration en période de crise et de chercher à restaurer la stabilité et le dialogue dans le but de trouver des solutions d'ensemble qui soient cohérentes. Dans bien des pays, le dialogue social est peu développé, ce qui pose un certain nombre de questions relatives à la concurrence. L'orateur semble toutefois confiant dans l'avenir sur ce point. La réunion doit faire tout son possible pour que les travailleurs, les passagers, les employeurs et autres parties prenantes, dont l'activité est liée à l'aviation civile, puissent examiner les questions liées à la crise, de façon à servir les intérêts non seulement du secteur lui-même, mais aussi d'autres secteurs affectés par la crise, et à montrer l'importance du rôle que joue l'OIT en tant qu'élément moteur du débat sur les questions sociales et du travail.
- 17.** M. Morris, économiste en chef, Association du transport aérien international (IATA), a dressé un tableau du secteur avant et après les événements du 11 septembre et a présenté certains résultats d'enquêtes commerciales menées auprès des clients concernant leurs projets de voyages d'affaires. Il a fait observer que, les bonnes années, les compagnies aériennes enregistraient de faibles bénéfices, étaient soumises à une réglementation abondante et exposées aux chocs extérieurs, qu'elles étaient confrontées à une augmentation des coûts associée à un recul de la demande. Le trafic progresse de manière régulière depuis les années soixante-dix, le plus souvent à un rythme deux fois supérieur à celui de la croissance du PIB, mais la progression du chiffre d'affaires est beaucoup plus faible parce que les passagers qui paient le plein tarif représentent une part de plus en plus faible du trafic. Le bénéfice réel par kilomètre-passager a chuté de manière vertigineuse dans les années quatre-vingt-dix, et l'écart de prix entre la classe affaires et la classe économique s'est creusé de manière trop importante. L'aviation civile est une activité beaucoup moins rentable que ne l'est le reste de l'industrie américaine en général, et elle est parfois déficitaire. Les compagnies à bas prix ont commencé leur offensive sur d'autres compagnies aériennes en Amérique du Nord et en Europe.
- 18.** L'intervenant a fait observer qu'au milieu de l'année 2001 des signes d'une récession économique étaient déjà visibles dans le secteur, le transport de fret était en baisse de 10 pour cent, les voyages d'affaires en diminution, le taux de remplissage chutait, tout comme le rendement. Les ventes de billets d'avion par les agences de voyage en Allemagne, en France et au Royaume-Uni reculaient aussi de manière importante au deuxième trimestre de 2001, après avoir progressé au premier trimestre. Les pertes internationales nettes avaient déjà atteint 3 milliards de dollars à la fin d'août 2001.
- 19.** M. Morris a ensuite indiqué que des problèmes spécifiques soulevés par les événements du 11 septembre ont eu tendance à réduire brutalement les bénéfices — pertes pendant les escales, craintes quant à la sécurité, problèmes macroéconomiques, politiques restrictives des entreprises concernant les voyages, accroissement des coûts de sécurité et d'assurance, volatilité des taux de change. Toutes les destinations sont touchées, mais le trafic

transatlantique, transpacifique et le trafic vers le Moyen-Orient ont souffert davantage. Globalement, il y a eu moins de passagers, ceux-ci ont voyagé sur de plus courtes distances et ont bénéficié de tarifs plus faibles: les recettes ont donc inévitablement chuté. En ce qui concerne la comparaison faite avec la baisse du trafic au moment de la guerre du Golfe entre 1990 et 1991, l'orateur a fait observer que le redressement s'était effectué en deux ans mais qu'il avait fallu encore deux autres années pour réaliser à nouveau des bénéfices — et l'impact de ces difficultés était beaucoup plus localisé.

- 20.** L'enquête menée par l'Association du transport aérien international sur les tendances observées en matière de voyages d'affaires fait naître un petit espoir — en partie du fait que les hommes d'affaires qui avaient ajourné les voyages, les conférences et les expositions, devront pour certains réaliser ces activités dans un avenir proche. En janvier 2002, ce type de voyageur était moins préoccupé par des questions de sécurité qu'en novembre 2001 lors de la dernière enquête, son principal souci étant désormais les tarifs. Sur la base des estimations concernant les résultats portant sur la période janvier-août 2001 et de la baisse de la capacité et du trafic qui a suivi, l'association s'attend pour 2001 à une perte nette de 7 à 11 milliards de dollars pour les services internationaux réguliers. Selon les prévisions pour le trafic de passagers portant sur la période 2001-2005, un redressement devrait avoir lieu d'ici à la fin 2002 pour la plupart des réseaux, à l'exception de l'Atlantique Nord (qui regagnera le terrain perdu d'ici à 2004). En conclusion, pour M. Morris, les conséquences sur le long terme seront les suivantes: reprise du transport aérien accompagnée d'une hausse du PIB, probablement une plus grande concentration du secteur, progression des compagnies à bas prix et, enfin, retour à un surplus de capacité. La relance du trafic de voyages d'affaires et la confiance sont des conditions préalables à la reprise du secteur.
- 21.** Un observateur de la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien a indiqué que l'impact économique des événements du 11 septembre était exacerbé par la tendance qui existait avant cette date de faire de ce secteur une activité axée uniquement sur le marché, sans tenir compte du rôle essentiel qu'il joue en tant qu'élément de l'infrastructure des transports et de la politique économique. Le rôle économique de l'aviation civile est confirmé par une disposition contenue dans la loi «National Railway Labor Act» qui permet au président d'intervenir dans les conflits du travail du secteur de l'aviation pour empêcher les préjudices économiques résultant des troubles dans l'aviation civile. La crise économique consécutive aux événements du 11 septembre 2001 devrait être considérée comme une sonnette d'alarme montrant que les changements opérés au cours de la dernière décennie ont fragilisé le secteur. La présente réunion devrait permettre de tirer les leçons de la crise pour mettre en place un secteur plus solide doté d'une main-d'œuvre davantage dévouée et engagée.
- 22.** Le membre employeur du Ghana a fait observer que les effets de la crise sur les compagnies aériennes africaines, déjà dans une situation précaire, devaient être examinés dans le contexte de l'adhésion des gouvernements africains à la politique d'ajustement structurel et aux programmes à l'intention des pays les plus endettés. Dans ces conditions, les hausses des primes d'assurance et les dépenses liées à la mise en place de mesures de sécurité supplémentaires ne peuvent être absorbées par les gouvernements. Une aide pourrait être fournie aux compagnies aériennes à cet effet, mais une formation additionnelle est nécessaire pour le personnel chargé de la sécurité, et certaines hausses de salaires et une formation supplémentaire aux questions de sécurité devront être fournies au personnel navigant. Les compagnies aériennes des pays en développement ne sont pas en mesure d'absorber tous ces coûts et la sécurité ne serait donc qu'une galéjade si l'on ne donne pas les moyens aux gouvernements d'aider les compagnies aériennes. Les contraintes associées aux conditions liées aux prêts devront donc être assouplies si des mesures de sécurité doivent être prises.

-
23. Le membre travailleur du Togo a déclaré que la question de la sécurité était liée aux conditions de travail, notamment dans les discussions nationales sur la législation du travail. Les règles régissant les conditions de travail doivent être respectées partout dans le monde, ce qui pose problème notamment en Afrique, où Air France a accepté, avec la complicité des autorités de tutelle du transport, de se faire assister au sol par des mécaniciens non qualifiés sur leur type de machine A340. Il faut éviter que les aéroports d'Afrique deviennent les maillons faibles de la chaîne de sûreté. Une discrimination dans le cadre de laquelle le respect des normes ne traverse pas les frontières ne devrait pas exister.
24. Le membre travailleur de la Thaïlande, membre du personnel de cabine de Thai Airways International, a indiqué que sa compagnie n'avait pas eu beaucoup à souffrir économiquement du 11 septembre, mais avait freiné les dépenses en réduisant le personnel de cabine pour ses vols et en réduisant la durée de leur séjour dans les escales européennes, malgré des durées de vol plus importantes en raison de l'impossibilité de survoler les zones de guerre. Le personnel de cabine ne dispose donc pas d'un temps de repos suffisant, et l'oratrice s'est déclarée préoccupée par la sécurité et la santé au travail et par la sécurité des passagers, mise en danger du fait que le personnel navigant est trop fatigué pour appliquer les procédures de sécurité en cas d'urgence.
25. Le représentant du gouvernement du Kenya a remercié le BIT pour les documents clairs et précis établis pour la réunion. L'aviation civile au Kenya — compagnies aériennes, aéroports, autorité chargée de l'aviation civile et agents de voyage — emploie environ 120 000 personnes, dont 13 000 travaillent pour la compagnie Kenya Airways. Le syndicat kényan des transports et des activités connexes (Kenya Transport and Allied Workers' Union) représente la plus grande partie des employés travaillant dans le secteur, et l'Association kényane des pilotes (Kenya Pilots' Association) représente plus de 100 pilotes. L'industrie est réglementée par le gouvernement, mais la réforme du secteur public en cours vise à réduire son rôle et à promouvoir la privatisation. Les effets du terrorisme sur l'aviation est un sujet de préoccupation majeur pour le gouvernement comme pour le secteur privé. La compagnie Kenya Airways est confrontée à une hausse vertigineuse des primes d'assurance et à des pertes importantes de recettes, conséquence directe des événements du 11 septembre aux Etats-Unis. Le gouvernement offre des garanties visant à soutenir les paiements des primes d'assurance des compagnies aériennes pour les sauver de la faillite. Les lignes aériennes européennes et les agents de voyage ont aussi demandé que le montant des droits pour les visas soit diminué jusqu'à la reprise du secteur. L'impact négatif sur l'emploi et les revenus des Kényans qui travaillent dans l'industrie du tourisme est important. Les nouvelles exigences en matière de sécurité et de sûreté pèsent lourdement sur les gouvernements, les aéroports et les compagnies aériennes. L'orateur a déclaré que la réunion devrait reconnaître que les employés du secteur de l'aviation civile considèrent leur emploi comme présentant plus de risques qu'auparavant, et ils pourraient bien demander des hausses de salaires, mais la baisse de la capacité rend cette éventualité improbable. Il est important de parvenir, grâce au dialogue, à une politique harmonisée en matière de sécurité en mettant l'accent sur la prévention en tant que moyen le plus abordable de traiter le problème de la violence à bord des appareils. Son gouvernement a pris des mesures, comme le renforcement de la réglementation en matière d'immigration et des conditions de délivrance des passeports, le contrôle plus strict des passagers, du fret, des véhicules et des bagages, le lancement de campagnes de sensibilisation du public, la tenue régulière de réunions de consultation sur la sécurité dans les aéroports, l'examen des mesures d'évaluation des risques et le renforcement de la sécurité dans les aéroports et autour des parcs nationaux. L'intervenant s'est déclaré favorable à une collaboration internationale en matière de sécurité et à l'approche de l'OACI sur cette question. Les Kényans se sont très rapidement identifiés aux événements du 11 septembre en raison de l'attentat qui avait frappé l'ambassade des Etats-Unis à Nairobi. L'orateur a rappelé que les passagers, le personnel et la population, en général, doivent coopérer pour améliorer la sécurité et les conditions de travail dans les aéroports et

les avions. Les problèmes peuvent être résolus en valorisant la vie humaine, en encourageant le respect, la coexistence et la tolérance et en rejetant toute attitude extrémiste. Cela permettrait aux travailleurs du secteur de l'aviation de se sentir utiles et assurerait une meilleure coopération avec le public pour ce qui est des mesures de sécurité et de sûreté.

- 26.** Un observateur de la Fédération internationale des ouvriers du transport a félicité le BIT pour la tenue d'une réunion sur l'aviation civile, réunion qui avait, bien entendu, été prévue bien avant le 11 septembre 2001, lors de la dernière réunion sur cette question en 1991. Si les événements du 11 septembre ont eu un aspect positif, c'est un regain d'intérêt du public pour les questions concernant l'aviation civile, comme le montre la participation importante à la présente réunion. L'intervenant a espéré que la réunion élaborerait des recommandations pratiques à l'intention du Conseil d'administration et d'autres organisations internationales et régionales associées aux décisions concernant le secteur, comme l'OACI, l'Organisation mondiale du commerce (OMC), le FMI et la Banque mondiale. Ces organisations tiendront sans nul doute compte des points de vue de l'OIT. L'orateur a estimé que la réunion pourrait servir de modèle pour les activités sectorielles futures menées par le BIT, et il a souligné l'importance de l'approche sectorielle adoptée par le BIT pour les travailleurs. L'orateur ne s'oppose pas à ce que les employeurs du secteur fassent des bénéfices, mais il souhaite qu'une part équitable en soit distribuée aux travailleurs.
- 27.** Le président, le représentant du gouvernement du Canada, le porte-parole du groupe des travailleurs et le porte-parole du groupe des employeurs se sont chacun exprimés au sujet d'une nouvelle formulation des questions à aborder et d'une éventuelle réorganisation des points à examiner au cours des séances suivantes de la réunion. Un consensus a été atteint.
- 28.** Le représentant du gouvernement de l'Allemagne a remercié l'OIT pour l'occasion qu'elle offre de débattre des conséquences sociales qu'ont eues les événements du 11 septembre sur l'aviation civile. Ces effets multiples sont interdépendants et peuvent, dans certains cas, induire un phénomène de dominos. Si l'on constate des signes d'accroissement de la demande pour le transport aérien et de baisse de la tension internationale, il faut cependant garder à l'esprit que la crise de l'aviation civile remonte à avant le 11 septembre et qu'elle est liée à la situation de l'économie mondiale. Les solutions éventuelles doivent être examinées afin d'établir si elles peuvent produire des effets bénéfiques à long terme. Elles doivent reposer essentiellement sur des initiatives du secteur privé. Son gouvernement s'opposait à ce que des subventions soient attribuées aux compagnies aériennes car cela mettrait en place des conditions de concurrence déloyales et faussées; les subventions ne sont d'ailleurs pas autorisées par l'Union européenne. Les relations entre l'aviation civile et l'Etat seront examinées lors de la conférence mondiale de l'OACI prévue pour 2003. Des mesures sociales visant à résoudre les problèmes de ce secteur doivent être prises dans le cadre du dialogue social et elles pourront porter, entre autres, sur les points suivants: engagement à ne pas recourir au licenciement, examen des modalités de retraite anticipée, introduction de la semaine de quatre jours, blocage des augmentations de salaires du personnel au sol et du personnel navigant. L'élément le plus important est que le dialogue social ne soit pas interrompu. L'OIT a joué un rôle décisif en offrant une plate-forme adéquate pour un débat constructif permettant d'influer sur l'avenir. En Allemagne, le dialogue a donné lieu à de fructueux échanges d'expériences et de meilleures pratiques. Il importe de souligner l'apport de l'OACI, de l'Union européenne et d'autres institutions au débat sur les questions de sûreté et de sécurité, le cadre réglementaire et la concurrence, et d'éviter que le rôle de l'OIT n'empiète sur celui de ces institutions dans ce domaine.
- 29.** La représentante du gouvernement du Venezuela a rappelé que son gouvernement dénonçait toute interférence illégale avec l'aviation civile internationale et qu'il condamnait fermement et sans retenue les actes terroristes du 11 septembre. Elle a demandé que la crise soit examinée de façon constructive et suivie d'une discussion sur

des directives applicables et utiles ayant pour objet de traiter ces problèmes à court, moyen et long terme. Le débat devrait porter non seulement sur le transport aérien, mais aussi sur les secteurs du tourisme et de la construction aéronautique. La délégation du Venezuela à l'Assemblée générale de l'OACI de 2001 avait exprimé son soutien à tous les efforts visant à empêcher que des actes similaires ne se reproduisent à l'avenir. Compte tenu de son expérience et de ses compétences en la matière, l'OACI devrait être considérée comme l'organisation chargée de coordonner de telles actions. Le Sommet des chefs d'Etat et de gouvernement d'Amérique latine, qui s'est tenu en novembre 2001, a produit une déclaration qui comporte un paragraphe sur la grave crise que traverse le secteur de l'aviation civile consécutivement aux attaques du 11 septembre et réaffirme le rôle décisif que joue ce secteur dans le développement économique. Les compagnies aériennes d'Amérique latine exercent leurs activités dans des conditions très difficiles, elles ne perçoivent aucune subvention (contrairement à certaines compagnies nord-américaines et autres opérant dans des pays industrialisés), malgré les coûts supplémentaires qu'elles ont à supporter en matière de sécurité et d'assurance. Cette concurrence déloyale peut conduire certains pays à adopter des mesures protectionnistes, sujet qui devrait faire l'objet d'un débat au cours de la présente réunion en vue que soient prises des mesures viables destinées à favoriser la libre concurrence et à éviter de porter davantage préjudice au secteur du transport aérien des pays en développement et aux secteurs d'activité connexes.

- 30.** Le représentant du gouvernement de l'Égypte a remercié les intervenants précédents, notamment ceux issus de pays d'Afrique, pour leurs commentaires. Il a constaté que le secteur de l'aviation civile est très étroitement lié au développement de l'économie en général, en particulier dans les pays dont l'économie repose sur le tourisme, tels que l'Égypte, pour lesquels les conséquences des événements du 11 septembre sont particulièrement désastreuses. Il a estimé que les représentants des employeurs et des travailleurs avaient préalablement fait des déclarations importantes dignes d'être prises en considération, tout en jugeant essentiel, lors de l'élaboration des recommandations, de garder à l'esprit les intérêts des gouvernements touchés par la crise.
- 31.** La représentante du gouvernement de l'Autriche a noté que les documents servant de base aux débats de la réunion sont de qualité, actualisés et exacts, précisant toutefois qu'ils font peut-être trop souvent référence aux pays de l'Union européenne plutôt qu'à l'Europe en général. Les compagnies aériennes autrichiennes ont été fortement touchées, et Austrian Airlines accuse un déficit de près de 150 millions d'euros. Pour résoudre ces difficultés, la compagnie a présenté un programme complet de mesures stratégiques à court terme, y compris une proposition de fusion entre quatre compagnies à des fins de planification, d'ajustement des horaires et de restructuration (réduction des coûts et des effectifs, par exemple). Le gouvernement de l'Autriche juge indispensable de rétablir la confiance des passagers dans les lignes aériennes, notamment en prenant les mesures de sécurité appropriées. La demande devrait retrouver un niveau normal d'ici au premier semestre 2002, et les mesures à prendre devraient s'inspirer de celles énoncées par le représentant du gouvernement de l'Allemagne. De toute évidence, le fait d'allouer des subventions aux compagnies aériennes n'est pas une solution en soi, c'est l'économie de marché qui doit traiter des problèmes existants, et seul le dialogue social peut permettre d'apporter des solutions.
- 32.** Le représentant de l'OACI a fait référence aux déclarations précédentes relatives à la coopération entre des organisations internationales telles que l'OACI et l'OIT, qui vise à traiter la crise dans le secteur de l'aviation civile, en particulier les questions de sécurité et de sûreté. Il a donné un aperçu des mesures prises par l'OACI depuis le 11 septembre en matière de sécurité et de sûreté dans l'aviation.
- 33.** La 33^e session de l'Assemblée de l'OACI (25 septembre – 5 octobre 2001) a adopté à l'unanimité une résolution qui condamne fermement les actes terroristes du 11 septembre et invite tous les Etats contractants à renforcer la coopération en vue d'apporter leur aide

aux enquêtes sur des actes de ce type et d'arrêter et de poursuivre en justice les responsables. Cette résolution demande à l'OACI d'examiner les instruments juridiques relatifs à la sécurité dans l'aviation, ainsi que les normes et les pratiques recommandées, d'étudier la mise en place par l'OACI d'un programme d'audit de la sécurité, et de constituer des fonds destinés à financer les actions d'urgence dans ce secteur. La résolution invite également les Etats contractants à appliquer intégralement les conventions multilatérales sur la sécurité dans l'aviation ainsi que les normes et les pratiques recommandées par l'OACI, et à prendre des mesures complémentaires sur leurs territoires respectifs. Une conférence ministérielle de haut niveau sur la sécurité dans l'aviation sera organisée en 2002 à Montréal pour traiter les problèmes énoncés dans la résolution de l'OACI aux fins de rétablir la confiance des passagers et de favoriser la reprise du secteur de l'aviation. Le Comité de l'intervention illicite de l'OACI et le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation ont déjà établi des contacts en vue de jeter les bases d'un plan d'action de l'OACI sur le renforcement de la sécurité dans l'aviation.

- 34.** L'intervenant a signalé que l'Assemblée de l'OACI avait également réaffirmé la nécessité de garantir l'authenticité des passeports et autres documents de voyage. Les Etats contractants sont priés de produire des documents de voyage qui peuvent être lus par des procédés automatiques, conformément aux spécifications prévues par l'OACI. Les aéroports internationaux doivent mettre en place de toute urgence des systèmes automatiques de lecture des documents de voyage. L'assemblée a fait état des mesures prises par les gouvernements pour dédommager leurs transporteurs qui ont dû contracter une nouvelle assurance depuis que leurs polices d'assurance couvrant les risques liés à la guerre avaient été résiliées après le 11 septembre, ce qui fausse la concurrence. Une autre résolution invite les Etats contractants à coopérer en vue d'élaborer un meilleur dispositif d'aide aux compagnies aériennes en matière d'assurance. La question du renforcement de la sécurité au vu de la libéralisation de l'économie a été traitée, compte tenu des spécificités du transport aérien et de l'empressement des gouvernements à fournir une assistance aux compagnies aériennes afin que soit garanti le maintien de leurs activités. Ces questions seront également abordées lors d'une conférence mondiale sur le transport aérien qui se tiendra du 24 au 29 mars 2003, qui portera sur l'examen de documents existants relatifs à la manutention au sol. L'intervenant a mentionné un projet de Mémoire d'accord entre l'OACI et l'OMC en vue de clarifier leurs rôles respectifs au plan juridique et de définir les possibilités nouvelles de renforcer leur coopération.
- 35.** Le représentant du Conseil international des aéroports (ACI) a expliqué que son organisation avait été créée il y a dix ans pour permettre aux aéroports de s'exprimer d'une seule voix face à l'OACI. L'ACI compte 1 400 membres et emploie plus de quatre millions de personnes. Certains grands aéroports n'emploient pas moins de 50 000 personnes sur un même site. Un document contenant des statistiques pertinentes émanant d'une enquête auprès des membres de l'ACI a été mise à la disposition des participants. S'attachant aux conclusions, l'intervenant a déclaré que, contrairement au début de 2001 où le souci majeur des aéroports consistait à accroître leur capacité, la principale charge qui leur incombe aujourd'hui consiste à rétablir la confiance des passagers et à rétablir le flux du trafic, en collaboration avec l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, Interpol et autres institutions. Des programmes stricts de réduction des coûts sont mis en œuvre par la plupart des aéroports, et 15 pour cent des aéroports ont eu recours au licenciement. Les aéroports sont des infrastructures dont la construction s'étend sur plusieurs années, et ils doivent assurer la lourde charge du service de la dette. Compte tenu que l'ensemble des bénéfices ne représentaient en 2000 que deux pour cent du chiffre d'affaires brut, nombre de membres de l'ACI ont accusé un déficit. Les aéroports doivent faire face à des frais fixes élevés, si bien qu'ils ne peuvent réduire leur capacité, comme le font les compagnies aériennes. Les deux sources de revenu des aéroports — l'aéronautique et secteurs connexes — ont considérablement chuté au cours des derniers mois suite à la faillite de plusieurs grands transporteurs aériens et aux craintes du public à l'égard des

transports aériens. Quant aux revenus des aéroports provenant de la manutention du fret, ils étaient déjà en net recul avant le 11 septembre. Quoiqu'il en soit, les membres de l'ACI s'efforcent de ne pas augmenter leurs charges, voire de les réduire afin de maintenir le fonctionnement des compagnies aériennes jusqu'à ce que le trafic ait repris un niveau normal. Les revenus des secteurs connexes constituent 52 pour cent des revenus des aéroports. Lorsque les commerces et les points de vente de produits alimentaires et de boissons sont situés au-delà du point de contrôle de sécurité, comme c'est le cas aux Etats-Unis, les nouvelles mesures de sécurité ont sensiblement réduit les revenus des aéroports. Il en va de même pour la fermeture des parkings, qui généraient 19 pour cent des revenus des aéroports américains avant que les nouvelles réglementations américaines viennent interdire le parking à proximité des terminaux. Les services de location de voitures ont également chuté, et l'un des leaders du marché est sur le point d'opérer une fusion ou de mettre la clé sous la porte. Le coût du loyer de l'argent a augmenté pour les aéroports étant donné que 70 pour cent des aéroports américains situés aux Etats-Unis viennent d'être déclassés aux termes de la classification Moody, ce qui les prive d'une partie des ressources dont ils disposaient pour investir. On estime à 16 milliards de dollars E.-U. le montant des investissements aéroportuaires qui sont actuellement bloqués, pour ne parler que des Etats-Unis, avec les graves répercussions que cela implique sur nombre de fournisseurs. Aux yeux de l'ACI, il incombe aux gouvernements de protéger la population des actes terroristes. Or il va de soi que ce sont les aéroports qui doivent supporter la majeure partie des coûts, parfois très élevés, induits par ces mesures. Ainsi, les mesures de sécurité adoptées suite à l'accident de Lockerbie ont coûté en 1988 à l'aéroport de Heathrow au total 300 millions de dollars des Etats-Unis. L'actuelle coopération visant à améliorer la sécurité devrait contribuer à rétablir la confiance des usagers dans les transports aériens.

