

International Transport Workers' Federation Civil Aviation Section



A Framework for Civil Aviation in Africa ***(English and French)***

Summary

This paper acknowledges the need for the consideration of regional aspects in the development of a strong aviation industry.

It is based on a series of ILO-supported events about the future of aviation in Africa. By doing so, it highlights the role the ILO can play in developing a fruitful dialogue with all stakeholders, employers, governments and employees alike.

It analyses the challenges for aviation in Africa and makes recommendations for growth of this transport sector in that region.

A Framework for Civil Aviation in Africa

GENERAL CONSIDERATIONS

1. This document builds on the findings of the following events:
 - Tripartite Meeting on Civil Aviation, Geneva, Switzerland, January 2002
 - Tripartite Workshop on Civil Aviation in Latin and Central America, San José, Costa Rica, May 2003
 - FES/ITF Workshop on Civil Aviation in North Africa and the Middle East (Arab World), Beirut, Lebanon, December 2005
 - ILO/ITF Workshop on Civil Aviation in East Africa, Nairobi, Kenya, June 2006
 - FES/ITF/ILO Workshop on Civil Aviation in West Africa, Cotonou, Benin, July 2006.

Challenges

2. The lack of an adequate transport infrastructure remains an impediment to the development of international and intra-African trade. The continent is mostly served by relatively small and fewer privately operated enterprises working under poor operational conditions, facing higher risks and costs. Africa's transport costs are among the highest in the world.
3. Civil aviation in Africa faces a series of problems. The existence of over 50 non-physical barriers has limited the access to air transport markets in Africa resulting in small markets for small airlines, high costs of air transport because of the relative lack of cooperation between airlines and air space regulatory authorities.
4. There was agreement that the situation differed from country to country. Some countries have economically healthy flag carriers, some partly privatized, that can compete on equal footing with foreign competitors. In other countries, national airlines have disappeared or are facing serious financial and operational difficulties as well as strong competition from non-African airlines.
5. In recent years several airlines were liquidated and have ceased operations.
6. The air transport industry has a major impact on economic development and social cohesion, given the public interest responsibilities of governments for economic regulation, ensuring sustainability of the

infrastructure, mitigating the adverse effects of the crisis on employment, and promoting good practices and social dialogue. Unfortunately, some governments in the region are not always sufficiently aware of their role and responsibilities.

7. Currently, the most important task is that of re-establishing stability in the sector by maintaining standards in the civil aviation sector. There have been an elevated number of aircraft losses in Africa since 2002, and serious concerns exist about airport safety. Aviation safety standards are seriously threatened due to the lack of regulation and enforcement, particularly in the newer companies.
8. The challenges to continue to fulfil the highest safety and security standards may be hampered by the decision of the European Commission to publish a list of airlines that are banned from the European Union. Most of the banned airlines are from Africa. African critics point out that most of the banned airlines no longer operate and never fly to Europe anyway. However, the practice of issuing 'certificates of convenience' – enabling aircraft that do not fully comply with safety standards to operate – must be forcefully condemned.
9. The Yamoussoukro Decision concerning the liberalization of access to air transport markets in Africa was to have been fully implemented by August 2002. The Meeting of African Ministers responsible for Air Transport (May 2005) expressed concern about the inordinate delay in the implementation of the Decision. It recognized that some states have made progress towards the implementation of the Decision but that other states are still lagging behind for various reasons.
10. Traditional business models used in aviation are confronted with a changing environment. For example, the creation of new, private airlines and low-cost carriers is a new factor in the industry. The privatisation of aviation infrastructure, such as airports and air traffic services, also needs mentioning. Although this creates job opportunities, casualisation of employment and retrenchments are also experienced.
11. These challenges have had an adverse effect on the number and quality of jobs in civil aviation in the region, although it is unfortunately not possible to give precise figures. The redundancies that have occurred in several countries have affected and may continue to affect a number of occupational groups. It was noted that in several instances employees did not receive the final payment due to them or sometimes had to wait several years before receiving them.
12. The difficulties experienced by Africa's airlines include high taxes, airport and aviation service charges and fuel prices. The degree of such difficulties varies from country to country.
13. Insurance costs have risen considerably because of recent international and regional events. Security costs have increased for airlines, although these costs should be borne by governments.
14. Channels of communication of all stakeholders have not addressed these challenges appropriately yet, and an improved social dialogue is called for.

