



OACI

Conflits d'intérêts en aviation civile

Recensement des dispositions de l'OACI

Juillet 2019



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Conflits d'intérêts en aviation civile

Recensement des dispositions de l'OACI

Juillet 2019

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

© OACI 2019

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale

.

TABLE DES MATIÈRES

Page

PARTIE I — APERÇU

Introduction.....	1
Définition du CI.....	1
Cadre juridique.....	2
Dispositions de l'OACI.....	3

PARTIE II — DISPOSITIONS DE L'OACI RELATIVES AUX CONFLITS D'INTÉRÊTS

A. Gestion et supervision de la sécurité.....	4
B. Sûreté	13
C. Cartes aéronautiques	16
D. Redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne	16
E. Économie des aéroports	17
F. Enquête sur les accidents	17

APPENDICE À LA PARTIE II

Résolution A39-8 de l'Assemblée : Conflits d'intérêts en aviation civile.....	25
---	----

PARTIE I — APERÇU

INTRODUCTION

Conformément à la Résolution A39-8 de l'Assemblée, *Conflits d'intérêts en aviation civile*, le présent document de référence recense les dispositions des Annexes et des manuels relatives aux conflits d'intérêts (CI)¹. Son objectif est de permettre une consultation rapide des dispositions de divers documents de l'OACI pertinents pour la question de CI.

DÉFINITION DU CI

Un CI est généralement défini comme étant une situation dans laquelle un agent public a des intérêts privés qui peuvent constituer ou être perçus comme constituant une influence inappropriée ou une interférence dans l'accomplissement de ses fonctions et responsabilités officielles. Cette influence ou interférence pourrait être attribuée à des situations faisant intervenir les intérêts financiers, la famille, la vie affective et les affinités politiques ou nationales de l'agent public. Un CI peut aussi se présenter au niveau organisationnel. Un CI organisationnel naît lorsqu'une organisation ne peut pas agir ou est empêchée d'agir impartialement en raison de ses activités extérieures ou des relations qu'elle entretient avec d'autres entités.

Dans le domaine de l'aviation civile, un CI peut se présenter principalement selon les deux scénarios ci-dessous :

- a) premièrement, du fait des interactions entre un ministère du gouvernement ou ses services de réglementation avec des entités d'exploitation soumises à une réglementation (exploitants aériens, organismes de formation en aviation, organismes de maintenance agréés, organisations de production, fournisseurs de services de navigation aérienne, exploitants d'aérodromes, etc.). Exemples de situations de CI qui pourraient se présenter dans des interactions de ce genre :
 - 1) intérêts financiers directs ou indirects dans des entités réglementées ;
 - 2) mouvement de personnes entre postes de travail dans les entités de réglementation et les entités réglementées (on parle aussi de situations de « porte tournante ») ;

¹ Au paragraphe 6 de la Résolution A39-8, l'Assemblée « *Demande* au Secrétaire général d'élaborer un document de référence qui recense toutes les dispositions contenues dans les Annexes et les manuels concernant les conflits d'intérêts ».

- 3) accomplissement de responsabilités réglementaires par un personnel détaché ou désigné des entités réglementées ;
 - 4) partenariats ou arrangements entre entités de réglementation et entités réglementées pour faire avancer les intérêts commerciaux des entités réglementées aux dépens de l'intérêt public (ce qui mène à ce que l'on appelle aussi l'« emprise réglementaire ») ;
 - 5) pressions exercées sur des organes politiques ou de réglementation au nom ou en faveur d'entités réglementées ;
- b) Deuxièmement, du fait de relations entre différents organes ou entités de l'État qui interviennent dans des activités d'aviation civile, par exemple :
- 1) chevauchement de fonctions entre les organismes de réglementation et le gouvernement ou ses autres organes, comme les organes militaires, de police, de douane et d'enquête ;
 - 2) propriété ou contrôle des entités de réglementation et d'exploitation exercés par l'État ;
 - 3) combinaison des fonctions réglementaires et de prestation de services au sein des mêmes entités ou d'entités connexes.

Il est possible que des CI (réels ou perçus) découlant de telles interactions ou relations fassent obstacle à une réglementation efficace, indépendante et impartiale.

CADRE JURIDIQUE

De façon générale, les États ont élaboré des cadres juridiques et institutionnels pour traiter les CI en réponse aux exigences de leurs législations nationales ou dans le cadre de traités internationaux, comme la *Convention des Nations Unies contre la corruption* (CNUCC)² de 2003, qui dispose en son article 7, alinéa 4) que : « Chaque État partie s'efforce, conformément aux principes fondamentaux de son droit interne, d'adopter, de maintenir et de renforcer des systèmes qui favorisent la transparence et préviennent les conflits d'intérêts ». Il existe aussi des orientations ou des codes de meilleures pratiques élaborés par des organisations internationales comme l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ou par des organes professionnels. Les administrations de l'aviation civile d'un État donné pourraient être soumises à des cadres de CI à l'échelle du gouvernement ou à des cadres qui ne s'appliquent expressément qu'à elles, ou à une combinaison quelconque de ces cadres. Il se peut que les cadres qui ont été élaborés de façon générale pour le secteur public ou pour des professions particulières ne visent pas pleinement les CI quand ils se rapportent particulièrement aux activités d'aviation civile.