36. Le représentant de la Commission européenne a exposé la position de l'Union européenne, qui estime que le secteur de l'aviation devrait être considéré comme n'importe quel autre secteur dans un contexte de concurrence, tout en tenant dûment compte des particularités qu'il présente. Depuis le début des années quatre-vingt-dix, l'Union européenne applique une politique, qu'elle a maintenue après le 11 septembre, qui permet à ses membres de restructurer leurs compagnies aériennes avec l'aide du gouvernement, opportunité qui ne leur sera offerte qu'une seule fois. Pour compenser les pertes subies, les institutions européennes ont pris des mesures visant tout particulièrement à renforcer la confiance. Un dialogue social a également été établi en consultation avec les partenaires sociaux.
37. Un membre employeur de la France a apporté des éclaircissements à une déclaration faite précédemment par un membre travailleur au sujet de prétendues défaillances en matière de sécurité constatées chez Air France au Togo. Une enquête approfondie sur la question a permis d'établir qu'aucune défaillance n'était à déplorer.
38. Un observateur de la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien a souligné la responsabilité qui incombe aux gouvernements d'offrir au secteur de l'aviation les infrastructures dont il a besoin, tout comme les transports de surface disposent de routes ou de voies d'eau afin de répondre aux besoins des citoyens. Les coûts des mesures de sécurité et de sûreté ne fluctuent pas en fonction de la demande de services «clé en main», ils sont fixes. En répercutant ces coûts sur les usagers, les gouvernements n'ont fait qu'aggraver la situation, et les compagnies aériennes ont dû réduire leurs coûts de main-d'œuvre. Dès lors que les gouvernements ont cessé d'assumer leur rôle de prise en charge des infrastructures, leur soutien aux compagnies aériennes s'est vu imposer des restrictions convenues au plan international. Ainsi, au moment où les revenus des compagnies chutaient, le système de responsabilité privée actuellement en vigueur a induit un phénomène de dominos. Il convient de garder à l'esprit que les attaques terroristes avaient pour objet de nuire à une nation, et non à des compagnies aériennes.

-
- 39.** Le représentant du gouvernement du Cameroun a souligné l'importance que revêtent pour le développement la sécurité et la sûreté dans le secteur de l'aviation. Les événements du 11 septembre ont eu un impact négatif sur le profil de risque de l'aviation civile en Afrique, telle qu'elle est perçue. Ils ont aussi eu pour effet de retarder la mise en œuvre de l'initiative du Département américain des transports en Afrique — le programme Safe Sky for Africa — qui vise à pallier les lacunes en matière de surveillance de la réglementation sur la sécurité, de la sécurité dans les aéroports et des services de navigation. Ce programme implique huit pays, à savoir l'Angola, le Cap Vert, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Kenya, le Mali, la Tanzanie et le Zimbabwe. Le gouvernement camerounais a adopté une nouvelle loi sur les interventions illégales dans l'aviation civile, et l'aviation civile du Cameroun a investi plus vite que prévu dans des équipements de sécurité et des programmes de formation connexes. Toutefois, les coûts liés aux nouvelles exigences en matière de sécurité résultant des événements du 11 septembre posent de sérieux problèmes aux pays africains. Les répercussions totales directes des événements du 11 septembre sur les compagnies aériennes africaines se font encore sentir étant donné qu'il existe toujours un décalage dans le temps entre les événements internationaux et leur impact sur l'Afrique. L'effondrement de la compagnie Air Afrique est à cet égard révélateur. Lorsque l'on considère les répercussions, il faut rappeler que la plupart des pays d'Afrique ne disposent pas de régime de sécurité sociale prévoyant des indemnités de chômage et que pour un emploi direct perdu, ce sont trois à cinq familles qui se voient privées de revenus. Ces lacunes en matière de couverture de sécurité sociale sont un obstacle à la restructuration dans les pays en développement. Les événements du 11 septembre sont donc l'occasion de plaider en faveur d'un renforcement de la coopération régionale et internationale aux fins de financer la sécurité et la sûreté dans l'aviation civile.
- 40.** Un membre travailleur d'Australie a mis en garde contre la demande formulée par l'Association du transport aérien international visant à stimuler la demande pour les services d'aviation au moyen d'une baisse des prix. L'expérience de l'Australie montrait qu'en fin de compte quelqu'un devait assumer la baisse des prix et la concurrence dans un secteur tel que celui de l'aviation civile où les coûts fixes sont élevés. L'expérience australienne démontre que ce sont les travailleurs de l'aviation qui, en définitive, ont supporté les conséquences des baisses irréalistes des prix des billets d'avion. En Australie, le nombre de compagnies aériennes a considérablement diminué en 2001; sur les dix principales compagnies régionales, seules six ont survécu, dont trois étaient encore sous administration judiciaire. Quatre compagnies assurant les lignes principales existaient auparavant; des trois encore en place, l'une est sous administration judiciaire. Bien que le marché national ait progressé de 5 pour cent en 2001, une guerre des prix féroce s'est engagée et a débouché sur une diminution du nombre de compagnies, en raison des charges fixes élevées dans le secteur. La faillite de Ansett, deuxième transporteur aérien en Australie, a débouché sur 16 000 suppressions d'emploi immédiates pour lesquelles les droits à pension ont aussi été supprimés car le fonds de pension est déficitaire. Des suppressions d'emploi concernant, selon les estimations, 35 000 personnes ont aussi eu lieu dans des compagnies associées, et les 2,5 millions de créanciers ont perdu leurs actifs, y compris les voyageurs réguliers.
- 41.** Le représentant du gouvernement de l'Espagne a communiqué des informations concernant la situation du secteur de l'aviation civile de son pays après le 11 septembre. L'Espagne, qui assume pour ce premier semestre de l'année 2002 la présidence de l'Union européenne, s'associe pleinement à la position adoptée par la Commission européenne en matière d'aides. La libéralisation du secteur aérien européen débutée en 1993 a donné des résultats satisfaisants. Le gouvernement espagnol n'a pas accordé d'aides directes au secteur mais seulement une indemnisation pour les jours où le trafic avec l'Amérique du Nord a été paralysé après le 11 septembre et pour l'augmentation des coûts d'assurance. Ibéria, la compagnie aérienne espagnole la plus importante, a terminé son processus de privatisation l'année dernière. Après le 11 septembre, la compagnie a subi une baisse de ses réserves de plus de 30 pour cent, mais la situation s'est rétablie progressivement

depuis. Actuellement, le nombre de passagers transportés a diminué de 10 à 15 pour cent par rapport à la même période de l'année précédente. Ibéria a procédé il y a peu à une réduction de 10 pour cent de son programme commercial, avec une baisse de la fréquence des vols sur toutes ses destinations nationales et internationales et l'annulation de contrats de location d'avions avec équipage, ce qui représente une réduction de 28 000 heures de vol par an. Par ailleurs, elle a aussi annulé l'achat de 19 nouveaux avions et avancé le retrait de certains avions, ce qui s'est traduit par une réduction de 35 000 heures de vol par an. Tout cela a conduit Ibéria à ouvrir des négociations avec son personnel pour réduire à 2 515 le nombre de ses travailleurs, soit une réduction de 9 pour cent. La législation espagnole, qui accorde une grande place au dialogue social, requiert que des négociations soient ouvertes avec les représentants du personnel pendant une durée de trente jours. Au terme des négociations, la compagnie est parvenue à des accords avec tous les groupes de travailleurs, à l'exception des pilotes. Le plan social, qui sera appliqué tout au long de 2002, est fondé sur des mesures volontaires, librement acceptées par les travailleurs, et comprend des indemnités d'un montant supérieur à celui envisagé par la loi pour les départs volontaires, les départs anticipés à la retraite et les congés sans solde d'une durée de un à deux ans. Le personnel au sol sera le plus touché par les réductions de personnel. La compagnie Air Europa a procédé, il y a peu, à des réductions importantes d'effectifs. Dans le secteur manufacturier, la compagnie Airbus Espagne (qui fait partie du groupe Airbus) négocie actuellement avec ses travailleurs un chômage technique de quarante jours ouvrables au cours de l'année 2002 qui devrait concerner 1 800 travailleurs.

42. Un observateur de la Fédération internationale des ouvriers du transport a demandé aux employeurs de considérer les employés comme des partenaires dans les succès et échecs de leurs compagnies, comme le fait South-West Airlines aux Etats-Unis. Sur la base d'une philosophie d'entreprise qui intègre les travailleurs dans l'équipe de direction, ils n'ont pas de politique de licenciement, grâce à quoi les travailleurs se sentent davantage responsables de la bonne santé de l'entreprise. South-West Airlines encourage aussi les syndicats à mettre en œuvre cette philosophie. Les succès de la compagnie pendant la période de la crise sont le résultat de cette philosophie plutôt que de sa puissance financière.
43. Le représentant du gouvernement français remercie le Bureau international du Travail d'avoir pris l'initiative d'organiser cette réunion ainsi que pour la qualité du rapport introductif. Dans son pays, le secteur de l'aviation civile a enregistré une baisse de 7,4 pour cent du trafic en septembre et de 15,3 pour cent en octobre par rapport à la même période de l'année précédente. Les réductions de trafic les plus importantes se sont produites sur les liaisons transatlantiques (- 32,1 pour cent), le Moyen-Orient (- 28 pour cent) et le Japon (- 23 pour cent) au cours des deux mois suivant le 11 septembre, par rapport à l'année précédente.
44. Air France a été aussi touché que les principales compagnies mondiales. La situation s'est ensuite améliorée en décembre puisque la baisse d'activité n'est que de 7 pour cent par rapport à décembre 2000. Par contre, l'activité des compagnies charters à destination du Moyen-Orient, du Maghreb et de la Turquie n'a pas repris. Le trafic national est aussi en recul en raison également de la concurrence des TGV. Les compagnies aériennes ont réduit leur capacité et la fréquence des vols, arrêté la desserte des lignes non rentables, gelé les recrutements et rapatrié des activités confiées jusqu'alors à la sous-traitance. Près d'un millier de contrats à durée déterminée n'ont pas été renouvelés. Les aéroports Paris-Charles-de-Gaulle et Orly ont enregistré une baisse du trafic de 10 pour cent en septembre et de 17 pour cent en octobre 2001. Certaines compagnies ont été placées en redressement judiciaire. Les compagnies ont eu recours au chômage partiel. Quelques centaines d'emplois ont été supprimés. Le secteur de la construction aéronautique et ses entreprises sous-traitantes ainsi que celui du tourisme sont également touchés.

-
45. Le gouvernement français a adopté des mesures pour aider les compagnies aériennes et leurs travailleurs dans le respect des règles communautaires et des décisions du Conseil européen des ministres des transports. Le gouvernement a compensé la perte d'activité résultant de la fermeture de l'espace aérien américain et compensé le surcoût dû à la hausse des primes d'assurance. En ce qui concerne les travailleurs touchés par la crise, le gouvernement français, en liaison avec les employeurs, s'efforce de préserver les emplois et le savoir-faire du personnel de l'aviation civile. Il encourage la réduction de la durée du travail. Il contribue à l'indemnisation de la perte de rémunération des salariés mis en chômage partiel.
46. La clé de la reprise dans le secteur de l'aviation civile repose sur la nécessité de restaurer la confiance des passagers. Le gouvernement français a déjà pris des mesures réglementaires et techniques visant à améliorer la sûreté sur les aéroports et à développer la formation de l'ensemble des personnels concernés. La France a activement appuyé la création, par une décision de l'OACI d'octobre 2001, d'un fonds international pour la sécurité aérienne destiné à soutenir l'action des pays en développement dans cette matière.
47. L'aviation civile a une assise financière fragile. Elle connaît des cycles économiques très courts, de six à huit ans. Il convient de mettre au point des mécanismes de régulation qui permettent à ce secteur d'absorber les chocs des variations des cycles économiques et des amortisseurs pour atténuer les effets négatifs sur l'emploi et les conditions de travail des travailleurs.
48. Le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a déclaré que son pays avait toujours mis l'accent sur les aspects liés à la sécurité dans l'aviation civile. Il se félicite que la communauté internationale souhaite s'intéresser aux problèmes de lutte contre le terrorisme et d'amélioration de la sécurité dans le secteur de l'aviation civile, il s'agit de problèmes complexes que les gouvernements et la société dans son ensemble doivent résoudre conjointement. Au lendemain du 11 septembre, la Fédération de Russie a pris une décision pour soutenir le secteur de l'aviation face à la hausse des primes d'assurance et au risque de guerre: le gouvernement a accordé 30 milliards de roubles au secteur. L'intervenant a déclaré qu'il soutenait les activités de l'OACI et de l'OIT visant à résoudre les problèmes relatifs à la sécurité et aux répercussions des événements du 11 septembre. Il a évoqué la réunion de haut niveau organisée par l'OACI (qui se tiendra les 19 et 20 février 2002 à Montréal) et a proposé que les recommandations de la présente réunion soient soumises à l'OACI. Selon les données agrégées qui lui ont été communiquées, l'impact des événements du 11 septembre avait été assez faible sur le secteur de l'aviation civile russe puisque le taux de croissance annuel moyen demeurait à 5 pour cent. Après le 11 septembre, les passagers russes voyageaient tout aussi fréquemment qu'auparavant, tant dans le cadre de voyages d'affaires que dans le cadre de voyages d'agrément. Le gouvernement s'est depuis toujours attaché à assurer la sécurité aérienne dans tous les aéroports et un total de 12 000 travailleurs s'occupent de la sécurité dans l'aviation. Il a fait observer qu'il n'y avait pas de différence entre les mesures de sécurité destinées aux vols intérieurs et celles appliquées aux vols internationaux; les unes comme les autres étaient strictes, et l'avaient toujours été.
49. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a approuvé les commentaires formulés par le représentant de la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien, lequel a souligné que c'est aux gouvernements qu'incombait la responsabilité d'assurer la sécurité aérienne. Il a ajouté que le Congrès des Etats-Unis et le Président Bush ont adopté le projet de loi sur la sécurité dans l'aviation et dans les transports, en novembre 2001. Cette loi requiert, pour la première fois, que la sécurité dans tous les modes de transport aux Etats-Unis relève du gouvernement fédéral. Elle fixe toute une série de dispositions ambitieuses visant à assurer un système de transport plus sécurisé. Cette loi est entrée en vigueur le 18 janvier pour ce qui concerne l'obligation de soumettre

à un contrôle de sécurité tous les bagages enregistrés, dans plus de 400 aéroports du pays. Les autres dispositions prescrites par la loi prendront effet plus tard, en 2002.

- 50.** Il a fait observer que, tout en reconnaissant l'importance capitale que revêtent la sécurité et la santé dans la nouvelle législation, le Congrès américain a clairement signifié que la loi visait à aider l'industrie à retrouver son rôle de moteur économique puissant pour la croissance et l'emploi. Le gouvernement ne se contente pas de créer quelque 25 000 à 30 000 postes pour faire appliquer et pour contrôler l'application de la loi fédérale; cette mesure devrait aussi susciter une forte croissance du secteur privé de l'industrie du voyage, de l'industrie manufacturière et de l'industrie de l'aviation. Afin de venir en aide à ceux qui ont été durement touchés par les événements du 11 septembre, le ministère des Transports accorde un traitement privilégié aux travailleurs de l'aviation qui ont été victimes de suppressions d'emplois pour leur permettre d'occuper ces postes importants dans les secteurs privé et public.
- 51.** Il s'est félicité de l'étroite collaboration existant entre l'OIT et l'OACI, qui avait été l'une des recommandations de la Réunion de réflexion sur les répercussions des événements du 11 septembre 2001 dans le secteur de l'aviation civile, qui s'était tenue au BIT en octobre 2001.
- 52.** Le représentant du gouvernement de la République dominicaine a souhaité réagir aux répercussions des événements du 11 septembre sur le tourisme. Les répercussions en République dominicaine ont été tangibles — fin 2001, les entrées dues au tourisme avaient baissé de 6,7 pour cent (2,2 millions de touristes contre 2,4 millions auparavant). Certes, les statistiques sur le tourisme pour la période allant de janvier à août 2001 montraient déjà une certaine stagnation par rapport à 2000. Entre janvier et août 2000, la République dominicaine avait accueilli 1 743 500 touristes, alors qu'au cours des huit premiers mois de 2001 ce chiffre était tombé à 1 734 600, soit une baisse de 0,5 pour cent. Les recettes provenant du tourisme ont baissé, ce qui a donné lieu à une diminution de 22 millions de dollars (1 pour cent) dans la balance des paiements. Contrairement à d'autres pays anglophones de la région des Caraïbes, le pays a continué de recevoir une majorité de touristes européens; les touristes américains ont représenté moins de 35 pour cent de l'ensemble des visiteurs. La chute draconienne du nombre de touristes américains a eu des répercussions sévères sur les pays anglophones de la région des Caraïbes, comme l'indique un document préparé pour la réunion d'octobre 2001 au BIT. La stagnation de la République dominicaine a contrasté avec la forte croissance qu'elle avait enregistrée ces quinze dernières années. Elle a accusé une baisse prononcée de 7 pour cent fin 2001, mais la crise couvait depuis longtemps et la solution ne peut passer que par un dialogue social qui tienne compte de l'ensemble du secteur du tourisme.
- 53.** Il a indiqué que, comme cela a été démontré par le Conseil du tourisme et par l'Organisation mondiale du tourisme, et confirmé par la Commission statistique des Nations Unies, il est impossible d'évoquer le tourisme sans y inclure les transports aériens. Quatre-vingt pour cent des touristes empruntent la voie aérienne pour se rendre à leur destination de vacances. Pour remédier dans un premier temps au problème résultant de l'attaque terroriste, le dialogue social doit prendre en compte les pratiques anticoncurrentielles qui sont le fait des voyagistes et des compagnies aériennes, pratiques qui ont déjà sapé l'aptitude du tourisme à promouvoir le développement durable des destinations touristiques. Comme l'a fait remarquer hier le représentant de l'Association du transport aérien international, si le défi à court terme consiste à concilier les intérêts des voyageurs avec l'accroissement des dépenses engagées pour la sécurité, le défi à long terme consiste lui à instaurer une concurrence loyale, au plan intérieur comme au plan international. L'analyse des statistiques relatives à la République dominicaine vient corroborer ce que l'Organisation mondiale du tourisme avait observé pour les pays d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud et pour les pays du monde les moins développés. La tendance montre que chaque touriste apporte toujours un peu moins de

recettes à son lieu de destination, en raison de la mainmise des voyagistes sur l'ensemble de la chaîne du tourisme. Ces chaînes vont de l'agence de voyage au transport local de la destination touristique en passant par le transport aérien et les vols charter. Le dialogue social doit se poursuivre à l'OIT et dans tous les pays de manière à étudier les mesures à prendre au niveau national pour éviter cette mainmise que certaines compagnies aériennes exercent sur l'afflux de touristes vers les destinations, et qui n'a eu de cesse de renforcer la position dominante des voyagistes. Il est important de voir comment les organes de contrôle peuvent œuvrer pour qu'il y ait davantage de voyagistes efficaces qui proposent des prix plus équitables. Ce n'est que grâce aux vols réguliers que les pays pourront relancer le transport aérien et cet élan devrait bénéficier aux secteurs du tourisme et de l'aviation. Cette démarche ne pourra qu'améliorer le tourisme car la disponibilité de places sur les vols réguliers suppose un moindre pouvoir de négociation des voyagistes avec les hôtels et les destinations touristiques, et permettra aux hôtels d'augmenter leurs recettes, de mieux satisfaire aux normes environnementales et d'accorder des augmentations de salaire raisonnables. Si l'on considère les mesures qui peuvent être prises sur le plan national pour lutter contre la position de monopole en encourageant la venue de nouveaux concurrents, on peut aussi avoir une dimension internationale importante. L'Organisation mondiale du tourisme envisage, de concert avec la Bolivie, le Honduras, le Venezuela, El Salvador, le Nicaragua, le Kenya et d'autres pays, d'introduire de nouvelles disciplines multilatérales pour lutter contre l'effet des pratiques anticoncurrentielles qui sont le fait des voyagistes et des compagnies aériennes. La coopération qui existe entre l'OIT et l'OACI est vue d'un bon œil. Toute la communauté internationale devrait œuvrer à la recherche de solutions qui soient politiquement viables pour les pays en développement.

- 54.** Un représentant du Bureau international du Travail a lu une déclaration faite par le représentant de l'Association internationale de l'hôtellerie et de la restauration qui n'a pas pu assister à la réunion. Celui-ci se montrait préoccupé par l'avenir du secteur hôtelier suite aux événements du 11 septembre, eu égard notamment à l'aviation civile. L'Association a attiré l'attention sur les points suivants: des secteurs de l'industrie hôtelière qui étaient largement tributaires des milieux d'affaires internationaux et du tourisme ont accusé une baisse des taux d'occupation de 25 à 30 pour cent comparé à la même période de l'année précédente et, partant, une perte de revenu. Les réservations enregistrées jusqu'à présent dans ce secteur n'ont montré aucun signe d'amélioration, vu qu'elles continuent à être ponctuelles et faites à la dernière minute. C'est précisément le secteur de l'industrie hôtelière qui offre proportionnellement le plus grand nombre d'emplois — ce secteur comptabilise à lui seul plus de 50 pour cent de tous les emplois du tourisme. Depuis le 11 septembre, le secteur hôtelier a eu recours à un certain nombre de plans pour éviter de licencier ses employés (programmes de licenciements librement consentis, non-renouvellement des contrats à court terme, prise obligatoire des congés, etc.), mais il a été contraint par la suite de commencer à licencier et à réduire les postes. C'est pourquoi l'association prie instamment la réunion de s'engager sans réserve à soutenir le secteur de l'hôtellerie et du tourisme en adoptant des mesures efficaces qui contribueront à maintenir les emplois.
- 55.** Un observateur de la Fédération internationale des femmes des carrières libérales et commerciales et de la Fédération internationale des femmes diplômées des universités a félicité l'OIT pour avoir organisé cette réunion au moment opportun. Les conséquences du 11 septembre sur l'aviation civile ont également affecté des travailleurs dans de nombreux autres secteurs; c'est notamment le cas des femmes dans les services de la nourriture, de la restauration et du nettoyage, dans les agences de voyage ainsi que dans le tourisme, l'hôtellerie et les milieux d'affaires en général. Beaucoup de ces services sont considérés comme non indispensables et il risque d'y avoir de nombreuses pertes d'emplois dans les secteurs dominés par les femmes, plus vulnérables aux compressions de postes ponctuelles, mal protégées par les syndicats et n'effectuant souvent qu'un travail intermittent, temporaire ou contractuel. L'observateur a accueilli favorablement les efforts déployés par l'OIT pour obtenir des données ventilées en fonction du sexe, mais seuls les Etats-Unis ont

fourni des données de ce type. L'IATA n'a pas recueilli ce type de données et l'observateur prie instamment les gouvernements, les employeurs et les syndicats pertinents d'accorder l'attention voulue à cette question. Ces données seraient inestimables pour évaluer les besoins des travailleuses en matière de protection sociale et de filets de sécurité en ces temps de crise.