Good practice

15. There is no single model of 'good practice' and none is sufficiently adaptable to the circumstances and needs of different countries. Good practices are not static; their working should be monitored and experiences shared. Good practices in crisis periods were intended to be of a temporary nature, and may not be suitable under normal circumstances. Socially responsible human resource policies could help to develop long-term, pro-active policies, building confidence between management and workers.

RECOMMENDATIONS

Fundamental principles and rights

16. Civil aviation workers and employers should enjoy the benefits of fundamental principles and rights at work, in particular the right to freedom of association, to collective bargaining, and corporate social responsibilities.

Safety and security

17. Reinforcing a culture of safety and security in all segments of the aviation sector, through training and other activities aimed at helping employees to acquire new skills, will help to restore passenger confidence in the industry, and this in turn will lead to greater stability.
18. Governments, social partners and other stakeholders have an important role to play in addressing safety and security. Governments have responsibility for the safety and security of their citizens and should ensure that appropriate security measures are in place for the aviation industry, and where appropriate, consistent with ICAO standards, recommended practices and guidance material. The creation of the East African Civil Aviation Safety and Security Oversight Organization is a step forward. Similar bodies should be created in other sub-regions.

Restructuring

19. The orderly evolution of air transport services should be ensured within the framework of ICAO and of its principles of sovereignty and reciprocity, so as to facilitate the participation of all nations in the provision and the enjoyment of economic benefits from aviation services. The same principles are embodied in the Yamoussoukro Decision, including fair and non-discriminatory competition.

Social dialogue

20. There was agreement that changes in the industry where necessary – stability, restructuring, security and safety – needed to be discussed through a meaningful, transparent, results-oriented and productive social dialogue, reflecting existing and anticipated conditions.
21. In order to contribute to the development of a resilient aviation industry for the twenty-first century, social dialogue at the workplace, enterprise, national and international levels should be encouraged.
22. Social dialogue is understood to include all types of negotiation, consultation or simply exchange of information among representatives of governments, employers and workers on issues of common interest

relating to economic and social policy. It can be either bipartite or tripartite and can take place at all levels.

23. The selection of the appropriate levels at which social dialogue will take place, the parties involved, their commitment to the process, training to effectively participate in the process, and the possible need for regional or national models, are essential preconditions for effective and transparent social dialogue.
24. Ideally, tripartite aviation consultation forums should be established or strengthened at national and regional policy levels to ensure the involvement of the social partners in the development of national aviation policy.
25. Social dialogue on civil aviation in Europe and some African countries, like in the case of ASECNA/FESTA in 1990, could provide models. But, different circumstances may require different approaches. However, broadly similar policies should be implemented among regional bodies such as the African Union, East African Community, COMESA, ECOWAS, CEMAC, WAEMU, SADCC, and other bodies in Africa.
26. The workshop welcomes the decision by the ICAO Worldwide Air Transport Conference in March 2003, to take full advantage of social dialogue in the context of the global economic debate in the aviation industry.

The function of government

27. Governments should recognize the critical public interest role that civil aviation plays in the overall economy and afford it an appropriate place in national, regional or subregional strategic planning.
28. The development of air transport requires an adequate infrastructure, which implies continuous investment from governments in order to meet growing demand. This should not be at the expense of the workers.
29. There is a continuing requirement for training and retraining, in the interest of both companies and employees. Governments, within the framework of ICAO and elsewhere, have a responsibility for establishing training standards, including licensing for cabin crew, technical and other staff.
30. Governments should encourage consultations among the social partners in civil aviation at all levels, and monitor its progress.
31. As a matter of 'good practice', the social policies of governments should provide for unemployment benefits, health insurance, secure pension funds, training and further training for unemployed workers. To that end, governments should ensure the implementation of 'good practices' with a view to promoting industrial stability, and should ensure workers are compensated in a transparent manner.

