



ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 60 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

**LA QUESTION « EXAMEN DES ÉLÉMENTS RELATIFS AUX CONFLITS D'INTÉRÊT »  
DEVRAIT ÊTRE AJOUTÉE AU PROGRAMME DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE**

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

L'OACI n'a promulgué que très peu d'éléments visant à éviter les conflits d'intérêt parmi les responsables de la réglementation aéronautique, de sorte que la question se trouve abandonnée à des législations nationales contradictoires. L'absence de conflits d'intérêt est essentielle pour une réglementation efficace et impartiale de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile. Le Comité juridique devrait examiner les éléments existants produits par l'OACI ainsi que les pratiques des États membres, et formuler des recommandations, s'il y a lieu, pour que des éléments soient publiés à ce sujet. Les éléments de l'OACI dans ce domaine favoriseraient la cohérence parmi les États membres. Ils pourraient servir de plancher en ce qui concerne les limites des conflits d'intérêt ou l'atténuation des conflits lorsque ceux-ci sont éventuellement inévitables.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à ajouter la question « Examen des éléments relatifs aux conflits d'intérêt » au programme des travaux du Comité juridique.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique F (Principes de droit).
<i>Incidences financières :</i>	Minime.
<i>Références :</i>	Aucune.

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI a produit très peu d'éléments concernant les problèmes causés par des conflits d'intérêt dans le domaine de la supervision de la sécurité. Cela est vrai en particulier dans ce domaine mais également dans beaucoup d'autres domaines qui relèvent des compétences de l'OACI, depuis les aéroports et la circulation aérienne jusqu'à la sûreté, l'environnement et les enquêtes sur les accidents. Dans le domaine de la supervision de la sécurité, cette absence d'éléments est peut-être le legs du passé. Aux premiers jours de l'aviation civile, le modèle type était représenté par des compagnies aériennes relevant des États, lesquels en possédaient tous les matériels. Il n'y avait pas de rapports étroits entre l'entité responsable de la réglementation et l'entité réglementée.

1.2 Aujourd'hui, la situation est assez différente. Les gouvernements et l'industrie entretiennent des relations de travail étroites, comme il se doit, mais il devrait y avoir des règles cohérentes pour tout le secteur afin d'établir et de préserver une séparation claire entre les autorités de l'aviation civile et les activités qu'elles supervisent. Les principes de droit, notamment l'exercice objectif et désintéressé des responsabilités de réglementation, sont essentiels à l'efficacité d'une supervision de la sécurité.

## 2. ANALYSE

2.1 L'absence de recommandations de l'OACI concernant les conflits d'intérêt entre responsables de la réglementation aéronautique fait que ces questions sont gérées par des législations nationales, lesquelles varient grandement d'un État à l'autre. Dans un État, un directeur général de l'aviation civile (DGAC), par exemple, peut avoir à renoncer à tout intérêt financier dans l'industrie, y compris en ce qui concerne ses droits à la pension ; dans un autre, le DGAC peut être un commandant de bord ou un haut responsable d'une compagnie aérienne bénéficiant d'un congé payé par sa compagnie.

2.2 En plus de porter sur les intérêts financiers au sein des entités réglementées, les règles concernant les conflits d'intérêt traitent aussi généralement des situations dites « de porte tournante », à savoir les transferts de personnes de postes au sein du gouvernement à l'industrie et vice-versa, et les pratiques de recrutement corrélatives. L'examen d'éventuels éléments sur les conflits d'intérêt doit toutefois tenir compte du fait que bon nombre d'États membres ont de petites industries aéronautiques et un nombre limité de candidats hautement expérimentés pour les postes du domaine de la réglementation. Les éléments sur les conflits d'intérêt pourraient dans de tels cas devoir se concentrer sur les mesures d'atténuation des conflits.

2.3 On s'inquiète aussi de la pratique courante qui consiste à désigner ou à détacher du personnel pour remplir des fonctions de supervision au nom de l'administration de l'aviation civile. L'OACI traite de cette pratique au paragraphe 5.3 (Dotation en personnel) du Doc 8335 intitulé *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation*. Les pilotes inspecteurs, les représentants d'ingénierie désignés et les médecins-examineurs constituent des exemples typiques. Ces pratiques sont essentielles à l'efficacité de la supervision de la sécurité, notamment dans les États dont les secteurs aéronautiques sont volumineux, car peu d'administrations de l'aviation civile peuvent employer une main-d'œuvre suffisante pour réaliser toutes les activités de supervision nécessaires en ne faisant appel qu'à leurs propres employés. Les personnes sélectionnées doivent toutefois être employées sur une base qui garantit l'objectivité, et elles doivent elles-mêmes faire l'objet d'une supervision efficace de la façon dont elles s'acquittent de leurs fonctions. Les éléments de l'OACI reconnaissent déjà ce problème et, en ce qui concerne les détachements, signalent qu'« une stratégie pour atténuer les conflits potentiels d'intérêt devrait être établie et étayée » (paragraphe 5.3.3).

### 3. CONCLUSION

3.1 Le Comité juridique devrait enquêter sur ces questions et formuler des recommandations. Il devrait identifier quelles mesures existent actuellement et juger si elles sont suffisantes pour l'état actuel de l'industrie. Il devrait étudier les pratiques en vigueur parmi les États membres. Il devrait aussi formuler des recommandations pour que l'OACI promulgue, selon les besoins, des normes, pratiques recommandées ou éléments indicatifs supplémentaires. Le Comité devrait examiner en outre s'il pourrait suffire d'amender les manuels appropriés concernant l'organisation de la supervision de la sécurité ou s'il serait préférable de produire une nouvelle déclaration concise de principes que les États pourraient ou devraient respecter. Les éléments de l'OACI dans ce domaine encourageraient la cohérence au sein des États membres. Ils fourniraient un plancher pour les limites à appliquer aux conflits d'intérêt ou pour l'atténuation des conflits lorsque ceux-ci sont éventuellement inévitables.

### 4. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à ajouter la question « Examen des éléments relatifs aux conflits d'intérêt » au programme des travaux du Comité juridique ;
- b) à charger le Comité :
  - 1) d'étudier le traitement des conflits d'intérêt (y compris les intérêts financiers des responsables en aviation dans les situations dites de « porte tournante » et la délégation des fonctions de sécurité à des personnes hors des administrations de l'aviation civile) tant dans les éléments existants de l'OACI que dans les réglementations des États membres ;
  - 2) formuler, si nécessaire, des recommandations concernant des éléments à adopter par l'Organisation.