- 56.** Le représentant du gouvernement de la Chine attendait avec impatience une discussion approfondie sur les événements du 11 septembre et sur ses conséquences de par le monde. Les répercussions sur la Chine sont profondes et graves et peuvent se définir en trois points. Tout d'abord, les incidences se sont fait sentir sur le marché international du tourisme du fait de la diminution des passagers, et ont entraîné une réduction des échanges internationaux et du volume des cargaisons. Deuxièmement, l'aviation civile a dû faire face à des augmentations conséquentes des coûts des assurances. Troisièmement, l'impact sur la sécurité aérienne constitue un défi de grande ampleur. Pour ce faire, l'industrie de l'aviation civile en Chine a obtenu l'appui du gouvernement pour renforcer et améliorer la sécurité à bord des aéronefs, pour installer davantage de matériel de sécurité et augmenter le nombre de personnel de sécurité à bord, et fournir aux compagnies aériennes des garanties pour les coûts d'assurance. Compte tenu des graves conséquences de la crise, les discussions ont été enrichissantes et ont servi l'objectif qui consistait à trouver des mesures efficaces pour résoudre les difficultés auxquelles sont confrontés les participants.
- 57.** Le représentant du gouvernement de l'Afrique du Sud s'est associé aux autres participants pour féliciter l'OIT de tous les efforts déployés pour traiter les conséquences du 11 septembre. Le gouvernement sud-africain n'a pas effectué d'étude scientifique sur les répercussions de ces événements, mais, selon toute évidence, l'industrie de l'aviation civile était déjà en crise bien avant cela, en raison du coût élevé du carburant, de la récession économique et de la dévaluation de sa monnaie, le rand. De ce fait, plusieurs transporteurs s'étaient retirés du marché sud-africain, notamment Sabena, Austrian Airlines et Alitalia. Juste après le 11 septembre, la compagnie aéroportuaire nationale a observé une diminution de 3 pour cent des arrivées internationales, qui fut accompagnée d'une nouvelle dévaluation de la monnaie de quelque 30 pour cent. Ainsi, en novembre et en décembre, on a assisté à une augmentation de la demande de voyages vers l'Afrique du Sud qui était considérée comme une destination relativement sûre. De fait, un certain nombre de compagnies aériennes se sont mises à prendre l'Afrique du Sud comme destination ou à augmenter le nombre de leurs vols vers ce pays, comme Virgin Atlantic, KLM et Lufthansa. Le représentant a salué les efforts déployés par l'OIT pour traiter les effets sociaux du 11 septembre et il a approuvé la coopération entre l'OIT et l'OACI. Son gouvernement a participé aux efforts de l'OACI pour trouver une réponse globale en ce qui concerne la réglementation économique et les questions de sécurité liée au transport aérien.

Discussion du document de réflexion

- 58.** La réunion a décidé d'organiser les débats en regroupant les questions sous les quatre ensembles suivants:

Ensemble 1

- impact général;
- impact économique et impact sur la sécurité;
- cadre économique et réglementaire du secteur;
- restructuration du secteur.

Ensemble 2

- effets sur l'emploi;
- différences de répercussion (hommes/femmes, minorités);
- notion d'intérêt public.

Ensemble 3

- dialogue social, conséquences sociales: plans sociaux;
- formation et recyclage;
- mobilité, harmonisation des licences;
- préservation du savoir-faire pour des jours meilleurs;
- meilleures pratiques.

Ensemble 4

- sécurité, sûreté et rôle des facteurs humains;
- technologie, investissement et financement, notamment pour la sécurité et la sûreté.

Ensemble 1

59. M. Morrell de l'Université de Cranfield (Royaume-Uni) a présenté les résultats d'une enquête effectuée pour le BIT en novembre et début décembre 2001 sur les divers aspects de l'impact du 11 septembre sur l'aviation civile; certains détails ont peut-être changé entre-temps sans toutefois affecter la validité des conclusions. La récession que connaît actuellement l'ensemble des transports (en passager-kilomètre) est supérieure à celle enregistrée pendant la période qui a suivi la guerre du Golfe. Les événements du 11 septembre ont transformé une récession naissante en une crise majeure pour l'industrie. Bien que les compagnies aériennes aient réagi plus rapidement qu'après la guerre du Golfe et que les gouvernements aient été plus prompts à apporter de l'aide, les prévisions indiquent une nouvelle récession pour 2002: l'industrie devrait enregistrer des pertes estimées à 11 milliards de dollars E.-U. pour la période 2001-2003, soit 27 milliards de dollars E.-U. si l'on tient compte du financement et des autres charges. L'étude a souligné les différences importantes selon les régions. L'Amérique du Nord est la plus durement touchée, tandis que la région Asie-Pacifique est la plus épargnée, peut-être parce que cette région — à part l'Australasie — n'a pas autant libéralisé l'industrie que l'Europe et l'Amérique du Nord et que, de ce fait, elle continue d'être relativement protégée des assauts de la concurrence. Les réductions de personnel dans les compagnies aériennes nord-américaines ont été draconiennes, mais la situation est plus diversifiée dans l'Union européenne. Bien que la main-d'œuvre ait fait les frais des diminutions de coûts, la réduction des dépenses a également été facilitée par l'exonération temporaire du versement des intérêts, par les ajournements et diverses autres mesures offertes par les banques, les compagnies de crédit-bail et les constructeurs d'avions. Dans le contexte économique actuel, les syndicats ont adopté, pour la plupart, une attitude de négociation réaliste, mais ils pourraient fort bien briguer une récompense une fois que la rentabilité des compagnies aériennes se sera améliorée. On pense que les grandes compagnies aériennes vont mettre plus de temps que leurs concurrentes bon marché pour retrouver un seuil de rentabilité. Certains facteurs vont contribuer à assurer le succès de cette dernière catégorie, notamment les promotions importantes pratiquées sur les prix, la priorité accordée aux transports interrégionaux de porte-à-porte qui sont moins soumis à la concurrence que les destinations phares, et la récession économique qui encourage même de nombreux hommes d'affaires à se tourner vers elles. Ces opérateurs bon marché ont aussi repris certaines destinations abandonnées par les grandes compagnies — comme l'ont fait aussi

certaines grandes compagnies concurrentielles — et il est probable qu'ils pourront maintenir leur expansion rapide. Quoique moins importantes sur le plan mondial, les compagnies de charters assument une part importante du trafic total en Europe et elles desservent de plus en plus de destinations mondiales dans la région des Caraïbes, du Moyen-Orient et de l'Extrême-Orient. Cet hiver, le trafic des affrêteurs était également à la baisse et ils ont réduit leurs capacités en prévision d'une baisse des réservations pour l'été 2002.

- 60.** En réponse au représentant du gouvernement du Canada qui avait demandé un éclaircissement, il a déclaré que les 9 pour cent de reprise prévus pour 2003 dans son rapport venaient de chiffres fournis par Avitas, fondés probablement sur des perspectives de politiques plus agressives visant à produire ces types de taux de croissance. Alors que les valeurs boursières des compagnies aériennes sont encore en deçà de leur niveau antérieur au 11 septembre, les chiffres du trafic aérien de Noël donnent de bonnes raisons d'espérer. Il existe aussi un consensus selon lequel d'autres attaques terroristes auraient des répercussions très graves sur le tourisme mondial comme sur le trafic aérien.
- 61.** M. Morrell a indiqué que les compagnies aériennes ont, la plupart du temps avec succès, réclamé des indemnités à leurs gouvernements pour faire face aux dépenses additionnelles engagées pour les assurances, la sécurité, les frais d'aéroport et les pertes financières directes encourues à la suite du 11 septembre. Aux Etats-Unis, les pouvoirs publics ont accordé des remboursements immédiats et en espèces, en fonction de la capacité opérationnelle de chaque compagnie aérienne. Ils ont aussi proposé des garanties bancaires mais, pour le moment, une seule compagnie aérienne s'est portée candidate avec succès — peut-être parce que, selon les modalités, le gouvernement des Etats-Unis doit prendre une participation de 33 pour cent dans les compagnies aériennes qui bénéficient de telles garanties. Dans l'Union européenne l'aide s'est limitée aux pertes imputables au 11 septembre et à une assistance destinée à conserver les créneaux qui auraient pu être perdus à la suite des restrictions et des regroupements des compagnies aériennes. Une aide financière a également été recherchée au Japon et en République de Corée; le gouvernement de la Nouvelle-Zélande a pris des mesures pour sauver le transporteur national; et, comme son représentant l'a indiqué le jour précédent, le gouvernement d'Afrique du Sud s'est porté acquéreur d'actions (détenues autrefois par Swissair) pour sa compagnie nationale de transport. Le gouvernement canadien a introduit une taxe pour la sécurité. Entre-temps, les grandes compagnies nationales et les transporteurs de réseaux poursuivent leurs stratégies de réseau à service complet, bien que quelques regroupements soient en cours au sein des alliances. La plupart des grandes compagnies aériennes accordent des réductions pour les billets de tourisme et envisagent également de faire des réductions pour les voyages d'affaires considérés naguère comme non réactifs aux prix. Bien que les dépenses d'équipement non essentielles — y compris les investissements internationaux dans d'autres compagnies aériennes — aient été réduites, le 11 septembre semble être devenu le catalyseur des grandes fusions intérieures dans divers pays. Si la faillite de certaines compagnies aériennes est manifestement un bouleversement notoire, certains signes donnent à penser qu'elles peuvent devenir ou redevenir des entités viables; d'autres compagnies aériennes saisissent les occasions qui s'offrent à elles. On peut en conclure que le 11 septembre n'a peut-être pas en lui-même apporté de changement fondamental, mais qu'il a accéléré les changements structurels qui étaient déjà en cours dans l'industrie.
- 62.** Le porte-parole du groupe des travailleurs a accueilli avec satisfaction un certain nombre de contributions venant de différents orateurs, notamment celle du représentant de l'OACI qui a déclaré que son organisation allait essayer de mieux comprendre les difficultés globales d'application de la sécurité. L'OACI doit accorder aux employés la même reconnaissance qu'elle a accordée aux compagnies aériennes et aux aéroports, et l'OIT doit, dans son dialogue avec l'OACI, promouvoir le rôle crucial de garde-fou des travailleurs dans ce domaine. Les organisations de travailleurs vont s'efforcer d'œuvrer

dans ce sens. Les observations de nombreux représentants gouvernementaux, notamment celui de la France, relatives au concept de délivrance d'un agrément au personnel de cabine dans toute l'Europe ont été bien accueillies également: l'OACI est invitée à examiner cette possibilité au niveau international. L'avenir réside dans l'instauration de normes communes et harmonisées au plan mondial, tout comme dans la volonté manifeste de nombreux gouvernements de s'impliquer totalement dans le dialogue social. Les travailleurs demandent une aide à l'OIT et encouragent les gouvernements du monde entier à participer à un véritable dialogue social. Les travailleurs ont également salué la nouvelle loi adoptée aux Etats-Unis qui concentre la responsabilité de la sécurité aérienne entre les mains du gouvernement.

- 63.** Le porte-parole du groupe des employeurs a fait observer que, alors que c'est l'industrie mondiale de l'aviation civile qui a été la plus durement touchée par les événements du 11 septembre, les retombées sont différentes selon les pays et elles appellent des stratégies appropriées. Partout, les principales préoccupations communes à tous sont la sécurité, la santé et le relèvement sensible des coûts d'assurance. La nécessité de restructurer l'aviation civile s'est fait cruellement sentir à la suite du 11 septembre, mais tous s'accordent à reconnaître que cette nécessité était latente bien avant les événements. Les mesures prises jusque-là pour réduire les coûts de la main-d'œuvre, comme l'introduction du travail à temps partiel, les licenciements temporaires et les réductions salariales ont été insuffisantes. Les employeurs redoutent que, même en pratiquant de nouvelles réductions salariales au point que l'aviation civile devienne l'industrie qui paie le moins bien, le secteur ne retrouve pas son seuil de rentabilité. Ce qu'il faut, c'est un cadre réglementaire utile qui régisse notamment les règles de propriété, les alliances, la législation du travail et les conditions de travail et qui prenne en compte la stratégie des trois C: Confort du client, Confiance du client et Coûts. Pour assurer le confort, il faut que le gouvernement participe à l'instauration de normes mondiales sur la sécurité et la sûreté et qu'il apporte une aide financière pour l'établissement de ces normes. Le confort implique que le client a plus confiance dans l'aptitude de l'industrie à se montrer ponctuelle, sécurisante et fiable. Les mesures de sécurité ont largement contribué à restaurer la confiance du client dans les voyages aériens. Pour ce qui est des coûts, une solution globale harmonisée visant à régler les problèmes d'assurance s'impose pour assurer la stabilité et la rentabilité de l'industrie. Les employeurs seront heureux de discuter de l'intéressement des travailleurs aux résultats, mais ils soulignent qu'avant toute discussion il faut qu'il y ait des bénéfices à partager. Ils se sont aussi montrés favorables à tous changements nécessaires suggérés par un dialogue social constructif. Les gouvernements doivent revoir la nécessité d'englober toutes les dépenses dans les billets d'avion, car une réduction des billets améliorerait la situation. Un débat est également ouvert sur le rôle des opérateurs bon marché: constituent-ils une nouvelle industrie ou représentent-ils un nouveau modèle pour l'industrie dans son ensemble?
- 64.** Un observateur de la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien a eu le sentiment que les discussions ont largement illustré l'importance de l'aviation civile pour les économies nationales. Les pays doivent donc conserver une certaine souveraineté économique sur les activités de l'aviation à l'intérieur de leurs frontières et il importe d'apporter de l'aide aux pays en développement pour qu'ils améliorent leurs structures. L'industrie doit aussi faire l'objet d'une réglementation efficace et doit être soutenue de manière à pouvoir remplir sa fonction cruciale d'infrastructure économique et sociale tout en assurant la sécurité et la sûreté de l'aviation.
- 65.** Le membre employeur du Pérou a évoqué la libéralisation du secteur de l'aviation dans son pays. L'expérience est comparable à celle décrite par le représentant du gouvernement du Canada, et elle illustre les points de vue exprimés par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs sur le rôle crucial que jouent les gouvernements dans le développement du secteur. Du fait que l'administration de l'aviation péruvienne est allée trop loin en matière de réglementation, sa compagnie n'avait pas été en mesure de créer la

filiale à bas coût qu'elle avait prévu de créer. En outre, tous les opérateurs aériens présents sur le marché avant la libéralisation avaient par la suite fait faillite. Une telle situation n'encourage pas les compagnies à réaliser les investissements conséquents nécessaires à la création d'emplois dans le secteur. Il est important de souligner que les solutions doivent être adaptées aux différentes réalités des pays en développement et des pays développés; les approches qui font appel aux subventions pour compenser les pertes enregistrées par les compagnies aériennes depuis les événements du 11 septembre peuvent par exemple être pertinentes dans les pays développés, mais il n'y a pour ainsi dire aucune possibilité pour que de telles aides existent dans son pays.

- 66.** Le membre travailleur du Zimbabwe a déclaré qu'il estimait que les événements du 11 septembre étaient un signal d'alarme pour que les parties prenantes du secteur œuvrent ensemble pour soutenir leur secteur. Il a demandé à l'OIT et à d'autres organisations internationales d'encourager les employeurs et les gouvernements à consulter les travailleurs, les passagers et les populations locales lors de la formulation des politiques concernant l'aviation civile internationale.
- 67.** Le représentant du gouvernement de l'Australie a confirmé que son gouvernement portait un grand intérêt à tous les points suggérés pour la discussion contenus dans l'ensemble 1, et la question du cadre réglementaire/économique régissant le secteur de l'aviation internationale revêt une importance particulière. Il est vital pour les gouvernements de s'intéresser à ce secteur dans la mesure où les compagnies aériennes sont des centres d'excellence technologique qui disposent d'employés hautement qualifiés et dont les services apportent une contribution importante à l'économie par les liens d'interdépendance qui existent avec d'autres secteurs. Après les événements terribles du 11 septembre, le nombre d'emplois supprimés équivaut à sept ou huit grandes compagnies aériennes internationales, et de larges segments du secteur ont subi des baisses considérables de salaire et de conditions d'emploi. Toutefois, les événements n'ont fait qu'accélérer la crise, ils n'en sont pas à l'origine. Pour traiter les causes réelles de la crise, il convient de comprendre les raisons qui rendent le secteur vulnérable aux crises extérieures. Un facteur important réside dans les restrictions relatives à la propriété et au contrôle imposées par le système de négociation bilatérale d'accords de service en vertu desquelles les compagnies aériennes doivent être détenues et contrôlées majoritairement par des intérêts nationaux, ce qui limite les possibilités des compagnies aériennes d'accéder aux capitaux internationaux. Dans un secteur notoirement cyclique, les compagnies aériennes doivent donc en grande partie dépendre du service de la dette, et il est trop souvent fait appel aux gouvernements pour sauver les compagnies aériennes. Les règles régissant la propriété et le contrôle doivent être modifiées, et la réunion devrait contribuer au développement d'un secteur plus stable et solide en encourageant ces changements.
- 68.** Un observateur de la Fédération internationale des ouvriers du transport a rappelé que les travailleurs souhaitaient un secteur de l'aviation solide et prospère. Les performances du secteur ne sont pas dans le seul intérêt des travailleurs, mais relèvent aussi de l'intérêt public. Les gouvernements et le groupe des employeurs devraient convenir que, lorsque des fonds publics sont utilisés pour financer les fournisseurs de services de transport aérien, ces fonds devraient être affectés à la satisfaction des besoins relevant de l'intérêt public dans le secteur de l'aviation.
- 69.** Un observateur de la European Cockpit Association (ECA) a déclaré que la présentation faite la veille par l'Association du transport aérien international confirmait l'importance que revêtait le secteur de l'aviation pour les autres secteurs économiques; les problèmes rencontrés par le secteur se répercutaient sur d'autres branches de l'industrie. Comme il est couramment admis que le secteur a beaucoup de mal à réaliser des marges de profits importantes, en cas de crise on avait recours à la suppression de dizaines de milliers d'emplois. Les facteurs qui pourraient limiter les répercussions sociales et économiques

des récessions devraient être étudiés. Il est injuste de faire porter aux seuls travailleurs le poids de l'ajustement structurel, et les réductions de capacité n'ont pas seulement une incidence sociale importante, elles diminuent aussi l'aptitude du secteur à retrouver les niveaux de production antérieurs à la crise. La réunion devrait admettre cette fragilité structurelle et présenter des recommandations spécifiques afin de briser ce cercle vicieux. Il convient de mettre en place des mécanismes pour protéger le secteur des effets des cycles économiques, si difficiles à maîtriser, et pour offrir une certaine stabilité au secteur.

- 70.** Un observateur de la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien a indiqué que la crise avait mis en évidence les faiblesses du système d'amortissement des charges des services de navigation. Les services aériens de navigation sont des activités à forte intensité de capital et de main-d'œuvre, cette dernière comptant pour 60 à 70 pour cent de l'ensemble de coûts. Bien que cette activité soit reconnue comme un service public dans certains pays, dans d'autres le service était fourni par des entités commerciales et privées. La période suivant le 11 septembre se caractérise par de graves problèmes de trésorerie associés à une réduction des revenus dans un sous-secteur, conséquence des mécanismes d'amortissement, mais il est impossible d'arriver à l'épuisement des actifs. Les répercussions immédiates ont été le gel ou la baisse des salaires des travailleurs, un arrêt des investissements liés à la sécurité et une augmentation des charges pour les liaisons. La plupart des fournisseurs de services aériens européens continuent à former des contrôleurs aériens, mais d'autres entreprises, notamment les compagnies privatisées, ont arrêté les activités de formation. La pénurie de contrôleurs aériens partout dans le monde, estimée à 15 pour cent, et la pyramide des âges hypothèquent la capacité à satisfaire les besoins futurs. La crise devrait être l'occasion de rattraper le retard accumulé en matière de capacité et d'investissements consacrés au recrutement et à la formation de personnel. Les gouvernements et les employeurs devraient réexaminer les mécanismes d'amortissement appliqués aux services aériens de navigation de manière à permettre les investissements dans l'infrastructure sans accumuler de bénéfices sur les services et à envisager un soutien des gouvernements pour les coûts imprévisibles et la récupération des sommes dues par les usagers.
- 71.** Le représentant du gouvernement de l'Italie a demandé si les estimations relatives à la baisse du trafic aérien en 2002 étaient calculées sur l'ensemble de l'année ou si elles tablaient une baisse au cours du premier semestre 2002 et une hausse au cours du second, comme le prévoyait l'IATA. Il a demandé si l'attitude raisonnable qui prévalait actuellement consistant à garder les prix stables ou même à les baisser dans le cadre des systèmes d'amortissement actuels aurait effectivement pour conséquence de transférer la crise d'un secteur du transport aérien à un autre. Le besoin d'investissements à long terme (dix à quinze ans) — et de maintenir un surplus de capacité alors que les prix et les revenus baissaient — suggérait qu'il serait difficile à l'avenir de conserver la capacité nécessaire tout en investissant.
- 72.** M. Morrell a répondu que le scénario le plus probable était une baisse au premier semestre 2002 et une hausse au deuxième semestre, avec une légère baisse pour l'ensemble de l'année. Le facteur le plus imprévisible réside dans l'estimation de l'ampleur de la baisse et de la hausse. Par ailleurs, les problèmes de trésorerie rencontrés au cours de la crise actuelle pourraient déboucher sur un examen des différentes possibilités de partage des coûts entre les sous-secteurs, sur la base d'une flexibilité en matière de partage des coûts, par exemple des réductions de prix ou des exemptions d'intérêts pour les compagnies aériennes. Dans tous les cas, le financement pour les investissements devra être trouvé.
- 73.** Un observateur de la Fédération internationale des ouvriers du transport a demandé aux partenaires du secteur de ne pas restreindre les investissements pour faire face aux contraintes liées à la capacité qui affectent l'infrastructure de l'aviation, dans la mesure où il y avait souvent un décalage important dans l'offre de personnel lié à l'infrastructure et à d'autres domaines de l'aviation. Une capacité d'offre adéquate — trafic aérien, pistes,

terminaux et effectifs — ont marqué la crise de l'industrie ces dernières années. Les ralentissements des investissements dans les infrastructures, comme cela a été proposé pour le contrôle du trafic aérien britannique, devraient être évités dans la mesure où les tentatives pour relancer les investissements ne suivent qu'avec retard la reprise économique, ce qui aggrave encore les problèmes d'investissement existants et les manques de capacité antérieurs. Les investissements en personnel et en infrastructure devraient être encouragés immédiatement afin de devancer la demande, faciliter un redressement plus rapide et une croissance plus soutenue et améliorer les niveaux de sécurité en réduisant les pressions que subit le personnel ces dernières années en raison des problèmes d'infrastructure. Le résultat final serait une flexibilité accrue et une plus grande capacité à supporter les chocs des économies nationales, des entreprises et d'autres éléments de la société. Les représentants des travailleurs demandent instamment aux partenaires de favoriser une croissance régulière des investissements.