32. In terms of training, governments should – in the spirit of promoting a national skill pool – consider creating a secure professional training fund.
33. Governments should cover costs relating to security and should support mutual insurance coverage, thereby preventing financial damage to companies that can adversely affect conditions of work and lead to redundancies.
34. Governments should continue to safeguard the independence and integrity of national air safety regulators and promote standardization of the applicable standards by these bodies.
35. Governments should continue to ensure, by making the necessary investments, that their national aviation authorities have the necessary means and resources for the effective oversight and implementation of all components of an increasingly global yet fragmented industry.
36. In view of the current precarious financial situation of the air transport sector, it is important to avoid increases in charges by airports and air traffic control services providers, while also noting the necessity for governments to safeguard the capacities of these key infrastructure elements.
37. It is essential that governments ensure that aviation service or product providers do not abuse their monopoly, and apply economic regulatory mechanism based on the principles of fair payment, cost transparency and equality of treatment for all services, bearing in mind the need to ensure that all those in the value chain are cost-effective in providing their respective services.
38. Governments should, in the context of new security regulations, ensure that the fundamental and civil rights of aviation employees are protected.
39. Governments, with the active support of the industry and workers, should gather data, monitor employment and trends in the industry, and produce employment statistics, with a view to assisting social dialogue and planning in the sector.

Good practices

40. Steps should be taken to ensure the exchange and wide dissemination of information on the use of good practices with regard to socially responsible human resources policies. These practices could include the measures referred to in the national and international reports presented during the Workshop, and from other sources.

ILO activities

41. The International Labour Office should maintain an active programme to promote tripartite dialogue in the civil aviation sector in Africa, establish active links with the African Civil Aviation Commission (AFCAC), AFRAA,

ACOA, promote and disseminate examples of good practices of social dialogue in the region. It should also intervene strongly to promote the fundamental rights of workers in the region and the application of relevant Conventions.

Role of the ITF

42. The role of the ITF should be pro-active engagement in African aviation, through its Secretariat and its affiliated trade unions, on all levels of activity and concern.
43. ITF is open to consultation and negotiation with all stakeholders in the industry. It will ensure that workers' representatives are democratically elected and duly represent their respective constituency.
44. As such, progress of the Yamoussoukro Decision process and/or the integration of East African aviation is welcomed, under the condition that workers' interests are represented and workers voice is heard. Accordingly, membership in the Yamoussoukro Decision "Monitoring Body" and comparable committees in the East African integration process, and others, should be achieved.
45. ITF should also serve as a watchdog in such processes, monitor, collect and disseminate relevant information, remind governments of their role and obligations, and intervene on behalf of its affiliated unions if and when needed.
46. It must be safeguarded that aviation safety and security issues never become part of the competitive environment. Where and when aviation safety and security standards are developed, ITF should achieve workers' involvement from the early stages, and ensure the standards are implemented. This is especially but not exclusively true for the East African Safety and Security Oversight Organisation.
47. Where and when training standards are developed, ITF should ensure it is consulted about and involved in the training to be developed from the early stages, and the employers adhere to the agreed training standards.
48. Where and when needed, the creation of supra-national, sub-regional or regional collective bargaining forum should be considered and possibly facilitated.
49. ITF should assess and endeavour to participate in efforts to secure professional training funds, together with governments and employers.

IMPLEMENTATION AND MONITORING

On the national level

50. Civil aviation trade unions should work on increasing their membership. The stronger the unions, the greater the part they can play as stakeholders. Un-organised workers, women workers, and young workers, should be given extra attention.
51. Trade unions in the aviation sector should seek to consolidate their strength in order to reach maximum power, and encourage national coordination among aviation unions and with trade unions from other sectors should be increased.
52. Non-ITF affiliated trade unions should be invited to affiliate to the ITF to increase the power of the ITF-family.
53. Trade union should approach stakeholders and raise awareness of workers' views on possible aviation developments, based on this paper. Stakeholders are governments, parliamentarians, airlines, airport authorities, regulators, national aviation agencies, air traffic service providers, aviation related services, the media, and others.

On the sub-regional level

54. Trade unions in sub-regions should try and approach sub-regional bodies in a concerted way and with a harmonised agenda. This includes inter-governmental bodies (council of ministers), regulatory bodies, employers, and all others.
55. In order to reach such a harmonised position, sub-regional coordination is crucial, and sub-regional working groups among trade unions should be considered to initiate, monitor, and move this process.
56. In order to reinvigorate the social dialogue in the ASECNA-structure, trade union coordination through the currently dormant FESTA should be revived.