74. Un membre travailleur des Pays-Bas/l'observateur de l'Aircraft Engineers International (AEI), a déclaré que sécurité et sûreté sont des éléments essentiels. Il convient de s'entendre sur les dispositions de sécurité et de sûreté obligatoires qui doivent être énoncées dans les contrats entre prestataires de services, sous-traitants et fournisseurs aux termes d'accords signés au niveau du service. Le travail en sous-traitance — maintenance en escale, prise en charge des passagers, etc. — devrait faire figurer au titre de clauses du contrat la responsabilité de la sûreté et la qualité du travail.
75. Le membre travailleur du Togo a rappelé que, compte tenu des difficultés et de la fragilité qui caractérisent le secteur, de la disparition du concept de service public et du caractère non rentable de certains itinéraires — le secteur de l'aviation civile doit cesser de considérer l'allocation de subventions comme une mesure de concurrence déloyale. Le problème qu'il convient de résoudre est l'utilisation judicieuse et transparente des fonds de subvention pour qu'ils servent les objectifs fixés.
76. Le représentant de la Commission européenne a remercié l'OIT et l'Université de Cranfield pour les informations d'actualité et difficiles à obtenir qu'elles ont fournies à la réunion. La crise actuelle est due à trois facteurs: les changements structurels — libéralisation et apparition de compagnies à bas prix — déjà engagés dans le secteur de l'aviation civile, la récession économique, et les attaques du 11 septembre. Les mesures proposées doivent renforcer la stabilité du secteur à long terme en s'attachant à ces trois causes. Des mesures appropriées doivent être prises en vue d'accroître la confiance des usagers dans les infrastructures existantes, en vertu de la politique d'aide accordée par l'Etat «pour la première et la dernière fois». La Commission européenne tient à éviter toute polémique sur la question du soutien apporté par les gouvernements et, dans le même temps, jeter des bases communes et équitables en ce qui concerne les indemnités accordées aux compagnies pour compenser certains coûts supplémentaires. Parmi les mesures examinées par les gouvernements et les partenaires sociaux figurent les points suivants précis énumérés ci-après:

Aide de l'Etat

- indemnités pour les pertes directes résultant de la fermeture durant quatre jours de l'espace aérien nord-américain;
- prise en charge des coûts supplémentaires induits par les assurances et limités dans le temps, avec toutefois la possibilité de prolonger l'intervention de l'Etat jusqu'à la fin de 2002 si nécessaire, sous certaines conditions;

Sécurité

- renforcement de la sécurité à bord des avions et au sol à la charge des pouvoirs publics; un groupe de travail de la Commission européenne a été mis sur pied à cette fin;

Concurrence

- examen favorable des accords de coordination de la capacité visant à maintenir un service régulier sur les itinéraires moins fréquentés et en période creuse;

Créneaux

- maintien pour la saison estivale 2002 des créneaux et des droits acquis et, selon la situation, examen de mesures pour la saison hivernale 2002-03;

Relations extérieures/droits du fournisseur

- possibilité de se réserver le droit de proposer des mesures visant à compenser les pertes liées aux pratiques de concurrence déloyale par vente au-dessous du prix de revient, qui sont supportées par les compagnies de l'Union européenne;
- maintien des compétences communautaires dans les négociations internationales sur le transport aérien, au détriment des approches bilatérales, bien que cette idée ait été bloquée par le Conseil des Etats Membres.

77. Un observateur de la Fédération internationale des ouvriers du transport a désapprouvé la position caricaturale des travailleurs sur les monopoles publics et les entreprises privées. Il a exprimé le souhait que la présente réunion parvienne à s'entendre sur le fait que l'actuel cadre économique réglementaire est inadapté au contexte actuel, qui se caractérise entre autres éléments par une irrégularité chronique (depuis vingt ans) des marges bénéficiaires des compagnies, ainsi que par les bouleversements plus récents liés aux événements du 11 septembre. Les travailleurs sont prêts à examiner les changements en matière de propriété et de contrôle conformément au système bilatéral de la Convention de Chicago de l'OACI, pour autant que ces derniers répondent aux préoccupations des travailleurs, à savoir: possibilité de voir apparaître des «pavillons de complaisance»; accords de type «ciel ouvert», qui ne sont pas favorables à la libre concurrence (l'exemple contestable de l'accord signé entre El Salvador et les Etats-Unis ainsi que d'autres expériences de pays d'Amérique latine ont été cités car ils ne prennent pas en considération la dimension économique ou compétitive); surcapacité entraînant des regroupements, impliquant notamment les compagnies aériennes les plus faibles (la conception qu'a la Communauté européenne des problèmes que rencontrent les transporteurs européens ne fait pas l'unanimité, et l'augmentation des coûts initiaux liés aux regroupements au Canada n'offre pas non plus un bon exemple); absence d'équité ayant conduit à des propositions de rachat de transporteurs nationaux par des compagnies à bas prix, comme en Irlande et en Suisse; et assouplissement des réglementations sur la propriété impliquant des capitaux étrangers (l'expérience de SABENA met en évidence la nécessité de garde-fou).

78. Tout processus de déréglementation et de libéralisation doit tenir compte des craintes des employés à l'égard de l'insécurité, craintes nées de ces expériences, et de leurs aspirations à la sécurité de l'emploi dans un secteur stable. Un renforcement du dialogue social entre opérateurs, employeurs, prestataires de services et travailleurs pourra faire avancer les choses, sans pour autant perdre de vue les préoccupations légitimes des parties prenantes. Une réglementation appropriée du secteur est envisageable, que les compagnies soient publiques ou privées, point qui se trouvait au cœur du débat sur la restructuration à long terme ayant pour objet la garantie de la stabilité.

-
- 79.** Le représentant du gouvernement de l’Egypte a relevé les efforts actuellement consentis au plan international — réunions et projets de l’OACI — en vue d’examiner les questions de sécurité et de coûts, y compris les assurances. Les recommandations de la réunion de l’OIT devraient inspirer d’autres organisations. L’intervenant a appuyé le point de vue du représentant du gouvernement de l’Italie sur l’examen des sources de financement des coûts induits par les assurances et les projets de sécurité et de sûreté.
- 80.** Le porte-parole du groupe des employeurs a fait état des différences de vues entre employeurs et travailleurs; ainsi, la libre concurrence et les conditions des accords de type «ciel ouvert» comptent également aux yeux des employeurs. Les événements du 11 septembre témoignent de la nécessité d’introduire des changements fondamentaux dans le secteur, même si les problèmes de fond ne sauraient être résolus au cours d’une seule conférence. C’est davantage par le dialogue social avec le groupe des travailleurs que la réunion pourra progresser par petites étapes, certes, et néanmoins importantes, telles que l’élimination des charges supplémentaires induites par les événements du 11 septembre. Les employeurs se sont montrés hostiles aux mesures visant à réglementer à nouveau le secteur, dont les gouvernements assumeront l’entière gestion. Compte tenu des conditions différentes qui prévalent d’une région à l’autre, une déréglementation généralisée n’apporterait pas non plus de solution. La restructuration à court et à moyen terme est nécessaire pour préserver une économie saine à long terme. Le groupe des employeurs s’est également montré préoccupé par le manque d’accès aux capitaux et, si le regroupement n’est pas la solution miracle à tous les problèmes, il faut néanmoins faire évoluer les choses. Des mesures s’imposent: introduction d’une série de mesures correctives, soutien des gouvernements et dialogue social avec les travailleurs, modalités de restructuration permettant à l’avenir de mettre en place un système de participation aux bénéfices.
- 81.** Le porte-parole du groupe des travailleurs a soumis aux employeurs une approche qui suppose que les objectifs suivants soient atteints tout en garantissant la sécurité et la sûreté: compétence et formation des employés, et reconnaissance des diplômes qui leur sont délivrés conformément aux normes admises; confiance des employés dans la sécurité et la stabilité de leur emploi; et rémunération adéquate des employés en remerciement de leurs bons et loyaux services.
- 82.** Le représentant du gouvernement de l’Afrique du Sud a corroboré les propos du représentant du gouvernement de l’Egypte et a souligné la nécessité de prendre en considération les travaux entrepris parallèlement par l’OACI sur la sécurité ainsi que les préoccupations économiques liées aux événements du 11 septembre. Il a en outre jugé nécessaire de s’intéresser à la conférence de l’OACI sur les modalités d’une nouvelle réglementation économique et d’une libéralisation du marché mondial des transports aériens. Des mécanismes qui intègrent la complémentarité des travaux de l’OIT et de l’OACI sur ces questions devraient être mis en place.

Ensemble 2

- 83.** Le président a ouvert le débat sur l’ensemble 2 en faisant remarquer qu’il est difficile de débattre des effets sur l’emploi sans évoquer le dialogue social; il autorisera donc une discussion sur les ensembles 2 et 3 lors de la séance.
- 84.** Le professeur Turnbull de l’Université de Cardiff (Royaume-Uni) a présenté une analyse des aspects de la crise actuelle au plan social et au plan du travail, montrant les résultats des recherches menées pour donner suite à la recommandation de la réunion de réflexion de l’OIT; l’objet était de réunir des informations sur la réaction de l’industrie de l’aviation civile face à la crise et de diffuser ces informations aux mandants. Les données proviennent de sources secondaires (notamment d’articles de journaux et de pages Web

des entreprises), d'entretiens téléphoniques avec des représentants du secteur — cadres, syndicats et autres organisations — et des résultats d'un questionnaire envoyé aux syndicats de l'aviation civile. Ce questionnaire examinait les effets sur l'emploi des événements du 11 septembre — les réductions d'emplois initialement annoncées, leur réalisation, et les réductions ultérieures. Les recherches ont montré que les politiques en matière de ressources humaines peuvent aider à réduire les coûts salariaux et soulager les répercussions négatives (tableaux 3 à 5 du document de réflexion). Le contraste entre l'Amérique du Nord — où l'industrie a procédé rapidement à des réductions d'emplois puis a lancé la négociation collective — et l'Europe — où les premières étapes ont été la discussion, la consultation et l'explication de la nécessité des réductions d'emplois — est intéressant. Les données fournissent une idée de l'ampleur des pertes d'emplois chez différents transporteurs, mais les effets multiplicateurs des 800 appareils maintenus au sol (150 à 250 pertes d'emplois directes par appareil et autant de pertes d'emplois indirectes) suggèrent que les licenciements se chiffrent aux alentours de 400 000. Les chiffres exacts seront connus plus tard en 2002, à partir des données de l'IATA.

- 85.** Le questionnaire demandait aux syndicats quelles mesures avaient pris les cadres pour protéger les travailleurs des principaux transporteurs et des compagnies aériennes à bas prix — gel du recrutement, non-renouvellement des contrats temporaires, retraites anticipées et volontaires, non-transformation des contrats de stage en contrats de travail à temps complet, départs volontaires, assouplissement du temps de travail, baisse de salaire des cadres et du personnel. Les réactions quant à l'acceptabilité de ces différentes mesures — dans des circonstances normales, comme mesures de crise, ou pas du tout — ont été évaluées et ont montré que ces politiques n'étaient acceptables que comme réponse à une crise. Le gel et les réductions de salaire du personnel étaient généralement considérés comme inacceptables. Les différents groupes de personnel ont répondu différemment — les pilotes et les contrôleurs de trafic aérien se sont opposés plus particulièrement aux réductions en matière de formation. La plupart des mesures relèvent des compagnies aériennes mais lorsqu'il s'agit d'entreprises publiques, les politiques gouvernementales jouent un rôle important pour faciliter la restructuration de l'entreprise, fournir un appui financier, encourager les politiques sociales et faire progresser les questions de capital et d'intérêt public.
- 86.** Professor Turnbull a pris note que, selon les répondants, dans certains pays le dialogue social implique le droit de négociation collective ou de consultation mais en Europe il va au-delà. Ils ont fortement soutenu les politiques de recyclage et d'indemnités de chômage ainsi que la protection des services destinés aux communautés éloignées mais se sont inquiétés de l'absence de protection sociale dans de nombreux pays en développement.
- 87.** Il a confirmé que les données sur les différences de répercussion de la crise (hommes/femmes et minorités) sont très peu nombreuses. Des répercussions disproportionnées et discriminatoires ont été constatées par exemple dans les services de restauration (qui emploient une part importante de femmes et de travailleurs de minorités ethniques) du fait de la réduction globale des services et du remplacement des repas par des collations sur les vols courts-courriers. La ségrégation professionnelle par sexe existe chez les pilotes et les mécaniciens (emplois occupés en majorité par des hommes), le personnel des sociétés de restauration et de nettoyage et le personnel de cabine (secteur essentiellement féminin). La discrimination contractuelle consiste à offrir des contrats plus courts aux femmes et aux travailleurs de minorités ethniques alors que le travail par roulement, moins adapté aux femmes, tend à les encourager à accepter des départs volontaires. Dans les compagnies où des progrès en matière d'égalité de chances ont été réalisés, les mesures de crise ont souvent réduit à néant ces résultats. Le professeur Turnbull a conclu en remerciant les personnes qui ont participé à l'étude et souligné que des comparaisons entre l'aviation civile en Amérique du Nord et en Europe sont actuellement menées conjointement avec le Massachusetts Institute of Technology.

-
- 88.** Le porte-parole du groupe des travailleurs est revenu sur l'étude du professeur Turnbull et a fait remarquer que les annonces de pertes d'emplois à la vue des journaux ont en partie pour objet d'obtenir une aide gouvernementale mais que ces fonds sont, par la suite, utilisés davantage au profit des actionnaires que pour tempérer les pertes d'emplois, conserver des routes d'intérêt public ou renforcer les mesures de sécurité. La suspension du versement des primes est un problème clé; en effet, les travailleurs qualifiés licenciés se tournent souvent vers un autre secteur ou un autre pays pour éviter les problèmes cycliques auxquels est confrontée leur compagnie aérienne et ne sont plus disponibles au moment du redressement. Les travailleurs ont fait un certain nombre de concessions pour conserver leur emploi en temps difficile, mais il faut que les emplois perdus soient récupérés lorsque l'industrie traversera une période plus favorable et le groupe des travailleurs souhaite insister sur ce point devant les employeurs. Le groupe des travailleurs s'est inquiété des répercussions disproportionnées sur l'emploi au détriment des femmes, des minorités et de certaines professions. Les politiques d'égalité des chances et les réalisations en la matière sont souvent annulées par la règle «dernier arrivé, premier parti». Le secteur a fréquemment connu des relations professionnelles conflictuelles et il est compréhensible que l'on limite les avantages des travailleurs pour atténuer le caractère cyclique de l'activité mais ceci n'est pas acceptable lorsque des travailleurs, comme ceux de United Airlines par exemple, demandent leur première augmentation de salaire depuis 1994. Il faut trouver de meilleures méthodes de gestion, par le biais du dialogue social et des politiques de développement des ressources humaines. Il est important de renforcer le dialogue social: il faut garantir que les compagnies aériennes y croient véritablement et qu'il ne s'agit pas d'un intérêt de pure forme. Les compagnies aériennes, respectueuses des responsabilités en matière de dialogue social au sein de l'Union européenne, ne doivent pas les ignorer dans les pays qui ne sont pas dotés d'une législation en la matière. Le dialogue social aux niveaux mondial, national et des entreprises, peut aider à éviter les confrontations, à améliorer la planification des ressources humaines pour venir à bout des problèmes cycliques et à assurer un meilleur avenir à l'aviation civile.
- 89.** Le porte-parole du groupe des employeurs a estimé que toutes les parties devraient s'abstenir de critiquer certaines compagnies plus particulièrement. Les données fournies par le professeur Turnbull ne couvrent que les pertes d'emplois alors qu'il aurait également fallu prendre en compte les mesures de rétrogradation, le gel du recrutement et les transferts dans d'autres compagnies aériennes ou d'autres pays. Les responsables des compagnies aériennes, des aéroports et du trafic aérien ont tous pris des mesures temporaires pour 2002, mesures qui pourraient être prolongées si la reprise tarde, l'intervenant a demandé comment faire pour accélérer le redressement et si les mesures temporaires peuvent être reconduites. Il faudrait trouver d'autres moyens de conserver le personnel qualifié par une plus grande souplesse, essentiellement dans le temps de travail. L'impact sur l'emploi des femmes et des minorités est marqué chez les travailleurs manuels et les spécialistes de la gestion.
- 90.** S'agissant de l'intérêt public, des inégalités existent du fait que certains pays reçoivent un appui gouvernemental, mais pas tous. Il faut adopter une approche mondiale et unifiée des questions de sûreté; les fonds gouvernementaux affectés à ces questions proviennent des contribuables; les mesures prises par les entreprises seront en fin de compte financées par les usagers.
- 91.** Le représentant du gouvernement du Canada a pris note d'un dilemme inhérent à l'harmonisation de l'intérêt public et de l'intérêt des employeurs s'agissant des répercussions en matière d'emploi sur les femmes, les hommes et les minorités. Il est difficile de parvenir à un équilibre satisfaisant entre le principe de l'ancienneté et la politique tendant à éviter que les femmes et les minorités soient davantage affectées. Il est de plus en plus évident que le grand public est mécontent car ses intérêts ne sont pas satisfaits par les transporteurs mondiaux et nationaux et on peut se demander à juste titre si les événements du 11 septembre n'ont pas déclenché un examen de produits des

transporteurs locaux, semblable par exemple à la réévaluation du secteur de la haute technologie par les investisseurs et le grand public, en se basant en partie sur la surcapacité du secteur et sur l'incapacité de beaucoup de ces compagnies aériennes à engendrer des profits. Un processus semblable a eu lieu il y a une cinquantaine d'années dans le domaine des services postaux nationaux qui contrôlaient à une époque tous les mouvements de correspondance professionnelle, de courrier et de documents mais qui ont été par la suite supplantés par les services de messagerie express. Il faut se demander si les événements du 11 septembre pourraient déboucher sur une évaluation, par le grand public, des produits de voyages aériens, indépendamment des questions de sécurité et de sûreté. Les sites Web et les organismes publics chargés de recevoir les plaintes regorgent de plaintes en rapport avec l'érosion du niveau des services de transport aérien et l'évaluation par le grand public de la valeur des programmes de fidélisation. Les réductions de capacité sont également critiquées. Si les compagnies aériennes dépendent largement des recettes liées aux voyages d'affaires, le mécontentement qu'engendre ce produit pousse de plus en plus les voyageurs en déplacement professionnel de nombreux pays vers les services de charter axés sur les voyageurs d'affaires; certains transporteurs mondiaux introduisent de nouveaux produits destinés aux voyageurs d'affaires sur une base proche des services de charter. Il est important que la notion d'intérêt public de l'ensemble 2 reçoive l'attention nécessaire dans les travaux de la réunion. La stabilité du secteur est très importante pour les gouvernements mais pour lutter contre la nature cyclique de l'industrie, il faut se pencher sur le rôle que l'intérêt public a joué au fil des ans pour déterminer quels transporteurs devraient rester sur le marché.

- 92.** Le membre travailleur de l'Argentine a évoqué une éventuelle modification des normes relatives à la propriété des compagnies aériennes et le lien qui existe entre réglementation et emploi. Etant donné le caractère stratégique de l'aviation civile, d'une manière générale, la politique est de réserver aux nationaux la propriété et l'exploitation des compagnies aériennes afin que celles-ci puissent défendre les intérêts du pays. Ce principe a été élargi pour inclure les ressortissants de groupes de pays ou de régions ayant des intérêts communs, par exemple l'Union européenne. Dans le domaine des transports aériens, les alliances, fusions et autres types d'accords sont la norme pour éviter la prise de contrôle de compagnies aériennes nationales par des multinationales, comme cela a été le cas dans beaucoup d'autres secteurs d'activité. Modifier les règles applicables à la propriété des compagnies aériennes présente de nombreux risques, comme le montrent les cas malheureux de privatisation de compagnies aériennes au Venezuela et en Argentine. Ces cinq dernières années, on a enregistré dans le secteur davantage de disparitions de compagnies aériennes qu'au cours des cinquante années précédentes, évolution qui a eu des effets économiques et pour l'emploi désastreux dans beaucoup de pays latino-américains. La Fédération internationale des ouvriers du transport préfère les politiques équitables aux politiques de «ciel ouvert». Il est intéressant de noter, à la lecture du rapport du BIT aux fins de la réunion et à celle de nombreuses autres études, que la déréglementation mise en place en 1978 aux Etats-Unis a conduit à une plus grande concentration sectorielle et à la formation d'oligopoles, et non au renforcement de la concurrence qui était recherché: environ 70 pour cent du marché est contrôlé par un seul groupe. On peut s'attendre à ce qu'un accord de «ciel ouvert» entre les Etats-Unis et l'Amérique latine conduira, en fin de compte, à ce qu'une ou deux des méga-compagnies nord-américaines dominent le marché, ainsi qu'à la disparition totale de compagnies nationales et de nombreux emplois. L'oratrice a fait observer qu'une méga-compagnie nord-américaine, à elle seule, a davantage d'avions et de ressources que toutes les compagnies latino-américaines ou africaines réunies. Les écarts de capacités opérationnelles et financières donnent à ces méga-compagnies une capacité de «dumping» considérable: elles peuvent abaisser les tarifs jusqu'à ce que les compagnies nationales fassent faillite, puis, comme cela a été le cas au Chili et en Amérique centrale, augmenter de nouveau leurs tarifs, cela au détriment des usagers. Actuellement, les transports aériens internationaux sont régis par des accords bilatéraux fondés sur le principe de réciprocité. Il faut s'opposer aux tentatives de l'Organisation mondiale du commerce visant à inclure

l'aviation internationale — à commencer par l'entretien et la réparation des avions, les systèmes de réservation et la commercialisation des services — dans l'Accord général sur le commerce des services, car ce nouveau régime débouchera sur une domination totale du secteur par les transporteurs à taille mondiale. De plus, le secteur risque de se transformer, comme c'est le cas dans le transport maritime, en un système analogue à celui des pavillons de complaisance. Il est intéressant de noter que les promoteurs d'une déréglementation totale du transport aérien ne font nulle mention de la sécurité. Étant donné que les droits économiques et sociaux des travailleurs constituent aussi des droits de l'homme, l'OIT devrait être au centre de toutes les discussions sur ces questions qui se tiennent dans les diverses instances multilatérales.

- 93.** Un membre employeur du Ghana a demandé à la réunion de tenir compte des caractéristiques différentes que revêt l'aviation de par le monde avant de chercher une solution aux conséquences sociales et pour la sécurité de la crise qui a suivi les événements du 11 septembre. Avant cette date, Ghana Airways avait pris des mesures pour surmonter sa situation financière difficile, y compris une réforme de son organisation et une diminution des coûts opérationnels et de personnel (par le biais de négociations salariales et de réductions des primes de vol). Les effets du 11 septembre ont été immédiats et profonds; ils ont requis une très forte réduction des activités, d'où une réduction de 33 pour cent de la flotte, étant donné qu'il était impossible de baisser davantage les salaires. La seule autre possibilité — licenciements, ce qui peut être une alternative judicieuse dans les pays développés — n'était pas socialement acceptable en raison de l'absence de système de sécurité sociale dans le pays. Le caractère international du secteur de l'aviation fait que les pilotes de Ghana Airways et les autres membres d'équipage sont affiliés à des syndicats internationaux et que les conditions réglementaires de temps de vol et de service sont régies par des normes internationales. Les employeurs et les gouvernements des pays en développement demandent à l'OIT, ainsi qu'à l'OACI, à l'IATA et aux autres organisations compétentes, de tenir compte de ces facteurs pour proposer des solutions, ce que devraient faire aussi les travailleurs des pays en développement et les organisations syndicales internationales dont ils sont membres. Les pays en développement devraient, chaque fois qu'ils en ont l'occasion, demander l'institution de règles du jeu équitables.
- 94.** Un représentant de la Commission européenne a félicité le professeur Turnbull d'avoir réuni en si peu de temps des données aussi détaillées et intéressantes. La Commission européenne utilise habituellement les données d'Eurostat, lesquelles sont fortement agrégées et, étant donné qu'elles sont publiées deux ans après les faits auxquels elles se rapportent, elles ne permettent pas d'examiner les situations de crise. La commission recherche donc d'autres sources de données pour les utiliser en vue de l'élaboration de mesures. Se rangeant au point de vue du représentant du Canada, il a souligné que les mesures sociales devraient s'attaquer aux facteurs sous-jacents, et que l'accent ne devrait pas être seulement mis sur des mesures de crise. Les mesures devraient prendre en compte les mutations structurelles en cours et le caractère cyclique du secteur. Quelques jours auparavant, la commission a rendu publique une communication sur l'approche dynamique qu'il faut adopter pour traiter des aspects sociaux des restructurations d'entreprises, un équilibre devant être trouvé entre flexibilité de l'entreprise et sécurité des travailleurs. Cette approche est considérée comme nécessaire pour préserver le capital humain et l'employabilité. Une gestion à long terme des ressources humaines et l'amélioration des compétences sont des aspects essentiels de cette approche, de même que l'élaboration de mécanismes en vue d'une collaboration active entre les partenaires sociaux. La communication susmentionnée vise à stimuler le dialogue entre les partenaires sociaux de façon à identifier et à élaborer les meilleures pratiques dans ce domaine et à concilier employabilité des travailleurs et adaptabilité des entreprises à la nouvelle situation du secteur. La commission compte sur des contributions, fondées sur les politiques communautaires en vigueur, qui tiennent compte du soutien apporté par divers fonds européens. Ces contributions devraient également relier entre elles les mesures relative à la concurrence et à l'emploi et, entre autres, promouvoir la responsabilité sociale des

entreprises. Dans le cadre de l'Union européenne, il est intéressant de noter que les terminologies française et anglaise qui se réfèrent à la «fonction d'intérêt public» sont les mêmes mais que les notions que ce libellé recouvre sont généralement très différentes. A l'échelle mondiale, cette question est encore plus complexe.

- 95.** Un membre travailleur du Togo a assuré aux délégués employeurs et gouvernementaux que les syndicats essaient de trouver des solutions aux problèmes communs. La crise qui a suivi les événements du 11 septembre a eu des conséquences en Afrique et a été aggravée par le fait que des compagnies aériennes et des investisseurs européens, qui avaient commencé à investir ou à consolider certains projets dans la région, se sont brusquement retirés, laissant ainsi leurs effectifs dans l'incertitude. Depuis lors, sont apparus des monopoles formés par les compagnies aériennes qui ont survécu, d'où des tarifs plus élevés, alors que les rémunérations et salaires n'ont pas changé. La faillite d'Air Afrique s'est soldée par 4 000 pertes d'emploi, sans aucune garantie d'indemnisation ou de couverture sociale. En outre, au lieu de pratiquer le dialogue social, les gouvernements de l'Afrique francophone répriment les travailleurs. Les gouvernements devraient être incités à respecter les normes applicables de l'OIT. L'intervenant a tenu à préciser que la plupart des Etats ont ratifié les instruments de l'OIT en la matière.
- 96.** Le membre employeur de l'Ouganda a estimé que la discussion devait porter sur les répercussions des événements du 11 septembre sur les aéroports et sur l'industrie aéronautique. Dans son pays, l'Ouganda, les résultats économiques des aéroports ont été sérieusement revus à la baisse compte tenu de la chute des recettes provenant des droits d'atterrissage et de navigation aérienne, de la diminution de l'activité générale due à la fermeture de certaines compagnies aériennes et de la réduction des vols par d'autres compagnies. Malgré une baisse des recettes et une diminution des emplois parmi le personnel du service d'escale, il a fallu renforcer la sécurité en investissant dans de nouveaux équipements, en recrutant du personnel et, partant, en répondant aux nouveaux besoins en formation. L'aéroport a été contraint de revenir à des méthodes de fouilles corporelles pour les contrôles de sécurité, ce qui porte à trois heures, voire plus, le temps d'enregistrement des bagages avant le départ d'un gros aéronef. Les répercussions du 11 septembre sur un pays enclavé comme l'Ouganda ne doivent pas être sous-estimées et la situation réclame des efforts collectifs pour que l'industrie retrouve une santé économique.
- 97.** Le représentant du gouvernement de l'Autriche a déclaré qu'Austrian Airlines prévoyait de réaliser des économies de l'ordre de 10 à 12 pour cent sur ses coûts de main-d'œuvre, en opérant essentiellement des coupes dans les postes administratifs. Personne n'est en mesure de prédire combien de postes vont faire l'objet de ces coupes sombres en 2002-03. Le comité d'entreprise d'Austrian Airlines est en train de négocier avec ardeur un nouveau train de mesures relatif à des conditions d'emploi assorties d'une réduction de salaire. Il va falloir, si ce nouveau dispositif doit être adopté, apporter des modifications à la convention collective.
- 98.** Un observateur de la European Cockpit Association (ECA) a approuvé l'idée selon laquelle les problèmes que connaît l'industrie aéronautique aujourd'hui, au regard notamment de la situation de l'emploi, ne sont pas entièrement imputables aux événements du 11 septembre, mais qu'ils sont dus en partie aussi au ralentissement de l'économie mondiale. Les chiffres actuels de l'emploi dans l'industrie donnent à penser que l'industrie en général devrait faire mieux. S'appuyant sur les informations disponibles, il estime que plus d'un million d'emplois ont déjà été perdus aux Etats-Unis dans la crise économique mondiale, tandis que l'industrie aéronautique revendique à elle seule 10 pour cent des pertes d'emplois. Comme la main-d'œuvre dans l'industrie ne représentait pas 10 pour cent de la main-d'œuvre totale du pays, les travailleurs de l'aéronautique paient cette fois-ci un plus lourd tribut à la crise. Pour que l'industrie se ressaisisse, il faudrait que, en tant qu'industrie de service, elle garantisse aux consommateurs un mode de transport sûr et

efficace tout en essayant de réagir à la crise et de ménager des emplois. Pour ce faire, les gouvernements et les pouvoirs publics devront aider les partenaires sociaux en garantissant des mécanismes satisfaisants de dialogue social qui privilégient la circulation d'informations et la consultation entre la direction et les travailleurs. Cette démarche devrait permettre à l'industrie de remédier à la nature cyclique de la situation. Il a été instamment demandé à la réunion de recommander des procédures concrètes de dialogue social similaires à celles prévues dans les dispositions des traités de l'Union européenne.

- 99.** Le membre employeur des Etats-Unis a souligné que les événements du 11 septembre n'étaient pas dus à l'échec du système de sécurité dans l'aviation, mais qu'ils devaient être attribués à un manque de moyens au niveau des renseignements et de l'application des lois. La lutte contre les attaques terroristes aériennes ne relève pas de l'industrie aéronautique et ce n'est pas aux clients de l'industrie de financer les mesures de sécurité prises contre le terrorisme, acte qui était en l'occurrence une attaque contre l'Etat. Malgré la situation difficile que connaît actuellement l'industrie, la déréglementation de l'aviation qui a débuté en 1978 a apporté d'énormes bénéfices au public et aux employés, qui se concrétisent entre autres par une réduction de plus de 37 pour cent des billets d'avion, une augmentation massive des offres d'emplois et des salaires, augmentation parmi les plus élevées de toute l'économie.
- 100.** Les représentants des gouvernements de la France et de l'Allemagne ont fait observer que les conclusions de la réunion, qui doivent être étudiées ultérieurement, doivent citer l'accès aux services de l'aéronautique comme étant une question d'intérêt général.
- 101.** Un observateur de la Fédération internationale des ouvriers du transport, considérant que de nombreux participants à cette réunion n'avaient pas d'expérience directe en matière de dialogue social, a exposé dans le détail le modèle européen de dialogue social, dans le secteur de l'aviation civile, qui est en vigueur dans la compagnie, aux niveaux national, multinational et de l'Union européenne. Le mécanisme de dialogue social de l'Union européenne, auquel participent, des deux côtés de la table de négociation, les organisations de 15 Etats Membres, existe depuis 12 ans. Ce dialogue fonctionne comme un organe d'information et de consultation qui fournit des connaissances techniques et sociales sur tous les aspects de la législation de l'Union européenne. L'expérience a été positive, mais le succès ou l'échec du dialogue social dépend de la qualité des informations fournies aux travailleurs par la direction et de l'organisation opportune de la consultation à quelque niveau que ce soit du dialogue. L'expérience montre que le dialogue social est plus fructueux lorsque les travailleurs sont autorisés à apporter des suggestions avant les prises de décision. Quoique certains dirigeants soient réticents à autoriser les travailleurs à participer pleinement aux prises de décision, ces structures ont été précieuses dans la récente crise. Au niveau de l'Union européenne, le dialogue social mérite encore d'être amélioré car certains employeurs ne sont pas prêts à recevoir toute bonne idée émanant de la part des travailleurs et vice versa, mais les travailleurs préfèrent, tout de même, être associés aux débats plutôt que d'être écartés des prises de décision. L'intervenante a demandé que soient instaurés d'urgence des mécanismes nationaux tripartites de dialogue social dans l'industrie aéronautique, et ce dans tous les Etats Membres, pour permettre aux partenaires sociaux de participer à l'élaboration de la politique nationale de l'aviation.
- 102.** Le représentant du gouvernement de l'Egypte a contesté l'affirmation selon laquelle les participants à la réunion n'avaient pas d'expérience en matière de dialogue social et a évoqué d'autres systèmes de dialogue social instaurés dans les pays représentés à la réunion.
- 103.** Le membre travailleur de l'Australie a également formulé des observations concernant la déclaration faite plus tôt par le porte-parole du groupe des employeurs selon laquelle le dialogue social ne peut être exporté. Les expériences des compagnies qui participent au dialogue social hors de leur pays ne correspondent pas nécessairement aux normes

appliquées dans leur pays d'origine, en particulier en ce qui concerne les employés des compagnies aériennes. Le dialogue social instauré par certaines compagnies européennes en dehors de l'Europe est très différent et ne serait pas envisagé ou, pire encore, mis en œuvre dans le pays d'origine. Il ne devrait pas exister de frontières en matière de dialogue social et les travailleurs qui exécutent des tâches identiques devraient bénéficier des mêmes conditions, quel que soit le pays dans lequel ils exercent leur métier.

- 104.** Le membre employeur de la France a reconnu qu'il était difficile d'évaluer l'incidence sur l'emploi des événements du 11 septembre. Les disparités entre les différentes études statistiques peuvent être imputées au fait que l'on n'établit pas de distinction entre les répercussions sur l'emploi du ralentissement de l'économie antérieur au 11 septembre et celles des événements du 11 septembre. Il conviendrait d'examiner les événements antérieurs à septembre 2001 pour déterminer l'origine du problème auquel est confronté le secteur aujourd'hui. Avant les événements, certaines compagnies avaient déjà gelé le recrutement. En ce qui concerne Air France, la création de 2 000 postes qui était envisagée ne s'était en fait pas concrétisée. En revanche, il semble que 45 000 emplois ont été créés aux Etats-Unis dans les activités liées à la sécurité et à la sûreté après le 11 septembre. Par ailleurs, il a été constaté que les transporteurs à bas prix prospéraient: la réunion n'a pas abordé suffisamment les répercussions sur l'emploi des activités de ces compagnies.
- 105.** Le membre employeur du Royaume-Uni a évoqué certaines initiatives prises par de grandes compagnies aériennes au Royaume-Uni. Il pensait aussi que les événements du 11 septembre ne peuvent être tenus pour entièrement responsables de la situation difficile dans laquelle se trouvait l'aviation civile aujourd'hui. Ainsi, British Airways (BA) avait déjà été touchée par le ralentissement de l'économie avant les événements, et était aussi confrontée au problème de la fièvre aphteuse, qui avait eu des répercussions importantes sur les voyages vers le Royaume-Uni. Confrontée à des pertes de recettes colossales s'élevant à 48 millions de livres pour les semaines suivant le 11 septembre, British Airways avait annoncé, après des consultations avec ses travailleurs, qu'elle prévoyait de supprimer 7 200 emplois, les 1 800 suppressions d'emploi annoncées juste avant le 11 septembre étant comprises dans ce chiffre. La compagnie avait proposé à ses employés trois programmes volontaires: 1) un congé sans solde d'une durée de trois mois à un an; 2) une réduction temporaire du temps de travail de 20 pour cent pendant une durée de six mois à un an; et 3) un programme de préretraite partielle, sur une base volontaire à partir de 55 ans pour le personnel au sol et de 50 ans pour le personnel navigant. En novembre 2001, British Airways était parvenue à supprimer 4 000 emplois et comptait atteindre son objectif global en mars 2002. Il s'agit d'une situation dans laquelle toutes les parties sont gagnantes dans la mesure où aucun employé n'a été obligé de choisir tel ou tel programme. Certains ont opté pour une poursuite de leur formation et une amélioration de leurs compétences, d'autres ont décidé de consacrer davantage de temps à leur famille, d'autres enfin ont voyagé. Le secteur de l'aviation a donc ainsi réduit ses coûts tout en conservant les travailleurs très qualifiés et a éliminé ou réduit les coûts supplémentaires de formation car les employés qui ont opté pour la formation reviendront dans l'entreprise avec un niveau de qualification plus élevé lorsque le secteur amorcera la reprise. Par ailleurs, ces programmes volontaires ont instauré sur le lieu de travail un climat familial et accueillant, sans compter les économies importantes réalisées sur les coûts de recrutement induits par la reprise du secteur. Toutefois, des efforts collectifs devront être faits pour encourager les clients des compagnies aériennes à reprendre les airs si l'on veut que le secteur de l'aviation sorte de cette crise. En novembre 2001, British Airways a annoncé qu'elle allait procéder à une analyse complète des opérations commerciales pour traiter le problème des pertes record — actuellement la compagnie perd deux millions de livres par jour — et qu'elle continuera à réduire les coûts grâce à une amélioration de la productivité et à l'optimisation des activités commerciales rentables afin de conserver son rang de compagnie aérienne mondiale concurrentielle et universelle offrant un service incomparable. Une telle stratégie débouchera au bout du compte sur une sécurité de l'emploi.

-
- 106.** Le membre travailleur de la Colombie s'est déclaré préoccupé par les problèmes de discrimination entre les groupes minoritaires et les groupes majoritaires au sein du secteur. Sans se soucier beaucoup de la qualité du travail et du volume de travail, les compagnies aériennes abaissent les coûts avec des mesures telles que la réduction du temps de repos dans les escales opérée en Colombie pour les vols à destination des Etats-Unis et de l'Europe. Etant donné les particularités qui caractérisent le secteur de l'aviation civile, des normes spécifiques ont été adoptées dans le cadre de la législation mais elles ne sont pas nécessairement appliquées dans la pratique. En conséquence, le personnel navigant travaille de longues heures et ne bénéficie pas de périodes de repos suffisantes, ce qui l'épuise et diminue sa productivité. Une étude canadienne démontre que c'est la sécurité qui importe le plus aux passagers, un élément qui doit être pris en compte lors des restructurations.
- 107.** Le membre travailleur de l'Afrique du Sud a rappelé que la convention n° 111 de l'OIT interdit toute discrimination en matière d'emploi fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, etc., et que l'Afrique du Sud s'en est inspirée pour élaborer sa législation sur l'équité dans l'emploi et l'action positive. Cette législation admet que la discrimination professionnelle à l'encontre des noirs, des femmes et des handicapés n'est pas un phénomène nouveau, y compris parmi les techniciens, le personnel d'entretien, les services de navigation aérienne et les pilotes, entres autres professions de l'aviation. Les événements du 11 septembre ont donné lieu à des mesures de réduction des coûts au sein de la compagnie South African Airways, notamment par l'aplanissement du personnel d'encadrement (70 cadres moyens ont été licenciés, parmi lesquels 60 Noirs), un moratoire sur le recrutement, qui concerne en particulier la formation des pilotes et des élèves techniciens, et des prévisions de licenciements chez les pilotes. Ces mesures se sont traduites par des différences de répercussions fondées sur le sexe et sur la race, qui sont une négation de la convention n° 111 de l'OIT, de la législation nationale et du principe d'équité dans l'emploi. Il conviendrait de trouver un fragile équilibre entre les mesures de réduction des coûts et la nécessité d'œuvrer en faveur d'un renforcement équitable des compétences dans ce secteur.
- 108.** Le représentant du gouvernement du Brésil a fait observer que des forums tripartites avaient récemment été mis sur pied dans son pays en vue de débattre des changements nécessaires dans les secteurs du tourisme et de l'aviation civile. Ces forums regroupent des employeurs, des travailleurs et des agents du gouvernement chargés de la planification, de la réglementation et des finances. Une recommandation émanant du gouvernement énonce que la négociation collective est le meilleur moyen de mettre en œuvre le dialogue social. Bien que 700 employés aient perdu leur emploi entre septembre et novembre 2001 suite aux attaques terroristes, la tendance générale de l'emploi au cours de l'année 2001 était à la croissance. Le gouvernement a introduit de nouvelles réglementations relatives à la couverture d'assurance des compagnies aériennes, et certaines compagnies ont dû se restructurer.
- 109.** Le représentant du gouvernement de la Suisse a décrit la situation précaire de la compagnie Swissair qui, peu après le 11 septembre, a dû suspendre tous ses vols pendant deux jours. Un groupe composé de représentants de l'administration fédérale et cantonale, d'employeurs et de travailleurs a été constitué en octobre 2001 aux fins de traiter les effets de la crise au niveau du marché du travail, y compris en mettant sur pied un centre de placement pour pallier le problème des licenciements — environ 4 000 employés ont perdu leur emploi — et soutenir la mise en œuvre d'un plan social.
- 110.** Le représentant du gouvernement des Philippines a rappelé la réaction sans appel de son gouvernement face au terrorisme, et il s'est associé aux autres pays pour compatir aux souffrances du peuple américain infligées par les attaques du 11 septembre. Ces événements ont bouleversé la vie quotidienne, ils ont nettement dissuadé les éventuels usagers d'emprunter les transports publics, et ils ont influé sur nos préoccupations en

matière de sûreté et de sécurité. Les gouvernements ont le devoir de répondre à de telles préoccupations. Il convient d'intensifier les efforts visant à appuyer les déclarations du président de l'OACI, à mettre en œuvre les recommandations de l'OACI sur la sécurité aérienne, et à soutenir le plan d'action adopté par la 33^e Assemblée de l'OACI en 2001. Le gouvernement des Philippines a pour sa part convoqué un sommet national sur la sécurité dans l'aviation, auquel participaient les principaux acteurs du secteur, qui a donné lieu à l'adoption de résolutions et de plans relatifs à la manutention du fret, aux écrans de contrôle, à la prévention des incendies et autres mesures de précaution, autant de dispositions motivées par le postulat selon lequel si la sécurité coûte cher, les accidents coûtent encore bien davantage.

111. Le représentant du gouvernement de l'Inde a tout d'abord souligné que le système de sécurité de son pays est l'un des plus performants qui soit, compte tenu que l'Inde a pendant longtemps dû faire face à des menaces terroristes. Certaines améliorations ont été apportées, mais il n'y a pas eu de réorganisation majeure. L'intervenant a ensuite plaidé en faveur de l'adoption de recommandations visant à prêter assistance aux aéroports au même titre qu'aux compagnies aériennes, que l'on a trop souvent placées au cœur des débats ayant fait suite aux événements du 11 septembre.

112. Le porte-parole du groupe des employeurs a souligné plusieurs points qui semblent avoir fait l'objet d'un consensus:

- l'aviation civile est un secteur très cyclique, avec des variations dans l'emploi, mais dont les besoins en capacité sont suffisamment connus — à la fois en termes d'appareils et de main-d'œuvre — pour répondre aux fortes augmentations de la demande;
- le dialogue social sur l'emploi au sein du secteur est un élément décisif, pour autant qu'il vise à apporter des solutions aux problèmes du secteur, et non de s'en tenir à de simples débats, et qu'il se fonde sur les réglementations, procédures et coutumes locales;
- l'intérêt public doit être clairement défini et admis comme principe directeur dans la recherche de solutions internationales aux questions de sécurité du trafic aérien et de libre concurrence.

113. Le porte-parole du groupe des travailleurs s'est associé au groupe des employeurs pour indiquer que le dialogue social doit mener à des solutions concrètes, et pour plaider en faveur d'un système de détection d'urgence destiné à identifier les problèmes. Les représentants des syndicats ont jugé qu'aucun modèle de dialogue social n'était satisfaisant et ils se sont montrés disposés à découvrir d'autres formes de dialogue, particulièrement en dehors de l'Europe. Ils se sont déclarés particulièrement impressionnés par l'expérience de dialogue chez Swissair et ils ont suggéré que le modèle de plan social prévu par Swissair soit étendu à tous les travailleurs, y compris ceux qui sont basés en Afrique, et que les Etats d'Air Afrique s'inspirent de cet exemple en faveur des 4 000 travailleurs d'Air Afrique. Jusqu'ici, les débats ont porté sur des questions relatives aux femmes et aux minorités dans le contexte actuel, sans qu'aucun résultat ait été atteint. L'OIT pourrait apporter son aide en fournissant une analyse plus approfondie et en formulant des propositions. Il convient avant tout d'encourager le secteur de l'aviation à planifier son avenir de façon constructive et collective.

Ensemble 3

114. Le porte-parole du groupe des employeurs a rappelé la nécessité d'instaurer un dialogue social porteur de solutions, à l'échelle mondiale. Même s'il est important d'avoir une bonne pratique des ressources humaines pour promouvoir la participation au sein de l'entreprise, le dialogue social ne doit pas être un prétexte pour abdiquer la responsabilité

qui consiste à diriger l'entreprise; il faut trouver un juste milieu entre cette responsabilité et le dialogue social. Pour lutter contre les conséquences sociales des restrictions budgétaires, les gouvernements doivent fournir des filets appropriés de sécurité sociale. La formation et le recyclage sont des facteurs clés de l'avenir, et il s'avère extrêmement important de conserver les travailleurs qualifiés. La plupart de ces questions requièrent un meilleur échange d'informations sur les pratiques optimales.

115. Le porte-parole du groupe des travailleurs a déclaré que les syndicalistes ne voulaient pas supprimer la responsabilité qui consiste à diriger l'entreprise. Ils veulent que toutes les catégories de travailleurs de l'aviation civile bénéficient des mêmes droits de liberté syndicale et de négociation collective, y compris le droit de faire grève, qui sont énoncés dans les conventions de l'OIT, à l'instar d'autres industries de service. L'OIT doit aussi promouvoir la formation à long terme, financée par les pouvoirs publics, pour certaines catégories de postes afin de remédier aux pénuries persistantes de main-d'œuvre dans l'industrie. La formation doit être considérée comme un investissement, et non pas comme un coût. Et pourtant, actuellement la plupart des élèves pilotes de l'aviation financent eux-mêmes leur formation — jusqu'à 100 000 livres sterling — pratique qui empêche de nombreux candidats potentiels d'accéder à ce type de carrière et qui est atypique pour une industrie du transport. L'OIT doit également travailler avec l'OACI et les gouvernements membres pour harmoniser les normes mondiales sur la formation et la certification relatives aux professions de sécurité et de sûreté, ce qui améliorerait la mobilité et l'emploi.