On the regional and international level

57. In coordination with the ITF regional office in Nairobi and/or the Coordinator in Francophone Africa, the Secretariat should contact regional and international bodies and promote this document and workers' participation in all decision making processes.
58. A list of all ILO-offices in Africa is attached to this document, and involvement of ILO in this process should be considered crucial.

Monitoring

59. Monitoring of this document and its implementation should be the responsibility of the national unions and the ITF Secretariat. Future global and regional aviation meetings should take this agenda item into consideration.
60. Reporting regularly to the ILO in Geneva should be considered, in order to ensure the organisation's continued involvement.

Annex: ILO Offices in Africa:

ILO Office in Abidjan
ILO Office in Addis Ababa
ILO Office in Algiers
ILO Office in Antananarivo
ILO Office in Cairo [Public: English]
ILO Office in Dakar [Public: Français]
ILO Office in Dar es Salaam
ILO Office in Kinshasa
ILO Office in Lagos
ILO Office in Lusaka
ILO Office in Pretoria
ILO Office in Yaoundé

Un cadre de travail pour l'aviation civile en Afrique

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

1. Ce document s'appuie sur les conclusions des réunions suivantes:
 - Réunion tripartite sur l'aviation civile, Genève, Suisse, janvier 2002
 - Atelier tripartite sur l'aviation civile en Amérique latine et en Amérique centrale, San José, Costa Rica, mai 2003
 - Atelier FES/ITF sur l'aviation civile en Afrique du Nord et au Moyen-Orient (Monde arabe), Beyrouth, Liban, décembre 2005
 - Atelier OIT/ITF sur l'aviation civile en Afrique orientale, Nairobi, Kenya, juin 2006
 - Atelier FES/ITF/OIT sur l'aviation civile en Afrique occidentale, Cotonou, Bénin, juillet 2006.

Défis

2. Le manque d'infrastructure de transport adéquat demeure une contrainte majeure pour le développement du commerce international et interafricain. Le continent est la plupart du temps desservi par quelques entreprises privées de petites tailles opérant dans des conditions d'exploitation pauvres et faisant face à des risques et à des coûts plus élevés. Les coûts du transport de l'Afrique sont parmi les plus élevés au monde.
3. L'aviation civile en Afrique fait face à de nombreuses difficultés. L'existence de plus de 50 barrières non physiques a limité l'accès aux marchés africains du transport aérien avec pour résultat des marchés restreints, de petites compagnies aériennes, des coûts élevés de transports aériens en raison du manque relatif de coopération entre les compagnies aériennes et entre autorités de régulation de l'espace aérien.
4. L'on s'accorde que la situation diffère d'un pays à l'autre. Quelques pays ont les compagnies nationales économiquement saines, certaines partiellement privatisées, à même de concurrencer à pied d'égalité les concurrents étrangers. Dans d'autres pays, les compagnies aériennes nationales ont disparu ou font face à des difficultés financières et opérationnelles graves en plus de la forte concurrence des compagnies non africaines.
5. Ces dernières années plusieurs compagnies aériennes ont été liquidées et ont cessé leurs opérations.
6. L'industrie des transports aériens a un impact important sur le développement économique et la cohésion sociale, étant donné les responsabilités d'intérêt public des gouvernements pour une réglementation économique assurant la durabilité de l'infrastructure, atténuant les effets nuisibles de la crise sur l'emploi, et favorisant des bonnes pratiques et le dialogue social. Malheureusement, certains gouvernements

dans la région ne se rendent pas toujours suffisamment compte de leurs rôles et responsabilités.