116. Le représentant de la Commission européenne a apporté des informations sur les principes du dialogue social européen, qui se fondent sur un soutien mutuel entre les travailleurs et les employeurs, qui témoignent de pratiques communes dans les Etats Membres et sont un processus permanent composé des éléments suivants:

- information: la base du dialogue;
- consultation: le processus par lequel la Commission européenne consulte ses partenaires;
- négociation: le processus par lequel les partenaires sociaux peuvent conclure des accords ayant force de loi;
- dialogue entre les partenaires sociaux et/ou la Commission européenne.

Les types de dialogue social européen comprennent:

- au niveau de la compagnie: les comités d'entreprise européens;
- au niveau interprofessionnel: les comités de dialogue social;
- au niveau sectoriel: 26 comités de dialogue qui débouchent sur des projets, des échanges d'expérience, des déclarations/opinions conjointes, des principes ou codes de conduites communs et des accords formels.

Le dialogue social sectoriel fait partie intégrante du cadre institutionnel de l'Union européenne; il est le fait de partenaires qui se réfèrent à un secteur ou à des catégories spécifiques organisés au niveau européen, qui sont une partie reconnue des structures des partenaires sociaux des Etats Membres, qui ont la capacité de négocier des accords et sont représentatifs de plusieurs Etats Membres et qui disposent des structures nécessaires pour assurer une participation efficace. Les organisations de défense d'intérêts et les organisations non gouvernementales ne peuvent pas faire partie de ces structures. Les comités consultatifs diffèrent de ces structures de dialogue sectoriel en ce sens qu'ils peuvent être composés d'organisations ou d'individus disposant de connaissances

spécifiques d'un sujet et qui donnent des avis au sujet de la politique communautaire. La Communauté garde néanmoins tous ses droits d'initiative.

- 117.** Un observateur de la Fédération internationale des ouvriers du transport demande que la formation et le recyclage soient régis par la législation et qu'ils ne dépendent pas du bon vouloir de l'industrie et de ses préoccupations de bien-être économique. La formation doit répondre à des exigences de qualité et donner lieu à la délivrance d'un certificat d'aptitudes de manière à améliorer la mobilité. La plupart du personnel navigant ne possède pas actuellement ce genre de certificat, mais l'Union européenne a présenté une proposition pour généraliser cette pratique dans la Communauté; l'appui du gouvernement français à la directive relative à l'équipage est vivement apprécié.
- 118.** Un observateur de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne a réaffirmé que la formation des pilotes et des mécaniciens navigants nécessitait beaucoup de temps. Si l'on s'en tient aux prévisions selon lesquelles la capacité des compagnies aériennes devrait augmenter de 9 pour cent d'ici à 2003, cela signifie que cette formation devrait déjà avoir commencé. Par ailleurs, les qualifications des pilotes sont «périssables» étant donné qu'elles ont constamment besoin d'être réactualisées. En outre, les compagnies à bas prix ne financent pas souvent ces cours de recyclage et de nombreuses autres procèdent à des restrictions, ce qui rend les critères moins uniformes et réduit l'accès à la carrière de pilote. Toutes les compagnies d'aviation devraient faire leur possible pour atteindre ces objectifs de formation et bénéficier de l'aide du gouvernement pour le financement des investissements nécessaires.
- 119.** Un observateur de la Fédération internationale des ouvriers du transport a opposé la défense de la flexibilité du marché mondial, de la mobilité des capitaux et de la liberté d'être propriétaire et de produire au refus d'harmoniser les droits équivalents des travailleurs, c'est-à-dire au refus de la mobilité. Ce dysfonctionnement conduit à un dumping social et à une incapacité à répondre aux besoins globaux. Le cas des personnels de cabine est un exemple éloquent de la nécessité de mettre en place un système de certification: actuellement le personnel licencié, dans les différents pays, a du mal à retrouver du travail dans un autre pays parce que ses qualifications ne sont pas reconnues. De même, les mécaniciens licenciés ne sont pas en mesure d'aller chercher du travail au-delà des frontières. Les gouvernements européens doivent réviser leur position au sujet de la délivrance de certificats d'aptitudes, pratique guère onéreuse, et étendre les droits des travailleurs à la mobilité — un pilier de la Communauté européenne — grâce à des mécanismes comme le système d'établissement de normes communes relatives à l'aviation (JAR licensing).
- 120.** Le porte-parole du groupe des employeurs a convenu que la formation était un investissement, mais il ne pensait pas que l'OIT devrait promouvoir des normes internationales en matière de formation et de certification. De nombreux employeurs n'acceptent pas non plus l'idée que le dialogue social européen puisse s'appliquer à d'autres pays, dans la mesure où le dialogue social doit être adapté aux circonstances locales. La question de la certification est une question européenne, alors qu'ailleurs le principal problème est celui des permis de travail, problème qu'il serait plus opportun de régler dans le cadre de l'OACI.
- 121.** Plusieurs membres travailleurs ont mis en cause la politique des employeurs en matière de formation. Ainsi, pourquoi la formation du personnel navigant en matière de sécurité et les normes applicables aux pilotes devraient-elles être différentes en Afrique, en Europe ou encore aux Etats-Unis, et pourquoi devrait-il y avoir des normes mondiales pour les marchés et pas pour les questions sociales ni pour la formation? Les règles qui commandent le transport aérien en particulier ne peuvent pas être dictées par les impératifs du marché. De plus, la formation et le recyclage devraient être placés dans le contexte de l'enseignement général et financés au moyen de subventions. Faute de ressources

nationales, les ressources en matière de formation devraient être mises en commun comme cela a été le cas dans les 11 Etats Membres d’Air Afrique. Il est en effet souhaitable de partager au mieux les pratiques optimales, mais c’est aux mécanismes de supervision ou aux institutions d’assurer la surveillance, le partage et l’application de ces pratiques.

- 122.** Au sujet du dialogue social, le membre travailleur du Brésil s’est félicité des mesures prises au Brésil pour instaurer des forums à cet effet. Toutefois, cette démarche n’a pas empêché l’accélération des licenciements — 4 000 en 2000-01 et 2 000 de plus au début de 2002 — mettant des travailleurs à la rue sans compensation ni indemnisation correctes. Certaines compagnies brésiliennes ont licencié leur personnel navigant pour le remplacer par du personnel embauché au quart du salaire effectif, sans compter les tentatives d’intimidation des délégués syndicaux. Les syndicalistes ont protesté contre ces pratiques, mais le gouvernement brésilien n’a pas réagi car il ne voulait pas modifier la législation du travail.
- 123.** Le membre employeur de l’Inde a fait observer que la formation et le recyclage étaient un processus continu. Pour éviter d’être les premières victimes des récessions, les gouvernements devraient apporter une aide financière ainsi que des avantages fiscaux qui seraient accordés aux employeurs et aux travailleurs, surtout en période de crise, afin de protéger et de promouvoir le capital humain.
- 124.** Le porte-parole du groupe des employeurs a fait observer que les meilleures pratiques varient d’une région à l’autre. Il est difficile d’évaluer quelle est la combinaison de mesures qui fonctionne le mieux, aucune d’entre elles n’étant universellement acceptable. Selon des études menées en Suisse, les tentatives visant à contrecarrer les cycles en introduisant un système d’intéressement aux résultats en période faste et en ayant recours à la réduction des coûts en période de crise vont bien souvent à l’encontre du but recherché. Il semblerait plus raisonnable de mettre de côté une partie des bénéfices qui pourraient, en cas de crise, servir à relancer l’activité des compagnies aériennes. L’intervenant a insisté sur la nécessité d’un dialogue social solide et d’un bon climat de confiance.
- 125.** Le porte-parole du groupe des travailleurs est convenu qu’il n’existe pas de solution universelle qui conviendrait à tous, tout en jugeant approprié le classement des mesures par catégories préconisé par M. Turnbull, selon lequel les mesures peuvent être considérées comme «acceptables», «inacceptables» ou encore «acceptables en cas de crise», étant entendu qu’il convient de s’adapter aux circonstances locales. On ne peut imposer les meilleures pratiques — les problèmes liés aux cycles méritent une analyse plus approfondie grâce à un processus de dialogue social permanent sur les moyens efficaces d’aplanir les creux et les crêtes. On peut éviter de prendre des mesures jugées inacceptables par les travailleurs en améliorant la planification anticyclique. L’intervenant a constaté que l’innovation et la créativité signifient que les meilleures pratiques varient constamment.

Ensemble 4

- 126.** Le porte-parole du groupe des travailleurs a noté que la sécurité, la sûreté et la place que tiennent les facteurs humains sont des éléments clés du secteur: la réunion doit veiller à ce qu’une sûreté et une sécurité optimales soit garanties pour le personnel et les passagers. Le groupe des travailleurs a estimé que les normes relatives à la sûreté et à la sécurité doivent être internationales, et non propres à un pays donné, et ne pas être le maillon faible de la chaîne du secteur. Les normes internationales nécessitent des moyens, une application effective et une formation appropriée.
- 127.** Le porte-parole du groupe des employeurs est lui aussi convenu que la sécurité et la sûreté sont des éléments de la plus haute importance pour le secteur de l’aviation. La responsabilité de la sécurité dans ce secteur (comme dans les autres secteurs des transports)

incombe aux gouvernements; celle de la sûreté est du ressort des compagnies aériennes, qui œuvrent de façon collective et proactive en vue de préserver le confort des usagers et d'élever le niveau des normes. Les mesures de sécurité destinées à minimiser les risques ainsi qu'à rétablir et à maintenir la confiance des passagers requièrent, outre les modalités de mise en œuvre, davantage d'investissements dans la technologie et les effectifs.

- 128.** Le membre travailleur du Maroc a demandé que soit examinée la question de la santé au travail, après avoir fait observer que les cabines et les cockpits des avions ne sont pas mentionnés dans la législation sur la sécurité et la santé. Il a invité l'OIT à étudier, en collaboration avec l'OMS, les effets sur la santé du décalage horaire, des pesticides, des maladies infectieuses, de la médiocrité de la qualité de l'air dans les avions, ainsi que des rayons ionisants et non ionisants. L'OIT devrait en outre étudier les facteurs ergonomiques dans les appareils. Elle devrait par ailleurs collaborer avec l'OACI sur les questions de protection juridique en cas d'actes de violence liée au travail perpétrés à l'encontre du personnel au sol et du personnel navigant, collaboration qui pourrait prendre la forme d'un accord international sur la «fureur de l'air».
- 129.** Le membre employeur des Pays-Bas a souligné le caractère fondamental que revêtent les questions de sécurité et de sûreté pour le personnel et les passagers. A cet égard, les coûts de sûreté et de sécurité seront répercutés sur les passagers, si bien qu'il est essentiel de leur éviter tout retard indu et autres perturbations. Certains gouvernements ont annoncé avoir déclaré la guerre au terrorisme; les mesures adoptées en temps de guerre sont accueillies différemment et le client ne doit en aucun cas en faire les frais. Il convient de clarifier les responsabilités respectives des gouvernements et des compagnies aériennes en matière de sûreté et de sécurité.
- 130.** Un observateur de la fédération internationale des ouvriers du transport a constaté que les travailleurs pouvaient jouer un rôle important dans la mise en œuvre de la sécurité. Le personnel doit être encouragé à faire état des défaillances du dispositif de sûreté et de sécurité. Dans certains pays, les travailleurs sont menacés de licenciement ou de poursuites juridiques lorsqu'ils dénoncent de telles lacunes. L'intervenant a cité le cas du Royaume-Uni, où les pilotes et les contrôleurs aériens d'une compagnie avaient signalé des infractions aux règles régissant les couloirs aériens. Suite à leur intervention, des enquêtes sur les niveaux de vol et les intervalles entre les vols ont conduit à des mesures d'amélioration de la sûreté en vol. L'orateur a invité l'OIT à collaborer avec l'OACI en vue d'encourager la notification des défaillances du dispositif de sûreté et de sécurité, de prendre les mesures correctives appropriées, et d'empêcher que toute sanction soit prise à l'encontre des personnes ayant fait état de ces défaillances.
- 131.** Le membre employeur du Ghana a déclaré que la sécurité dans l'aviation relève de la responsabilité des gouvernements, tandis que la lutte contre le terrorisme est du ressort de la communauté internationale. L'OACI a vivement recommandé que les mesures de sécurité prises soient en rapport avec les risques encourus, en précisant toutefois que le fait de confisquer les coupe-ongles ou de harceler les pilotes et les membres de l'équipage procède d'une réaction instinctive; de même, à quoi bon supprimer les couverts en métal et les verres des plateaux-repas servis à bord alors que, dans le même temps, on continue à vendre dans les boutiques *duty-free* des couteaux et autres bouteilles en verre. Les mesures destinées à renforcer la sécurité contribuent parfois à accroître le sentiment de frustration et de crainte des passagers, et le «syndrome du passager indiscipliné» demeure un problème à traiter d'urgence. Il faut bien que quelqu'un supporte le coût des mesures de sécurité, et l'on peut toujours se demander comment trouver, dans les pays en développement, les fonds nécessaires à leur financement. Prévoir des portes blindées pour les cockpits serait difficile et coûteux, et faire appel à des «gendarmes de l'air» armés poserait problème. Des fonds sont nécessaires pour financer les équipements, l'entretien et la formation en matière de sécurité afin que les règles du jeu soient à peu près les mêmes pour tous. L'intervenant a indiqué qu'un dispositif complet de sécurité nécessite le soutien de l'ensemble de la

communauté, avant de conclure que même le dispositif de sécurité dans les aéroports et à bord des avions le plus performant n'offre aucune garantie contre les grenades et autres missiles autopropulsés. A propos du financement, un membre employeur du Pérou a déclaré que l'OIT devrait recommander que les pays et la communauté financière internationale envisagent de conclure des accords par lesquels la dette extérieure serait convertie en fonds d'investissement en faveur de la sécurité dans l'aviation civile. Cela permettrait l'application immédiate de stratégies et de procédures sécuritaires dans les pays dont les ressources financières sont insuffisantes et contribuerait à restaurer la confiance dans le transport aérien, d'où une augmentation du nombre de passagers et du volume du fret aérien qui aurait un impact positif sur d'autres secteurs économiques compte tenu de l'effet multiplicateur de ce secteur ainsi que du tourisme en général.

- 132.** Un membre travailleur des Pays-Bas/l'observateur de l'Aircraft Engineers International (AEI), a constaté qu'aucune déclaration n'avait été faite sur les causes profondes du terrorisme ni sur les remèdes à employer, à l'exception de celle du représentant du gouvernement des Philippines. Tant que ce problème n'aura pas été traité — il importe pour cela que les gouvernements fassent preuve d'un solide esprit de coopération —, le monde continuera à vivre dans la crainte. Bien qu'il soit illusoire de croire que l'on peut se protéger intégralement contre un groupe de terroristes, les gouvernements ont la responsabilité de prendre les mesures appropriées en vue de protéger les passagers et le personnel contre tout acte illégal perpétré à l'encontre d'un moyen de transport, quel qu'il soit. Les gouvernements devraient définir et mettre en œuvre des mesures minimales de sûreté et de sécurité applicables à tous les moyens de transport, qu'ils soient publics ou privés. Un appel pressant devrait être lancé aux Nations Unies en vue que soient traitées les causes profondes du terrorisme, étant entendu qu'un tel investissement aura plus de retombées que les mesures visant à protéger la terre entière contre les actes terroristes. Pour promouvoir le dialogue social sur cette question, les compagnies aériennes et d'autres employeurs de l'aviation civile devraient être disposés à autoriser leurs travailleurs à assister aux divers forums organisés sur la sécurité et la sûreté.
- 133.** Le représentant du gouvernement du Kenya a fait valoir qu'il convient de traiter toutes les causes d'insécurité, et non pas seulement le terrorisme. En temps normal, les actes criminels constituent une menace tout aussi désastreuse pour l'aviation civile. D'autres facteurs humains peuvent être source d'insécurité, parmi lesquels les tensions sur le lieu de travail et dans les foyers, les révoltes, les grèves, la toxicomanie, les passagers indisciplinés, et les divergences et idéologies politiques. Il est peu probable que ces causes soient détectées à l'aide des dispositifs traditionnels, tels que les appareils de détection à rayons X, les détecteurs de métaux et les chiens renifleurs. Si les gouvernements assument l'entière responsabilité de la réduction ou de l'élimination de l'insécurité, c'est en revanche aux employeurs, aux travailleurs et aux gouvernements qu'incombe la charge collective de résoudre les problèmes susceptibles d'être source d'insécurité dans l'aviation. Les efforts consentis par l'OACI en vue de constituer un fonds international pour la sécurité dans l'aviation ont été salués.
- 134.** Un observateur de la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien a estimé que la récession observée dans le trafic aérien n'est que momentanée: on devrait assister à une reprise de cinq pour cent du taux de croissance annuelle, bien que les prévisions relatives au doublement du trafic par rapport à son niveau de 1997 ne soient pas atteintes avant l'an 2020. Or la difficulté consiste aujourd'hui à maintenir la sûreté dans l'aviation à son niveau actuel, compte tenu que, selon les estimations de l'Administration fédérale de l'aviation américaine (FAA), on déplorera, au cours des dix années à venir, la perte d'un appareil commercial chaque semaine en moyenne, en raison tout simplement de l'accroissement du trafic aérien. L'OIT et l'OACI devraient entreprendre de toute urgence une étude conjointe concernant l'impact sur l'aviation civile des pratiques de sûreté, de la libéralisation de l'économie, des nouvelles technologies, de la déréglementation et de la restructuration, ainsi que leurs effets sur chaque catégorie de travailleurs.

-
- 135.** Le représentant du gouvernement du Ghana a déclaré qu'avant le 11 septembre les mesures de sécurité en vigueur dans son pays étaient suffisantes pour répondre aux critères de la catégorie 1 de la classification américaine FAA s'appliquant aux aéroports internationaux, ce qui permettait aux compagnies ghanéennes d'affréter des appareils à destination des Etats-Unis, sans escale. Les exigences supplémentaires en matière de sécurité, qui résultent des événements du 11 septembre, ont dépassé les capacités financières du pays. Etant donné que le terrorisme cible davantage les nations que les entreprises, les gouvernements des pays en développement sont certes disposés à assumer leur responsabilité en matière de sécurité dans l'aviation, or leurs maigres ressources ne le leur permettent pas, et les donateurs imposent des conditions qui les empêchent bien souvent de solliciter des fonds destinés à financer leurs projets liés à l'aviation. Chaque aéroport international étant devenu un maillon d'une seule et même chaîne, les mesures de sécurité doivent être aussi efficaces dans tous les aéroports afin d'écartier tout maillon faible du système. Le Ghana est favorable à l'idée de créer un fonds pour la sécurité dans l'aviation au profit de tous les pays à faible économie, en vue de leur permettre d'accéder aux technologies et à la formation de pointe qui leur sont nécessaires pour mettre en œuvre des mesures de sécurité adéquates.
- 136.** Le membre travailleur de la Colombie a souligné la responsabilité qui incombe au personnel de cabine et aux pilotes en matière de sûreté des passagers. Outre les conditions de stress auxquelles l'équipage est soumis, l'espace confiné de la cabine l'expose à des agents biologiques qui provoquent toute une série de maladies liées au travail; ces personnels doivent donc être suivis par des services médicaux extrêmement compétents. Les règles régissant la durée du travail et le temps de repos pour le personnel de cabine et les pilotes devraient être précisées et les compagnies ne devraient pas avoir la possibilité d'interpréter les normes de manière trop flexible comme c'est souvent le cas. Les risques élevés inhérents au travail dans l'aviation doivent être reconnus et il importe d'envisager d'abaisser l'âge de la retraite. L'éventualité d'un accident aérien est un risque prévu et accepté par l'équipage lorsqu'il assume ses fonctions. Toutefois, les législations en vigueur actuellement ne considèrent pas le personnel de cabine comme un personnel travaillant dans des conditions de haut risque ou de risque maximum.
- 137.** Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a évoqué le projet de loi sur la sécurité dans l'aviation adopté en novembre 2001 et entré en vigueur la semaine précédente. La loi réclame l'inspection de tous les bagages enregistrés dans les 429 aéroports commerciaux du pays. Certaines autres dispositions comprennent l'octroi d'un statut fédéral pour les milliers de contrôleurs de passagers et de bagages à main ainsi que leur formation, de manière à améliorer la sécurité dans l'aviation et les services fournis aux voyageurs. La titularisation de la main-d'œuvre vise à constituer un groupe de personnes dotées d'éminentes qualités, investies d'une certaine fierté pour leur travail et forçant le respect des voyageurs. Les contrôleurs se voient offrir un plan de carrière attractif assorti d'un travail varié et stimulant et de nombreuses possibilités de promotion. L'administration fédérale de l'aviation a publié la semaine dernière, en vertu de la nouvelle loi, un guide pour la formation des membres d'équipage qui traite des menaces potentielles, notamment les prises d'otages. Les compagnies aériennes disposent de 60 jours pour introduire les directives de la FAA dans leurs programmes de formation: les membres devront alors être formés dans les six mois. A titre d'information, sa délégation souhaite corriger un point dans la note d'information établie par le Bureau pour la réunion de réflexion d'octobre et qui a été distribué de nouveau au cours de la présente réunion où il est dit avec quelque peu d'exagération que «pendant longtemps la sécurité aérienne aux Etats-Unis avait été un point faible du système aéronautique global». Alors que des améliorations peuvent encore être apportées en matière de sécurité aérienne aux Etats-Unis et que la nouvelle loi constitue une reconnaissance de ce fait, dans l'ensemble, la sécurité dans l'aviation est relativement bonne.

-
- 138.** Un observateur de la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien a rappelé le rôle du facteur humain dans la sécurité, une question qui occupait depuis longtemps déjà son organisation. Les pénuries actuelles de main-d'œuvre dans le contrôle du trafic aérien ont débouché sur un recours excessif aux heures supplémentaires, avec le risque de fatigue des contrôleurs que cela suppose. Le BIT devrait examiner le cadre réglementaire régissant la durée du travail pour le personnel de cabine et les pilotes, le personnel au sol et les contrôleurs du trafic aérien.
- 139.** Un observateur de la Fédération internationale des ouvriers du transport a relevé que les règlements en matière de sûreté et de sécurité n'étaient souvent pas respectés du fait de la faiblesse des autorités de contrôle. Les gouvernements devraient mieux surveiller ces autorités tout en renforçant leurs capacités en termes de personnel spécialisé afin qu'elles soient en mesure d'assumer la surcharge de travail. La mondialisation suppose une forte coordination entre les autorités de contrôle nationales et internationales et il devrait être envisagé de créer une autorité de contrôle mondiale pour les questions essentielles à la sécurité du système dans son ensemble.
- 140.** Un autre observateur de la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien a indiqué que les impératifs de sécurité ne devraient pas prévaloir sur les droits civiques fondamentaux. L'OIT devrait s'assurer que ces droits, y compris le droit à la confidentialité pour les employés du secteur de l'aviation, seront respectés lors des contrôles de sécurité.
- 141.** Le porte-parole du groupe des employeurs s'est déclaré favorable à toute mesure visant à améliorer la sûreté et la sécurité dans le secteur, pour autant que ces mesures visent aussi à rétablir la confiance des usagers et soient à leur avantage.
- 142.** Le porte-parole du groupe des travailleurs a salué les efforts des Etats-Unis après le 11 septembre, notamment en matière de sécurité. Il est peu fréquent que les syndicats félicitent les employeurs et les gouvernements, mais le groupe des travailleurs a été particulièrement impressionné d'entendre que la main d'œuvre recrutée pourrait s'enorgueillir de sa fonction, parce que le travail est extrêmement difficile et manque souvent de prestige. Il est à espérer que l'exemple des Etats-Unis sera suivi par d'autres pays. La sécurité n'a pas de limites; une certaine cohérence doit exister à travers l'ensemble du réseau pour éviter les maillons faibles. Dans ce contexte, la position des pays en développement au sujet de l'assistance dont ils ont besoin pour répondre aux normes unifiées devra être envisagée. Les gouvernements devraient aussi promouvoir l'indépendance et l'intégrité des autorités de contrôle dans l'aviation. Les travailleurs ont soumis des propositions pour traiter les questions de sécurité et de santé des travailleurs du secteur de l'aviation. S'agissant des heures supplémentaires, il convient de considérer que plus la durée du travail est longue, moins les employés sont productifs et efficaces, ce qui a des incidences négatives sur le service, la sûreté et la sécurité.

Examen et adoption du rapport

- 143.** A sa huitième séance, la réunion a adopté le présent rapport ainsi que le résumé final du président.

Genève, le 25 janvier 2002.

(Signé) Ambassadeur J.-J. Elmiger,
Président.

Discours de clôture

Le Secrétaire général a insisté sur les caractéristiques de la réunion: des procédures plus souples afin d'encourager un débat plus libre et une ouverture à tous les gouvernements des Etats Membres. Le Bureau a présenté un document de travail et des avis d'experts mais ce sont les contributions des participants eux-mêmes qui ont fait le plus avancer la compréhension des problèmes et de la manière de les résoudre. Il est frappant de constater qu'il y a eu un consensus général au sujet de l'importance de la contribution de l'aviation civile aux économies nationales et à l'économie mondiale ainsi que du lien entre la croissance économique mondiale et le développement du trafic aérien. Les événements du 11 septembre n'ont fait que précipiter la crise dans un secteur déjà vulnérable. Il faut impérativement trouver des solutions à court et à long terme pour garantir stabilité, rentabilité et emploi. Les effets sur l'emploi de la récession cyclique et des événements du 11 septembre auraient été pires sans les efforts déployés pour éviter les licenciements. Il faut faire connaître les pratiques exemplaires dont la réunion a débattu et les adapter aux besoins et aux conditions locales. Il reste encore beaucoup à faire en matière de formation et de recyclage, de sûreté et de sécurité, de sécurité professionnelle et de santé. La discussion a démontré que toutes les parties attachent une grande importance au dialogue social non seulement en tant qu'instrument permettant de faire face aux crises, mais aussi en tant que processus continu favorisant une relation positive à long terme entre les employeurs et les travailleurs, et jugent capital que l'Etat appuie ce dialogue. Il faut espérer que la réunion a posé les bases d'un dialogue durable. Comme cela lui a été demandé, le BIT intensifiera sa coopération et sa collaboration avec les organisations internationales compétentes, notamment l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) et les institutions financières internationales afin de promouvoir la consultation tripartite et un dialogue technique et social continu.

M. Hodges (représentant gouvernemental du Canada; président du groupe gouvernemental) a exprimé les remerciements de son groupe au président et à l'ensemble du secrétariat, qui ont contribué à faire de la réunion un succès. Il a félicité tous les participants du Groupe de travail sur les recommandations de leurs efforts et de leur coopération mais a fait cependant observer qu'on ne pourra parler de véritable réussite que lorsque les résultats de la réunion se traduiront par des améliorations dans les pays des délégués.

M. Mölleny (président du groupe des employeurs) a dit que les événements du 11 septembre et leurs répercussions ne peuvent être effacés. Cependant, la réunion a contribué à jeter les bases qui permettront de combattre ces répercussions et elle a mis en lumière que celles-ci ne sauraient être traitées isolément des autres faits survenus dans le secteur. Certains mandants seront sans doute mécontents des compromis intervenus sur certaines questions mais il importe que les décisions de la réunion se traduisent par une action concrète. Au nom de son groupe, l'orateur a remercié tout particulièrement le président de la manière dont il a conduit les travaux et de son aide active pour trouver solutions aux problèmes. Il a également remercié le BIT des efforts qu'il a déployés pour assurer l'organisation et l'infrastructure de la réunion.

M. Ryde (président du groupe des travailleurs) a déclaré que les travaux ont confirmé ce qu'il pensait déjà quand il était syndicaliste dans l'aviation: ce secteur et les gens qui y travaillent sont d'une nature particulière. Les conclusions qui viennent de faire l'objet d'un accord offrent une base solide pour améliorer le sort de l'aviation dans son ensemble. Les travailleurs remercient les représentants gouvernementaux dont le nombre et la qualité sont une preuve d'engagement à l'égard du secteur. Ils remercient également les employeurs de leur approche pragmatique. Certes, il n'a pas été possible de venir à bout de tous les différends, mais la réunion a permis d'identifier les domaines dans lesquels des différends persistent et pourquoi. Le document final n'a pas satisfait toutes les parties sur tous les

points, mais il a quelque chose à offrir à chacune des parties et sa mise en œuvre sera très utile. Tous les participants ont fait preuve de sérieux et d'engagement. Les demandes d'aide des pays en développement pour mieux faire face aux exigences supplémentaires imposées par les événements du 11 septembre ont fait l'objet d'un soutien, compte tenu notamment de la nature mondiale de l'aviation. Le groupe des travailleurs se joint aux autres groupes pour exprimer sa reconnaissance au président, au secrétariat et aux interprètes et pour les remercier des efforts remarquables qu'ils ont accomplis pour permettre à la réunion de mener à bien ses travaux.

Le président a déclaré avoir décelé dans cette réunion un esprit bien spécifique à l'aviation civile: une chimie particulière, une capacité d'ouverture et de dialogue social, une franchise dans les négociations qu'il a rarement rencontrée auparavant dans une réunion de l'OIT à un niveau si élevé. Chacun a veillé à ce que la réunion ne soit pas une succession de discours, mais une rencontre authentique engendrant des résultats pratiques. Les participants se sont efforcés de parvenir à un consensus, ce qui est souvent difficile dans les réunions tripartites, et cela a été un honneur de présider cette réunion. Le président a remercié tous les participants et le secrétariat dans son ensemble, y compris les personnes qui ont travaillé dans l'ombre à cette réussite exceptionnelle. Il a également prié le secrétariat de remercier les experts de leurs exposés qui ont permis aux participants de mieux comprendre les problèmes en jeu, ainsi que les interprètes qui ont permis à chacun de comprendre tout le monde. Souhaitant à chaque participant un bon retour dans son pays, le président a déclaré close la Réunion tripartite sur les conséquences sociales et en matière de sécurité de la crise consécutive au 11 septembre 2001 dans l'aviation civile.

Annexe

Résumé final du président

Considérations générales ¹

1. La réunion a relevé que l'aviation civile apporte une contribution importante aux économies nationales et à l'économie mondiale. Elle a aussi rappelé les liens qui existent entre la croissance économique mondiale et le développement du trafic aérien. Il a été reconnu que l'aviation offre une infrastructure importante, dans l'intérêt public, y compris pour les pays insulaires, les pays enclavés, les pays dont l'économie repose sur le tourisme et les pays les moins avancés ainsi que pour les pays ayant une grande superficie. Toute solution — à court, moyen ou long terme — devrait tenir compte de la situation particulière de ces pays.
2. Le secteur de l'aviation est tributaire des flux de trésorerie et se caractérise par une demande cyclique. Il fournit un service national et international vital qui, les «bonnes années», ne parvient généralement qu'à obtenir de faibles bénéfices, et cela même dans les pays où le secteur a réalisé de grandes économies d'échelle.
3. Le secteur est une source directe et indirecte importante d'emplois, y compris dans de nombreux secteurs connexes (hôtellerie, tourisme, voyages).
4. La réunion a convenu que le secteur connaissait déjà des difficultés avant le 11 septembre. Il avait été touché par le ralentissement de l'économie mondiale.
5. Il a été reconnu qu'il n'existe pas de marché unique de l'aviation et qu'il est nécessaire de détailler l'impact en fonction des pays, des segments et des secteurs d'activité connexes. Néanmoins, la crise a affecté les transports aériens dans leur globalité. Il a été rappelé que certains opérateurs du secteur obtenaient des résultats positifs et réalisaient des bénéfices, en particulier les compagnies à bas prix.
6. La réunion a rappelé le travail mené par d'autres organisations internationales sur des questions en rapport avec l'aviation, notamment par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le rôle de l'OACI dans la promotion de la sûreté et de la sécurité dans l'aviation civile a été reconnu. La réunion a lancé un appel en faveur d'une meilleure coordination entre les organisations, sur la base de leurs mandats respectifs, pour éviter les chevauchements. Les recommandations de la présente réunion devraient être soumises aux organes compétents de l'OACI.
7. La réunion a reconnu que l'existence d'un secteur de l'aviation civile dynamique est dans l'intérêt public. L'offre de services de transport aérien et l'accès à ces services peut être un moteur puissant pour la croissance économique nationale qui profite à l'ensemble de la population, que les individus soient ou non usagers des transports aériens. La fourniture d'un service de transport aérien peut avoir lieu dans le cadre commercial ou de la liberté du marché de l'aviation civile. Les intérêts liés à la sûreté et à la sécurité publiques exigent des gouvernements qu'ils jouent un rôle actif dans la protection et l'entretien des infrastructures de l'aviation civile. En outre, il est dans l'intérêt de l'économie nationale d'assurer que les infrastructures de l'aviation civile offrent une capacité suffisante permettant la croissance du secteur de l'aviation.

Problèmes à résoudre

Stabilité: comment créer une plus grande stabilité?

8. Les participants sont convenus qu'il est nécessaire de trouver des solutions pour que le secteur retrouve sa stabilité, réalise de nouveau des recettes et des bénéfices, protège le savoir-faire et poursuive les investissements visant à améliorer les infrastructures. La stabilité à long terme du

¹ Une réunion de réflexion sur les répercussions des événements du 11 septembre dans le secteur de l'aviation civile s'est tenue les 29 et 30 octobre 2001. Le résumé du président de cette réunion comportait un certain nombre de conclusions qui ont été confirmées par la présente réunion.

secteur est un facteur très important, tant du point de vue réglementaire que du point de vue économique.

9. Il convient d'encourager, autant que possible, l'intervention et l'assistance des gouvernements ainsi que l'assistance internationale.
10. Il importe désormais avant tout de rétablir la confiance des passagers. Le renforcement de la sécurité et d'autres mesures pourraient contribuer à attirer à nouveau la clientèle et permettre une reprise rapide du secteur.

Comment maîtriser les répercussions sur l'emploi?

11. La réunion a noté qu'avant le 11 septembre plusieurs compagnies aériennes avaient déjà annoncé des licenciements ou mis en œuvre des stratégies pour faire face au ralentissement prévu du secteur.
12. Les répercussions sur l'emploi du ralentissement cyclique et des événements du 11 septembre sont importantes et se sont traduites par environ 400 000 suppressions d'emploi dans tous les segments du secteur du transport aérien — par exemple les compagnies aériennes, les aéroports, les services de navigation aérienne, les fabricants de matériel, les entreprises de restauration, les parkings et les services de location de voitures.
13. Par ailleurs, un certain nombre de mesures ont été prises en matière de politique de gestion des ressources humaines, par exemple gel du recrutement, non-renouvellement des contrats à durée déterminée, retraites anticipées volontaires, mise en congé volontaire ou imposée, réduction du temps de travail, baisses de salaire ou gel des salaires. La plupart de ces mesures sont temporaires, mais pourraient bien rester en place jusqu'en 2003 environ ou jusqu'à ce que le secteur connaisse une reprise.

Formation et recyclage

14. Le besoin en formation et recyclage a été souligné, tant dans l'intérêt des travailleurs que des entreprises. Il revient aux gouvernements, y compris dans le cadre de l'OACI, de fixer les normes en matière de formation (sécurité et sûreté). Certaines catégories professionnelles, y compris les pilotes, les contrôleurs aériens et les ingénieurs certifiés, ont subi et subiront peut-être encore des pénuries de main-d'œuvre à long terme et persistantes.

Restructuration

15. La crise actuelle est le résultat d'une combinaison de facteurs tels que les changements structurels, le caractère cyclique du secteur et les événements du 11 septembre. Pour mettre en place des structures ingénieuses, efficaces et durables et modifier la réglementation régissant le secteur, il convient de s'entendre sur les problèmes à résoudre.

Assurance

16. La réunion a reconnu que l'absence effective, à la fin de septembre 2001, d'assurances contre le risque de guerre avait failli paralyser totalement le système d'aviation internationale. C'est uniquement grâce à l'intervention des gouvernements qu'une série de mesures d'urgence avaient été mise en place pour offrir une autre couverture, en attendant le résultat des travaux menés pour trouver des solutions définitives aux plans national, régional et international. Malheureusement, la plupart de ces mesures ne seront encore appliquées que quelques semaines ou quelques mois, malgré le fait que les travaux visant à trouver des solutions alternatives efficaces et permanentes n'ont pas abouti.

Sûreté et sécurité

17. L'application de normes de sûreté et de sécurité harmonisées est un problème mondial. Gouvernements, partenaires sociaux et autres parties prenantes ont tous un rôle important à jouer dans les questions de sûreté et de sécurité. Cependant, l'élaboration et l'application d'une réglementation en matière de sécurité relèvent de la responsabilité des gouvernements dans le cadre des instances internationales pertinentes.

-
18. L'introduction ou le renforcement d'une culture de la sûreté et de la sécurité tout au long de la chaîne de l'aviation, par le biais de la formation et du recyclage des employés, rétablira la confiance des passagers, ce qui contribuera à la stabilité du secteur.
 19. Les questions liées à la sécurité et aux coûts doivent être maîtrisées, les gouvernements assumant les responsabilités qui leur incombent afin de défendre le public contre la menace terroriste dans l'aviation. Il doit cependant être reconnu que la mise en œuvre de nouvelles initiatives en matière de sécurité imposerait à l'aviation civile des contraintes supplémentaires importantes en matière de coûts. Il devrait être reconnu que le financement de ces initiatives devra être approprié.

Sécurité et santé des travailleurs du secteur de l'aviation

20. Le personnel navigant est exposé à des dangers en matière de sécurité et de santé au travail, notamment en ce qui concerne la violence des passagers. Une formation appropriée devrait être dispensée au personnel navigant pour garantir leur sécurité, et une protection juridique appropriée devrait permettre de traiter le problème des passagers indisciplinés. Cela nécessitera également l'appui des pouvoirs publics.

Dialogue social

21. Par dialogue social, on entend tout type de négociation, consultation ou simplement échange d'informations entre les représentants des gouvernements, les employeurs et les travailleurs sur des questions d'intérêt commun ayant trait à la politique économique et sociale. Il peut être bipartite ou tripartite et peut être instauré à tous les niveaux: sur le lieu de travail, dans l'entreprise et aux plans national, régional ou international.
22. Le choix du niveau auquel le dialogue social sera instauré, les parties impliquées, l'engagement de ces dernières au processus, la formation adéquate pour une participation effective, l'éventuel recours à des modèles régionaux ou nationaux sont des conditions préalables indispensables à un dialogue social efficace et transparent.
23. Un consensus s'est dégagé sur le fait que les changements, lorsqu'ils sont nécessaires — stabilité, restructuration, sécurité et sûreté —, doivent être débattus dans le cadre d'un dialogue social constructif, transparent, axé sur les résultats et productif, et doivent prendre en compte les conditions existantes et envisagées.

Meilleure pratique

24. La réunion a estimé qu'il n'existe pas de modèle unique de «meilleure pratique» et qu'aucune pratique n'est susceptible de s'adapter convenablement aux circonstances et aux besoins propres à chaque pays. Les meilleures pratiques ne sont pas immuables; leur fonctionnement devrait être surveillé et les expériences partagées. Les meilleures pratiques adoptées en période de crise ont un caractère temporaire, et peuvent ne pas convenir à des circonstances normales. Des politiques des ressources humaines acceptables au plan social pourraient contribuer, à long terme, à renforcer la confiance entre la direction et les travailleurs.

Projet préliminaire de recommandations

Principes et droits fondamentaux

25. Les travailleurs et les employeurs du secteur de l'aviation civile devraient bénéficier des avantages offerts par les principes et droits fondamentaux au travail, en particulier du droit de liberté syndicale et de négociation collective.

Sûreté et sécurité

26. Les gouvernements, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes ont un rôle important à jouer en matière de sûreté et de sécurité. Les gouvernements sont responsables de la sûreté et de la

sécurité de leurs citoyens, et ils devraient veiller à ce que des mesures de sécurité appropriées soient appliquées au secteur de l'aviation en cas de besoin et conformément aux normes et pratiques internationales de l'OACI recommandées. En outre, des initiatives telles que la proposition de l'OACI visant à établir un Dispositif international de financement de la sécurité dans l'aviation peuvent contribuer à améliorer la sécurité dans ce secteur, notamment dans les pays en développement, qui ne sont pas nécessairement en mesure de financer les coûts d'amélioration dans ce domaine.

27. Le rôle important que jouent les travailleurs et les employeurs de l'aviation civile dans la mise en place et l'application de conditions de sécurité et de sûreté devrait être reconnu. Le rôle de certaines catégories de travailleurs, comme le personnel de cabine et le personnel au sol, y compris les contrôleurs aériens, par exemple, pourrait être renforcé par une formation fondée sur des normes harmonisées au plan international, en tenant compte des normes de l'OACI qui couvrent une certaine catégorie de travailleurs ².

Santé et sécurité au travail

28. Lorsqu'il n'existe pas de protection spécifique à l'aviation, l'ensemble des lois et réglementations régissant la sécurité et la santé au travail devraient s'appliquer en général à l'ensemble des travailleurs de l'aviation civile, y compris au personnel navigant.

Formation et recyclage

29. Il conviendrait de rechercher de nouvelles possibilités d'emploi ou de formation complémentaire, et de prendre des mesures permettant de conserver à long terme la main-d'œuvre hautement qualifiée. Les gouvernements devraient envisager le financement de la formation et du recyclage à long terme pour toutes les catégories de travailleurs, mesures qui devraient être considérées comme un investissement dans le secteur de l'aviation nationale. La coopération internationale en matière de formation devrait être encouragée.
30. Les gouvernements devraient envisager la mise en place, par le biais de l'OIT et de l'OACI, des normes minimales harmonisées au plan international relatives à la formation pour toutes les catégories professionnelles de l'aviation ayant trait à la sûreté et à la sécurité, de façon à promouvoir de meilleures possibilités d'emploi permanent et à maintenir les qualifications sur un marché de l'emploi en pleine expansion dans le secteur de l'aviation.

Différences de répercussions sur les hommes et les femmes

31. Toutes les parties prenantes doivent prendre des mesures appropriées pour pallier les répercussions qui ont frappé de manière différenciée les hommes, les femmes et les minorités, notamment en ce qui concerne la discrimination professionnelle et les différences liées aux types de contrats.

Restructuration

32. Des changements devraient être introduits de façon méthodique dans les services de transport aérien dans le cadre de l'OACI et en vertu des principes de souveraineté et de réciprocité qu'elle applique, de façon à favoriser la participation de toutes les nations aux avantages économiques résultant des services de l'aviation.

Dialogue social

33. Pour contribuer au développement d'un secteur de l'aviation solide au XXI^e siècle, le dialogue social sur le lieu de travail, dans l'entreprise et aux plans national, régional et international devrait être encouragé. Le dialogue social sur l'aviation civile au niveau européen offre un modèle de genre. Or la différence des situations d'une région à l'autre peut supposer des approches différentes.

² Le groupe des travailleurs considère que la certification devrait être le mécanisme utilisé pour atteindre les objectifs du présent paragraphe, mais aucun consensus n'a été atteint sur ce point.

-
34. Le dialogue social a permis de trouver des solutions à la crise, qui sont innovantes et responsables au plan social, mais il reste encore beaucoup à faire. Le dialogue social devrait prévoir d'informer l'ensemble des parties prenantes sur la situation de la compagnie aérienne. Il devrait être fondé sur la bonne foi et viser à limiter, autant que possible, toutes les éventuelles répercussions sociales négatives. La coopération et le dialogue entre partenaires sociaux et gouvernements sont à cet égard essentiels. Le gouvernement devrait participer activement au dialogue social, selon les besoins. Le dialogue social devrait être un processus permanent.
 35. Des forums de consultations tripartites dans le secteur de l'aviation devraient être mis sur pied ou consolidés aux plans national et régional en vue de veiller à ce que les partenaires sociaux soient impliqués dans l'élaboration d'une politique nationale de l'aviation.

Rôle des gouvernements

36. Les gouvernements devraient reconnaître le rôle d'intérêt public décisif que joue le secteur de l'aviation civile dans l'économie dans son ensemble et lui accorder la place qu'il mérite dans la planification stratégique nationale ou régionale.
37. Les gouvernements devraient encourager les consultations entre partenaires sociaux dans l'aviation civile à tous les échelons.
38. Pour promouvoir la stabilité industrielle, les politiques sociales des gouvernements devraient garantir que des indemnités de chômage, une assurance maladie et des programmes de formation et de recyclage destinés aux travailleurs mis en congé ou licenciés seront mis en place.
39. Les gouvernements pourraient contribuer à la prise en charge (y compris par le financement) des coûts de sécurité et d'assurance en vue d'éviter que les ajustements portent exclusivement sur les conditions de travail et les suppressions d'emplois. Il est demandé instamment aux gouvernements de proroger l'application de toutes les mesures d'urgence pour avoir le temps de mettre au point des solutions définitives face au problème de l'assurance «risque de guerre».
40. Les gouvernements devraient continuer à assurer l'indépendance et l'intégrité des autorités chargées de la réglementation de la sécurité dans l'aviation.
41. Les gouvernements devraient continuer à veiller à ce que les autorités nationales chargées de l'aviation disposent des moyens et des ressources qui leur sont nécessaires pour la surveillance et l'application efficaces de la réglementation par l'ensemble des composants d'un secteur mondialisé mais pourtant fragmenté.
42. Les gouvernements doivent, au plan national et en collaboration avec l'OACI, envisager la mise en place d'une protection juridique efficace et de solutions à la violence à l'égard du personnel navigant, en procédant à un examen des questions liées à la juridiction et à la mise en place de procédures et de prescriptions en matière de sécurité.
43. Les gouvernements devraient s'assurer que les droits fondamentaux des travailleurs dont devraient bénéficier les employés du secteur de l'aviation, y compris pour ce qui est de la confidentialité, sont protégés et respectés dans les cas où ces employés font l'objet de contrôles de sécurité en raison du caractère sensible de leur emploi.

Meilleures pratiques

44. Des informations sur les meilleures pratiques relatives aux politiques des ressources humaines acceptables au plan social devraient être partagées et largement diffusées. Ces pratiques pourraient, par exemple, se présenter comme suit: retraite volontaire anticipée, congé de formation et/ou mise en congé volontaire. En période de crise, les mesures suivantes peuvent, par exemple, également être envisagées: ajustements de la durée du travail, non-transformation des contrats de stage en contrats de travail à temps complet, départs volontaires, gel du recrutement et/ou renoncement au versement des primes.