7. Actuellement, la tâche la plus importante est celle de rétablir la stabilité dans le secteur en maintenant des normes dans l'industrie de l'aviation civile. Il y a eu un nombre élevé de pertes d'avion en Afrique depuis 2002, et la sécurité aéroportuaire est cause de sérieuses préoccupations. Les normes de sécurité en matière d'aviation sont sérieusement menacées par l'absence de réglementation ou la non-application de celles qui existent, particulièrement pour les nouvelles compagnies.
8. Les défis pour continuer à assurer les niveaux les plus élevés de sûreté et de sécurité peuvent être entravés par la décision de la Commission européenne de publier une liste de compagnies aériennes qui sont interdites dans l'Union Européenne. La plupart des compagnies interdites sont africaines. Les critiques africains précisent que la plupart de ces compagnies interdites n'opèrent plus et du reste, ne desservent pas l'Europe. Cependant, la pratique de délivrer des «certificats de complaisance» permettant à des avions, qui ne remplissent pas entièrement les normes de sécurité, de voler – doit être condamnée avec force.
9. La Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation de l'accès aux marchés de transports aériens en Afrique devait entrer en vigueur au mois d'août 2002. La réunion des ministres africains chargés des transports aériens (mai 2005) a exprimé des inquiétudes concernant le trop grand retard dans la mise en œuvre de la décision. Elle a noté que quelques États ont accompli des progrès dans ce sens mais que d'autres États sont à la traîne pour différentes raisons.
10. Les modèles traditionnels de gestion utilisés dans l'aviation sont en contradiction avec l'évolution en cours de l'environnement. Par exemple, la création de nouvelles compagnies aériennes privées et des transporteurs à bas coûts est un élément nouveau dans l'industrie. Il faut également mentionner la privatisation des infrastructures aériennes, comme les aéroports et les services de circulation aérienne. Bien que ceci crée des possibilités d'emploi, on assiste aussi à la précarisation des emplois et aux licenciements.
11. Ces défis ont eu des effets négatifs sur le nombre et la qualité des emplois dans l'aviation civile dans la région, bien qu'il ne soit malheureusement pas possible de donner des chiffres précis. Les compressions qui se sont produites dans plusieurs pays ont affecté et peuvent affecter encore certains groupes professionnels. On a constaté que dans plusieurs cas les travailleurs licenciés n'ont pas perçu leurs droits légaux, ou ont dû parfois attendre plusieurs années avant de les recevoir.
12. Les difficultés rencontrées par les compagnies aériennes africaines incluent les impôts élevés, les taxes aéronautiques et les prix du carburant. Le degré de telles difficultés change d'un pays à l'autre.
13. Les coûts d'assurance ont accru considérablement en raison des événements internationaux et régionaux récents. Les coûts de sécurité pour les compagnies aériennes ont augmenté, alors que ces coûts devraient être à la charge des gouvernements.
14. La coopération entre toutes les parties prenantes du secteur n'a pas encore permis de relever convenablement ces défis, et un meilleur dialogue social est essentiel.

Bonnes pratiques

15. L'atelier a considéré qu'il n'y avait aucun modèle de «bonnes pratiques» et qu'aucune stratégie rapportée n'était vraiment adaptable aux circonstances et aux besoins d'autres pays. Les bonnes pratiques ne sont pas statiques; leur fonctionnement devrait être surveillé et des expériences partagées. Des bonnes pratiques dans certaines périodes de crise sont censées avoir un caractère provisoire, et peuvent ne pas convenir dans des circonstances normales. Des politiques socialement responsables de gestion des ressources humaines peuvent contribuer à développer des politiques à long terme, proactives, renforçant la confiance entre gestionnaire et travailleurs.

RECOMMANDATIONS

Principes et droits fondamentaux

16. Les travailleurs et les employeurs de l'aviation civile doivent pouvoir jouir des avantages des principes et des droits fondamentaux au travail, en particulier le droit à la liberté d'association, à la négociation collective, et des responsabilités sociales des entreprises.

Sûreté et sécurité

17. Le renforcement d'une culture de la sûreté et de la sécurité dans tous les chaînons du secteur de l'aviation, à travers la formation et d'autres activités devant aider les employés à acquérir de nouvelles compétences, aidera à restaurer la confiance des passagers à l'industrie, ce qui, à son tour, conduira à une plus grande stabilité.
18. Les gouvernements, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes ont un rôle important à jouer dans la sûreté et la sécurité. Les gouvernements ont la responsabilité de la sûreté et de la sécurité de leurs citoyens et devraient s'assurer que les mesures de sécurité appropriées existent dans l'industrie d'aviation et sont, là où c'est nécessaire, conformes aux normes, pratiques recommandées et documents cadres de l'OACI. La création de l'Organisation Est Africaine de Coopération pour la Sûreté et la Sécurité de l'Aviation Civile est un pas en avant. Des organisations similaires devraient être créées dans les autres sous-régions.

Restructuration

19. Le développement coordonné des services de circulation aérienne doit être assuré dans le cadre de l'OACI et de ses principes de la souveraineté et de réciprocité, afin de faciliter la participation de toutes les nations dans la fourniture des services aériens et dans les bénéfices des avantages économiques y afférant. Les mêmes principes sont contenus dans la décision de Yamoussoukro, y compris la concurrence juste et non discriminatoire.

Dialogue social

20. Il était convenu que les changements dans l'industrie, là où cela est nécessaire – stabilité, restructuration, sécurité et sûreté –, doivent faire l'objet de discussions dans

le cadre d'un dialogue social franc, transparent, efficace et productif, reflétant les conditions existantes et prévisibles.

21. Afin de contribuer au développement d'une industrie de l'aviation prospère pour le vingt et unième siècle, le dialogue social doit être encouragé sur les lieux de travail, dans l'entreprise, et aux plans national et international.
22. Le dialogue social doit s'appliquer à tous les types de négociation, de consultation ou simplement d'échange d'informations entre les représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs sur des questions d'intérêt commun concernant la politique économique et sociale. Il peut être bipartite ou tripartite et peut avoir lieu à tous les niveaux.
23. L'identification des niveaux appropriés auxquels le dialogue social aura lieu, celle des parties concernées, leur engagement dans le processus, leur formation pour une participation efficace au processus, et l'éventuel besoin de modèles régionaux ou nationaux, sont des conditions préalables essentielles pour un dialogue social efficace et transparent.
24. L'idéal est d'établir ou de renforcer, aux niveaux national et régional, des cadres tripartites de consultation sur l'aviation pour assurer la participation des partenaires sociaux dans le développement des politiques nationales d'aviation.
25. Le dialogue social sur l'aviation civile pratiqué en Europe et dans quelques pays africains (comme l'ASECNA/FESTA en 1990) pourrait servir de modèles. Mais, différentes circonstances peuvent exiger différentes approches. Cependant, en général des politiques similaires doivent être mises en oeuvre au niveau des organes régionaux comme l'Union africaine, la Communauté Est africaine, le COMESA, la CEDEAO, la SADC, l'UEMOA, la CEMAC, et d'autres organes en Afrique.
26. L'atelier se félicite de la décision par la Conférence mondiale de transports aériens de l'OACI en mars 2003, de mettre pleinement à profit les vertus du dialogue social dans le cadre du débat économique mondial sur l'industrie de l'aviation.

Le rôle du gouvernement

27. Les gouvernements doivent reconnaître le rôle d'intérêt public essentiel que l'aviation civile joue dans l'économie dans son ensemble et lui accorder une place et des ressources appropriées dans la planification stratégique nationale, régionale ou sous-régionale.
28. Le développement des transports aériens exige une infrastructure appropriée, donc des investissements continus de la part des gouvernements, ceci afin de pouvoir répondre à la demande sans cesse en hausse. Ces investissements ne doivent pas se faire aux dépens des travailleurs.
29. Il y a une demande continue pour la formation et le recyclage, dans l'intérêt et des compagnies et des employés. Les gouvernements, dans le cadre de l'OACI et d'autres, ont une responsabilité d'établir des normes de formation, y compris pour les licences du personnel navigant commercial, technique et autres.
30. Les gouvernements doivent encourager des consultations parmi les partenaires sociaux dans l'aviation civile à tous les niveaux, et suivre son évolution.