Action de l'OIT

45. L'OIT devrait:

- a) examiner plus en profondeur l'impact des événements du 11 septembre sur l'aviation civile dans les pays en développement et diffuser les résultats de ces recherches;
- b) entreprendre de toute urgence, en collaboration avec l'OACI, une étude sur les répercussions de la restructuration du secteur de l'aviation sur les pratiques d'emploi et de sécurité;
- c) en collaboration avec les gouvernements et les organisations internationales, recueillir des données relatives à l'emploi dans le secteur, ventilées en fonction du sexe et des groupes minoritaires, chaque fois que possible, et les diffuser;
- d) recueillir des données et des recherches en matière de sécurité et de santé au travail spécifiques au secteur de l'aviation dans le cadre des programmes de l'OIT existant dans ce domaine³;
- e) promouvoir, au sein de l'OACI et d'autres autorités chargées de la réglementation de la sécurité, une perspective qui, en matière de sécurité, tienne compte des facteurs humains et optimise la qualité des ressources humaines, eu égard aux éléments qui ont des répercussions sur la performance des fonctions liées à la sécurité et à la sûreté;
- f) renforcer sa coopération et sa collaboration avec les organes chargés de réglementer la sécurité aérienne et les instances économiques, les organisations internationales pertinentes, y compris l'OACI et les institutions financières internationales, en vue de promouvoir la coopération économique et l'importance de la consultation tripartite et du dialogue social et technique permanent;
- g) participer, par le biais d'une délégation du Conseil d'administration, à la réunion préparatoire puis à la Conférence de l'OACI sur le transport aérien dans le monde, qui devrait se tenir en mars 2003; et
- h) établir un forum stratégique tripartite restreint et permanent en vue de fournir au secteur de l'aviation des orientations sur ses activités.

³ Le groupe des travailleurs estimait que ces recherches devraient analyser les répercussions du décalage horaire sur la santé, les effets des rayons cosmiques et ionisants, l'impact des aérosols de désinfectant et pesticides utilisés dans les appareils, la violence et le stress, la conception des postes d'enregistrement du point de vue de l'ergonomie, la fatigue, les horaires de travail, la qualité de l'air dans les cabines. Aucun consensus n'a pu être atteint sur cette mention

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Representative of the Governing Body
of the International Labour Office
Représentant du Conseil d'administration
du Bureau international du Travail
Representante del Consejo de Administración
de la Oficina Internacional del Trabajo

S. E. M. Jean-Jacques Elmiger, Ambassadeur, Secrétariat d'Etat à l'Economie, SECO, Berne

Members representing governments
Membres représentant les gouvernements
Miembros representantes de los gobiernos

ARGENTINA ARGENTINE

Sr. Eduardo Varela, Consejero, Misión Permanente de Argentina en Ginebra

AUSTRALIA AUSTRALIE

Mr. Tony Wheelens, Assistant Secretary International, Aviation Division, Department of Transport and Regional Services, Canberra

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Lloyd Brodrick, First Secretary, Permanent Mission of Australia in Geneva

AUSTRIA AUTRICHE

Ms. Iris Dembscher, Head of International Social Policy Unit, Federal Ministry of Economic Affairs and Labour, Wien

BAHRAIN BAHREÏN BAHREIN

Mr. Hisham Alkhalifa, Ministry of Transportation, Civil Aviation Affairs, Assistant Under-Secretary for Airport Services, Bahrain

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Ahmed Nemat Ali, Director of Air Transport, Civil Aviation Affairs, Bahrain

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

M. Bernard Leemans, Conciliateur social, Administration des relations collectives de travail, ministère de l'Emploi et du Travail, Bruxelles

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Sr. Gilson Assis Dayrell, Adviser to the Executive Secretary, Ministry of Labour and Employment, Brasilia

Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica

Sra. Maria Lucia Di Iorio Pereira, Secretaria de Relaciones del Trabajo, Ministerio de Trabajo y Empleo, Brasilia

CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN

Mr. Ngoe Njasawaka Ndoh, Sous-directeur, Sureté et base aérienne, Cameroon Civil Aviation Authority, Yaoundé

CANADA CANADÁ

Mr. Tom Hodges, Director, Human Resources Development, Federal Mediation and Conciliation Service, Calgary

CAPE VERDE CAP-VERT CABO VERDE

Sr. Carlos Alberto Brazao C.L. Monteiro, Instituto da Aeronáutica Civil, Administrador de Instituto da Aeronáutica Civil, Santiago

Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica

Sra. Salette Fatima Ferreira Santos, Consejero tecnico Superior (Administração Pública), Civil Aviation Authority, Santiago

CHINA CHINE

Mr. Liu Zhi Hong, Deputy Director, Department of Training and Personnel, Civil Aviation Administration of China, Beijing

COLOMBIA COLOMBIE

Sr. Jairo Enrique Vásquez Cardona, Director de Recursos Humanos, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Ministerio de Transporte, Bogotá

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. Luis Gerardo Guzmán Valencia, Ministro Consejero, Misión Permanente de Colombia en Ginebra

COMOROS COMORES COMORAS

M. Youssouf Idjihadi, Responsable de la Sûreté/Sécurité aéroportuaire, ministère des Transports, Moroni

**DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE CONGO RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO**

M^{me} Marie Omanga Opunga, Assistante du ministre chargée des Transports aériens, ministère des Transports et des Communications, Kinshasa

DOMINICAN REPUBLIC RÉPUBLIQUE DOMINICAINE REPÚBLICA DOMINICANA

S.E. Sr. Federico A. Cuello Camilo, Embajador, Misión Permanente de la República Dominicana en Ginebra

EGYPT EGYPTE EGIPTO

Mr. Mamdouh Mohamed Heshmat, Chairman, Civil Aviation Supervisory Authority, Cairo

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Alaa Roushdy, First Secretary, Permanent Mission of Egypt in Geneva

FRANCE FRANCIA

M. Jean-Marc Gerlier, Contrôleur général, Inspection générale du travail des transports, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, La Défense

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

M. Jean-Pierre Berthet, Inspection générale du travail des transports, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, La Défense

M^{me} Catherine Lapeyre, Chargée de Mission, Sous-Direction branches et entreprises, ministère de l'Emploi et de la Solidarité, Paris

M^{me} Dominique Marchant, Adjoint au Chef, Division travail et emploi, Direction générale de l'aviation civile, Paris

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr. Valentin Klotz, Social Counsellor, Permanent Mission of Germany in Geneva

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Peter Päßgen, Permanent Mission of Germany in Geneva

GHANA

Mr. Ellis Hugh-Tamakloe, Senior Planning Officer (Aviation), Ministry of Roads and Transport, Accra

HUNGARY HONGRIE HUNGRÍA

Mr. Balazs Enyedy, Director General, Prime Minister's Office of Hungary, Miniszterelnoki Hivatal Privatizacios Titkarsag, Budapest

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Zoltán Varga, Director General, Ministry of Economics Affairs, Budapest

INDIA INDE

Mr. Anurag Goel, Joint Secretary, Ministry of Civil Aviation, New Delhi

INDONESIA INDONESIE

Mr. Ade Padmo Sarwono, First Secretary, Permanent Mission of Indonesia in Geneva

ITALY ITALIE ITALIA

M. Luigi Trento, Direzione Generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Roma

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M. Antonio Triola, Direttore Relazioni e Problemi Economici Internazionali, Roma

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr. Masaya Ojika, Counsellor, Permanent Mission of Japan in Geneva

KENYA

Mr. Charles N. Kimemia, Chief Air Transport Officer, Kenya Government Civil Aviation and Meteorological Department, Ministry of Transport and Communication, Nairobi

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. John Wanyanga, Assistant Director Int. Affairs, Directorate of Civil Aviation, Nairobi

Mr. Ephraim Waweru Ngare, Counsellor, Permanent Mission of Kenya in Geneva

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Mr. Sung-Ki Yi, Labour Attache, Permanent Mission of the Republic of Korea in Geneva

KUWAIT KOWEÏT

Mr. Mohammad Abdullrahem, Chief of International Relations Division, Air Transport Department, Directorate General of Civil Aviation, Safat

LATVIA LETTONIE LETONIA

Mr. Martins Pavelsons, Third Secretary, Permanent Mission of Latvia in Geneva

LEBANON LIBAN LÍBANO

M^{lle} Rola Noureddine, Premier Secrétaire, Mission permanente du Liban à Genève

LITHUANIA LITUANIE LITUANIA

H.E. Mr. Algimantas Rimkunas, Ambassador, Permanent Representative, Permanent Mission of Lithuania in Geneva

LUXEMBOURG LUXEMBURGO

M. Jean Zahlen, Premier conseiller de Gouvernement, ministère du Travail et de l'Emploi, Luxembourg

Adviser and Substitute/Conseillère technique et suppléant/Consejera técnica y suplente

M^{me} Nadine Welter, Attachée de Gouvernement, ministère du Travail et de l'Emploi, Luxembourg

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M. Gary Tunsch, Inspecteur principal, ministère du Travail et de l'Emploi, Luxembourg

MALTA MALTE

Ms. Catherine Tabone, Group Head International Affairs, Ministry of Social Policy, Air Malta, Luqa

MOROCCO MAROC MARRUECOS

M^{me} Siham Bouassa, Conseiller, Mission permanente du Maroc à Genève

MEXICO MEXIQUE MÉXICO

Sra. Socorro Roviroso, Ministro, Misión Permanente de México en Ginebra

MYANMAR

Mr. Tun Ohn, Counsellor, Permanent Mission of Myanmar in Geneva

PERU PÉROU PERÚ

Sra. Eliana Beraún, Segunda Secretaria, Misión Permanente de Perú en Ginebra

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr. Fernando Reynaldo, Director, Civil Aviation Training Centre, National Civil Aviation Security Secretariat (NCASS), Paranaque City

Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica

Ms. Regina Irene P. Sarmiento, Labor Attaché, Permanent Mission of the Philippines in Geneva

PORTUGAL

Sr. José Tomás Baganha, Vogal do Conselho de Administração do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), Lisboa

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. José Manuel Rocha Pimental, Conseiller, Tap-Air Portugal, Lisboa

RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

Mr. Yuri Romanenko, Executive Secretary, Commission of the Russian Federation for ICAO, Ministry of Transport, Moscow

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Armen A. Papoyan, Expert for International Relations, State Civil Aviation Authority (SCAA), Ministry of Transport, Moscow

SAUDI ARABIA ARABIE SAOUDITE ARABIA SAUDITA

Mr. A. Saleh, Presidency of Civil Aviation, Security of International Organization, Jeddah

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Mr. G. Selepe, Director, Air Transport Regulation, Department of Transport, Pretoria

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. Alfonso Moron Merchante, Inspector de Trabajo y Seguridad Social, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sra. Pilar Vicente Sanz, Directora de Programa, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid

Sr. Rodrigo García Conde, Misión Permanente de España en Ginebra

SRI LANKA

Mr. G.S. Withanage, Senior Assistant Secretary (Civil Aviation), Ministry of Transport, Highways and Civil Aviation, Colombo

SWITZERLAND SUISSE SUIZA

M. Peter Gasser, Secrétariat d'Etat à l'Economie (SECO), Direction du travail, marché du travail et assurance-chômage, Berne

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

M. Georges Panchard, Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Affaires internationales et sûreté, Berne

M. Antoine Lukac, Employé scientifique, Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), Berne

THAILAND THAILANDE TAILANDIA

Mr. Kamjorn Nakchuen, Minister Counsellor, Permanent Mission of Thailand in Geneva

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. N. Balankura, Second Secretary, Permanent Mission of Thailand in Geneva

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Habib Mekki, Sous-directeur du transport aérien, Direction générale de l'aviation civile, ministère du Transport, Tunis

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Mr. Mustafa Yesil, Head of Flight Standards Department, Directorate of General Civil Aviation, Ministry of Transport, Ankara

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M. Umit Yucekan, Aeronautical Engineer, Directorate General of Civil Aviation, Ankara

UNITED ARAB EMIRATES EMIRATS ARABES UNIS EMIRATOS ARABES UNIDOS

Mr. Salem Almuhairei, Director of International Affairs, Ministry of Labour and Social Affairs, Dubai

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr. Robert Hagen, Labor Attaché, United States Permanent Mission in Geneva

VENEZUELA

Sra. Madai Hernández, Consejera, Misión Permanente de Venezuela en Ginebra

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. William Santana, Primer Secretario, Misión Permanente de Venezuela en Ginebra

YUGOSLAVIA YUGOSLAVIE

Ms. Anka Vojvodic, Assistant Minister, Federal Ministry of Labour, Belgrade

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Milah Jetic, Counsellor, Federal Ministry of Labour, Belgrade

Mr. Aleksandar Radovanovic, Counsellor, Permanent Mission of Yugoslavia in Geneva

Members representing the Employers

Membres représentant les employeurs

Miembros representantes de los empleadores

Mr. Maxwell O. Arthur, Director, Strategic Planning, Ghana Civil Aviation Authority, Accra

M^{me} Olga Marie-Louise Barla, Directeur de l'administration et du personnel, Cameroon Airlines, Douala

Mr. Paul E. Chün, Vice-President Industrial Relations, KLM Royal Dutch Airlines, GP Amstelveen

Mr. Michael Eizenberg, Industrial Relations Manager, Qantas Airways Limited, Sydney

Mr. Michael Yao Foli, Chief Pilot, Ghana Airways Ltd., Accra

Ms. Rose Gidongo, Director Personnel and Administration, Civil Aviation Authority Uganda, Kampala

Ms. Denise E. Harvill, Director, International Human Resources, United Airlines, Chicago Il.

Mr. Patrick J. Heinke, Senior Director, Labour Relations, Air Canada, St. Laurent Québec

Mr. Igor Kurinnoi, Director-General, Congress of Russian Business Circles, Moscow
Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Ramstyam K. Maksutov, Deputy Director-General, Congress of Russian Business Circles, Moscow

Mr. Isaiah Dzincisai Maturure, Human Resources Director, Civil Aviation Authority of Zimbabwe, Harare

Mr. John M. Meenan, Senior Vice-President, Industry Policy, Air Transport Association of America Inc., Washington

Mr. Matthias Mölloney, Executive Vice-President Human Resources, Swissair Group, Zurich

Mr. Harold Radjkoemar Ramdhani, Vice-President, Suriname Trade and Industry Association, Paramaribo

Sr. Luis Razquín, Jefe, Unidad Relaciones Internacionales, IBERIA, Líneas Aéreas de España, Madrid

M. Pierre Rocheron, Directeur, Affaires sociales internationales, Air France, Roissy

Sra. Patricia Siles Alvarez, Directora, Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional, Callao

Mr. Harry Sillfors, Director Administration and Human Resources, SAS Scandinavian Airlines System, Stockholm

Mr. G.P. Srivastava, General Manager (P&HRD), Pawan Hans Helicopters Ltd., New Delhi

Ms. Maryse Tremblay, Senior Counsel, Labour and Employment, Air Canada, Station Airport, Dorval Quebec

Mr. Xavier Van-Der-Donckt, People and Organization Support Manager, British Airways Plc, Harmondsworth, Middlesex

Members representing the Workers

Membres représentant les travailleurs

Miembros representantes de los trabajadores

Mr. Adoté Ghandi Akwei, Secrétaire général, Syndicat des travailleurs des compagnies de navigation maritimes, aériennes et de transit (STRANAVITTO), Lomé

Ms. Pornpimon Ahrens, Thai Airways International Union (TAIU), Bangkok

Sr. Pedro Azambuja, Federação Nacional dos Aeronautas e Aeroaviários (FNAA), Rio de Janeiro

Mr. Fred Bruggeman, Secretary-General, Aircraft Engineers International, Capelle a/d Yssel

Sra. Alicia Castro, Secretaria General/Vicepresidenta /Diputada Nacional, Asociación Argentina Aeronaut, Buenos Aires

Mr. Eddie Chew, President, Singapore Airlines Staff Union, Singapore
Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Mohan Retna, Vice-President, Singapore Airlines Staff Union, Singapore

Mr. Roy Pek, Assistant General Secretary, Singapore Airlines Staff Union, Singapore

Mr. Kenny Chipato, International Transport Workers' Federation (NAWU), Harare

M. Jan Coolbrandt, Secrétaire, Fédération internationale des organisations syndicales du transport (FIOS CCOD), Bruxelles

Mr. Junichi Ishikawa, President, Japan Federation of Aviation Industry Unions (Koku-Rengo), Tokyo

Mr. Andrew Maswanganye, South African Transport and Allied Workers Union (SATAWU), Johannesburg

Sra. Liliana Matéus, Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo (ACDAV), Bogotá

Mr. Stephen Morash, Chairperson Board of Trust – Flight Attendant, CUPE Airline Division, Ontario

Mr. Bhavish Munboth, Fédération internationale des organisations syndicales du transport, AMSLEU, Vacoas

Ms. Lioudmila Novikova, Chairman, Trade Union Committee, Moscow

Ms. Ilona Ritter, Vereinte Dienstleistungs Gewerkschaft, Berlin

Mr. George Ryde, Assistant Secretary, Aviation and Marine Engineers Association (AMEA), Auckland

M. Mohamed Sardy, Membre du bureau national, Union marocaine du travail (UMT), Casablanca

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Taibi Yakouty, Union Marocaine du Travail, Royal Air Maroc, Casablanca

Ms. Linda White, Assistant National Secretary, Australian Services Union (ASU), Carlton South

Mr. Mustafa Yagci, Turkish Civil Aviation Union, Hava-Is, Istanbul

Mr. Zhao Yansong, Vice-President, Civil Aviation Workers' Trade Union of China, Beijing

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Liu Jiyong, Division Chief, International Liaison Department, All-China Federation of Trade Unions, Beijing

Others Autres Otros

Representatives of United Nations, specialized agencies
and other official international organizations

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées et
d'autres organisations internationales officielles

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos
especializados y de otras organizaciones internacionales oficiales

European Commission

Commission européenne

Comisión Europea

Mr. De Vos Koen, Administrator, Brussels

Mr. Manuel Sanchis, Principal Administrator, Brussels

International Civil Aviation Organization (ICAO)

Organisation de l'aviation civile internationale

Organización de Aviación Civil Internacional

Mr. Christian Eigl, Regional Director Europe, Neuilly

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Mr. Alberto Gabriele, Economic Affairs Officer, Geneva

Mr. Iddo Dror, Research Assistant, DITC Intern., Geneva

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

Aircraft Engineers International (AEI)

Mr. Fred Bruggeman, Secretary-General, Capelle a/d Yssel

Airports Council International (ACI)

Mr. Alexander Strahl, Secretary-General, Geneva

Mr. Paul Behnke, Director, Economics and Security, Geneva

European Cockpit Association (ECA)

Mr. Giancarlo Crivellaro, General-Secretary, Brussels

International Air Transport Association (IATA)

Association du transport aérien international

Asociación de Transporte Aéreo Internacional

Mr. Koki Nagata, Vice-President, International Relations, Geneva

Mr. Peter Morris, Chief Economist, Hounslow, Middlesex

International Confederation of Free Trade Unions (IFCTU)

Confédération internationale des syndicats libres (CISL)

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)

Mr. Dan Cunniah, Director, Geneva Office, Geneva

Ms. Anna Biondi, Assistant Director, Geneva Office, Geneva

Mr. Jerry Zellhoefer, AFL-CIO European Representative, Paris

International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)

Fédération internationale des associations de pilotes de ligne

Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea

Mr. Rick Brennan, Chairman Industrial Committee, Arnham, Surrey

International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA)

Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien

Federación Internacional de las Asociaciones de Directores del Tráfico Aéreo

Ms. Sophie Billaud, Liaison Officer to International Organizations, Yverdon-les-Bains

Ms. Ruth Marlin, Managing Director, Washington

Mr. Douglas Churchill, Executive Vice-President Professional, Montreal

Mr. Marc Baumgartner, Executive Vice President Europe, Geneva

International Federation of Air Traffic Safety Electronic Associations (IFATSEA)

Fédération internationale des associations de l'électronique de sécurité du trafic aérien

Mr. Iain Findlay, Executive Secretary, London

Mr. Michel Bryand, ILO Liaison Officer, Prangins

International Federation of Business and Professional Women

Fédération internationale des femmes de carrières libérales et commerciales

Federación Internacional de Mujeres de Negocios y Profesionales

Ms. Conchita Poncini, Coordinator, Troinex/Geneva

International Federation of Trade Unions of Transport Workers

Fédération internationale des organisations syndicales du personnel des transports (FIOST)

Federación Internacional de Sindicatos del Personal del Transporte

M. Erik Aarts, Section aviation civile, CNV Bedrijvenbond, Hoofddorp

International Federation of University Women

Fédération internationale des femmes diplômées des universités

Federación Internacional de Mujeres Universitarias

Ms. Katherine Hagen, Versoix

Ms. Conchita Poncini, Coordinator, Troinex/Geneva

International Organisation of Employers (IOE)

Organisation internationale des employeurs

Organización Internacional de Empleadores (OIE)

Mr. George James, Adviser, Cointrin/Geneva

Mr. Brent Wilton, Senior Adviser, Cointrin/Geneva

Mr. Heiko Lange, Executive Vice-President, Airline Personnel Directors Conference, Frankfurt

Mr. K. Manfred Merz, c/o Lufthansa German Airlines, Cologne

Mr. Stephen Schofield, General Manager Industrial Relations, Qantas Airways Limited, Sydney

International Transport Workers' Federation (ITF)

Fédération internationale des ouvriers du transport

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Ms. Sandra Fernandes, Director, Portuguese Cabin Crew Trade Union (SNPVA), Lisbon

Mr. Francisco Cruz, Vice-President, Portuguese Cabin Crew Trade Union (SNPVA), Lisbon

Sr. Antonio Sánchez, Madrid

Sr. Enrique Carmona Fernández, Madrid

Mr. Kemal Ülker, Responsible for the External Relations, Turkish Civil Aviation Union (Hava-Is), Istanbul

Mr. Laurence King, Chairman Air Traffic Controllers, Prospect UK Union, London

Mr. Tim Lyle, National Secretary, Transport and General Workers' Union (TGWU), London

Mr. Randall Weiland, National Air Traffic Controllers Association (NATCA), Burlington KY

Mr. Joel Brown, National Air Traffic Controllers Association (NATCA), ICAO Liaison to Headquarters, Washington, DC

Ms. Nicola Dias Pereira, British Airways Employees Union, Mumbai

Mr. Bent Gehlsen, Chairman, Cabin Union Denmark (CUD), Kastrup

Mr. Stavros Giannopoulos, Cabin Crew Union of Olympic Airways (EISF), Athens

Ms. Katerina Fassoula, The Flight Attendants Union (EISF), Athens

Mr. Iacopo Prissinotti, Unionist, Confederazione Italiana Sindacali Lavoratori (FIT-CISL), Rome

Ms. Megumi Hasunuma, Federation of Aviation Industry Unions (IFAIU), Tokyo

Ms. Anupama Malik, General Secretary, British Airways Employees Union (BAEU), New Delhi

M. Alain Placidet, Fédération nationale des syndicats des transports (CGT), Montreuil

Sra. Ivonne Ortegón Cardozo, Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo (ACDAV), Bogotá

Mr. David Cockroft, General Secretary, London

Mr. Shane Enright, Aviation Secretary, Civil Aviation Section, London

Mr. Ingo Marowsky, Assistant Secretary, Civil Aviation, London

Mr. Joe Magee, Air Traffic Services Adviser, Surrey

Ms. Brenda O'Brien, ETS Assistant General, Brussels

Union Network International (UNI)

Mr. Bob Ramsay, Head, Property Services, Nyon

World Confederation of Labour

Confédération mondiale du travail (CMT)

Confederación Mundial del Trabajo (CMT)

M^{me} Béatrice Fauchère, Représentante permanente, Genève

World Federation of Trade Unions

Fédération syndicale mondiale (FSM)

Federación Sindical Mundial (FSM)

Sra. Aída Avella, Representante Permanente, Ginebra

Sr. Luis Narváez García, Asesor Jurídico, Ginebra