31. Comme «bonne pratique», les politiques sociales des gouvernements doivent prévoir des allocations de chômage, l'assurance-maladie, garantir les pensions, assurer la formation et initier des formations complémentaires pour les travailleurs sans emploi. A cet effet, les gouvernements doivent veiller à la mise en oeuvre des «bonnes pratiques» en vue de favoriser la paix sociale et de veiller à la transparence des compensations aux travailleurs.
32. En matière de formation, les gouvernements doivent – dans l'esprit de promouvoir un pool national de compétences – créer des fonds bloqués de formation professionnelle.
33. Les gouvernements doivent couvrir les coûts afférant à la sécurité et garantir un soutien pour une assurance mutuelle, évitant de ce fait des dommages financiers aux compagnies qui pourraient compromettre les outils de travail et entraîner des licenciements.
34. Les gouvernements doivent continuer à préserver l'indépendance et l'intégrité des services nationaux de réglementation de sûreté aérienne et à favoriser l'élaboration, par ces services, de normes applicables.
35. Les gouvernements doivent continuer à s'assurer, en faisant les investissements nécessaires, que leurs autorités aéronautiques nationales ont les moyens et les ressources nécessaires pour la supervision et la mise en oeuvre efficaces de toutes les composantes d'une industrie de plus en plus globale même si elle est fragmentée.
36. Au vu de l'actuelle situation financière précaire du secteur de transports aériens, il est important que les aéroports et les fournisseurs de services de contrôle de circulation aérienne évitent des augmentations des charges, même si en même temps il y a une nécessité pour les gouvernements de maintenir les capacités de ces services d'infrastructure essentiels.
37. Il est essentiel que les gouvernements s'assurent que les fournisseurs de services et de produits aériens n'abusent pas de leur monopole, et appliquent les règles économiques basées sur les principes du prix juste, dans la transparence des coûts et de l'égalité du traitement pour tous les services, en gardant à l'esprit la nécessité de s'assurer que tout au long de la chaîne, tous puissent être efficaces et fournir respectivement leurs services.
38. Les gouvernements doivent, dans le contexte de nouveaux règlements de sécurité, s'assurer que les droits fondamentaux et civiques des employés de l'aviation sont protégés.
39. Les gouvernements, avec l'appui actif de l'industrie et des travailleurs, doivent recueillir des données, surveiller l'emploi et les tendances dans l'industrie, et produire des statistiques sur l'emploi, en vue de faciliter le dialogue social et la planification dans le secteur.

Bonnes pratiques

40. Des mesures doivent être prises pour assurer l'échange et une large diffusion d'informations sur le recours à de bonnes pratiques en ce qui concerne des politiques socialement responsables de ressources humaines. Ces pratiques

comprennent les mesures mentionnées dans les rapports nationaux et internationaux présentés pendant l'atelier, et aussi provenant d'autres sources.

Activités de l'OIT

41. Le Bureau International du Travail doit maintenir un programme actif visant à promouvoir le dialogue tripartite dans le secteur de l'aviation civile africaine, à établir des liens actifs avec la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Association Africaine des Compagnies Aériennes (AFRAA), l'Association des compagnies aériennes arabes, à favoriser et diffuser des exemples de bonnes pratiques sur le dialogue social dans la région. Il doit également intervenir fortement pour favoriser les droits fondamentaux des travailleurs dans la région et la mise en application des conventions appropriées.

Rôle de l'ITF

42. Le rôle de l'ITF doit être un engagement proactif dans l'aviation africaine, à travers son secrétariat et ses syndicats affiliés, à tous les niveaux d'activité et de préoccupation.
43. L'ITF est ouverte à des consultations et des négociations avec toutes les parties prenantes dans l'industrie. Elle s'assurera que les représentants des travailleurs sont démocratiquement élus et représentent dûment leurs mandants respectifs.
44. Aussi, les progrès dans la mise en œuvre de la décision de Yamoussoukro et/ou dans l'intégration de l'aviation en Afrique orientale sont les bienvenus, tant que les intérêts des travailleurs sont représentés et leurs voix entendues. En conséquence, une place dans le «comité de suivi» de la décision de Yamoussoukro et d'autres dans des comités similaires, comme le processus d'intégration Est Africain, doivent être obtenues.
45. L'ITF doit suivre de tels processus, surveiller, rassembler et diffuser les informations appropriées, au besoin, rappeler aux gouvernements leurs rôles et engagements, et intervenir au nom de ses affiliés.
46. Elle doit veiller que les questions de sûreté et de sécurité de l'aviation ne tombent jamais dans les domaines ouverts à la concurrence. Là où et quand des normes de sûreté et de sécurité d'aviation sont développées, l'ITF doit veiller que les travailleurs, dès les phases préparatoires, soient de la partie, et s'assurer que les normes sont mises en application. C'est particulièrement le cas, et pas exclusivement, pour l'Organisation Est-africaine de coopération pour la sûreté et la sécurité de l'aviation civile.
47. Là où et quand des normes de formation sont développées, l'ITF doit veiller à être consultée et impliquée dans la formation à donner dès les phases initiales. Elle doit aussi s'assurer que les employeurs adhèrent aux normes de formation convenues.
48. On devrait envisager, et si possible faciliter, la création d'un forum de négociations collectives supranational, sous-régional ou régional, là et quand cela paraît nécessaire.
49. L'ITF doit participer aux efforts d'évaluation et de mobilisation des fonds pour la formation professionnelle, ensemble avec les gouvernements et les employeurs.

MISE EN ŒUVRE ET CONTRÔLE

Au niveau national

49. Les syndicats de l'aviation civile devraient s'efforcer d'augmenter leurs effectifs. Plus les syndicats seront puissants, plus ils pourront assumer leur rôle de partie prenante. Ils devraient tout particulièrement cibler les travailleurs non syndiqués, les travailleuses et les jeunes.
50. Les syndicats de l'aviation devraient chercher à consolider leur rapport de force pour obtenir un maximum de pouvoir ; il faudrait aussi encourager une meilleure coordination nationale entre les syndicats de l'aviation et avec les syndicats des autres secteurs.
51. Des syndicats non affiliés à l'ITF devraient être invités à s'affilier à l'ITF pour accroître le rapport de force de l'ensemble de l'ITF.
52. Les syndicats devraient prendre contact avec les parties prenantes et mieux faire connaître la position des travailleurs et travailleuses sur d'éventuels développements dans l'aviation, en s'appuyant sur ce document. Les parties prenantes sont les gouvernements, les parlementaires, les compagnies aériennes, les autorités aéroportuaires, les régulateurs, les agences nationales de l'aviation, les fournisseurs de services de circulation aérienne, les services se rapportant à l'aviation, les médias, etc.

Au niveau sous-régional

53. Les syndicats dans les sous-régions devraient essayer de prendre contact avec des organismes sous-régionaux, d'une manière concertée et avec un agenda harmonisé. Cela concerne notamment les organes intergouvernementaux (conseil des ministres), les organes normatifs, les employeurs, etc.
54. Pour aboutir à une position harmonisée, il est essentiel de rechercher une coordination sous-régionale. Les syndicats devraient envisager la création de groupes de travail sous-régionaux pour lancer, contrôler et faire avancer ce processus.
55. Afin de relancer le dialogue social au sein de la structure de l'ASECNA, il serait souhaitable de réactiver la coordination syndicale au travers de FESTA, actuellement dans un état dormant.

Au niveau régional et international

56. Dans le cadre d'une coordination avec le bureau régional de l'ITF à Nairobi et/ou avec le coordinateur de l'Afrique francophone, le Secrétariat devrait prendre contact avec des organes régionaux et internationaux et promouvoir ce document, ainsi que la participation des travailleurs et travailleuses à tout le processus décisionnel.
57. Vous trouverez, jointe à ce document, la liste de tous les bureaux de l'OIT en Afrique, la participation de l'OIT à ce processus étant essentielle.

Contrôle

58. Il appartient aux syndicats nationaux et au Secrétariat de l'ITF d'assurer le suivi et la mise en oeuvre de ce document. Toutes les réunions mondiales et régionales de l'aviation devront, à l'avenir, inscrire ce point à l'ordre du jour de leurs discussions.
59. On devrait envisager de tenir l'OIT à Genève régulièrement au courant des développements, pour veiller à ce que cette organisation continue à participer à cette démarche.

Annexe : ILO Offices in Africa

ILO Office in Abidjan
ILO Office in Addis Ababa
ILO Office in Algiers
ILO Office in Antananarivo
ILO Office in Cairo [Public: English]
ILO Office in Dakar [Public: Français]
ILO Office in Dar es Salaam
ILO Office in Kinshasa
ILO Office in Lagos
ILO Office in Lusaka
ILO Office in Pretoria
ILO Office in Yaoundé