² En juin 2018, la CNUCC réunit 186 États parties.

Une étude menée par le Secrétariat de l'OACI³ a révélé que de nombreux États ont établi un cadre de travail qui vise spécifiquement l'aviation civile en plus ou séparément du cadre général applicable au secteur public dans son ensemble. À cet égard, dans un grand nombre de réponses, on observait qu'il était nécessaire d'établir un cadre spécifique pour gérer les risques de CI qui sont particuliers à l'aviation civile et de parvenir à une harmonisation et à une certitude légales. En effet, la Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 (Convention de Chicago) crée dès le début un précédent pour les normes de conduite dans l'établissement de règles, lorsque dans l'Article 50 c), elle prévoit que : « Aucun représentant d'un État contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service ». L'OACI a aussi établi des règles dans les Annexes et élaboré des orientations sur les CI à l'intention des États.

Dans la Résolution A39-8 l'Assemblée prie instamment les États qui ne l'ont pas encore fait d'envisager d'établir un cadre juridique formel permettant de détecter, d'éviter, d'atténuer et de gérer les CI en aviation civile. Elle invite également les États à vérifier, au niveau national, que leurs régimes juridiques internes sont adéquats à cet égard et, au besoin, promulguer des lois et à établir des cadres de politique pertinents. Les règles et les orientations actuelles de l'OACI pourraient servir à informer les États et à guider des décisions et les futurs travaux dans ce domaine. La Résolution A39-8 de l'Assemblée est reproduite dans l'Appendice à la Partie II.

L'Annexe 17 — *Sûreté*, l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, et l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* contiennent des normes sur les CI que les États sont tenus de mettre en œuvre.

DISPOSITIONS DE L'OACI

Un certain nombre d'Annexes et de manuels de l'OACI contiennent des dispositions qui définissent et décrivent des situations de CI potentiels dans diverses activités liées à l'aviation civile et soulignent la nécessité pour les États de les régler en indiquant les moyens et les mesures qu'ils pourraient prendre.

Les dispositions consignées dans les Annexes et les manuels de l'OACI ont été organisées selon les thèmes suivants, qui ne sont fournis qu'à titre indicatif : A. Gestion et supervision de la sécurité ; B. Sûreté ; C. Cartes aéronautiques ; D. Redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ; E. Économie des aéroports ; et F. Enquête sur les accidents.

³ Les résultats de l'étude ont été présentés au Comité juridique dans la note LC/36-WP/2-2.

PARTIE II — DISPOSITIONS DE L'OACI RELATIVES AUX CONFLITS D'INTÉRÊTS

A. GESTION ET SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

**Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*
Première édition, 2013**

CHAPITRE 3. RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

3.2 Supervision de la sécurité par l'État

Chaque État mettra en place et en œuvre un système de supervision de la sécurité conforme aux dispositions de l'Appendice 1.

APPENDICE 1. Système national de supervision de la sécurité

3. Système et fonctions de l'État

3.3 L'État veillera à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité reçoive des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles.

**Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*
Deuxième édition, 2016
(Applicable le 7 novembre 2019)**

**CHAPITRE 3. RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT
EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ**

3.2 Politique, objectifs et ressources de l'État en matière de sécurité

3.2.3 Système et fonctions de l'État

3.2.3.1 Les États établiront un système national et des fonctions en conformité avec la section 3 de l'Appendice 1.

**APPENDICE 1. ÉLÉMENTS CRUCIAUX (EC) D'UN SYSTÈME NATIONAL
DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (SNSS)**

3. Système et fonctions de l'État (EC-3)

3.4 Les États veilleront à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité reçoive des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles.

**Doc 9859 — *Manuel de gestion de la sécurité*
Quatrième édition, 2018**

Chapitre 1 INTRODUCTION

**1.2.4 Applicabilité aux prestataires de services militaires
ou appartenant à l'État**

1.2.4.1 Dans certains États, la fonction de prestataire de services est assurée par la fonction publique ou par l'armée. Certains prestataires de services civils fournissent des services contractuels à l'armée et certaines organisations militaires fournissent des services civils. Indépendamment des arrangements, le prestataire de services pour des activités civiles au sein de l'État devrait être tenu de respecter toutes les SARP de l'OACI applicables, y compris les exigences de SGS énoncées dans l'Annexe 19, sans tenir compte de la nature spécifique d'une telle organisation. La description du système de l'État ou du prestataire de services devrait tenir compte des fonctions de ces organisations et de leurs relations entre elles. Le dirigeant responsable du prestataire de services, que celui-ci soit civil ou militaire, devrait être à même d'expliquer les arrangements et la façon dont les risques de sécurité sont gérés. Pour faire simple,

les prestataires de services devraient gérer la sécurité indépendamment des arrangements organisationnels.

1.2.4.2 Lorsque l'État opère comme prestataire de services, il devrait y avoir une séparation claire entre ses fonctions en tant que prestataire de services et ses fonctions d'autorité nationale de réglementation. Pour assurer cette séparation, il faut définir clairement les rôles et responsabilités du personnel de l'autorité nationale de réglementation et du personnel du prestataire de services, afin d'éviter des conflits d'intérêts.

Chapitre 7 PROTECTION DES DONNÉES DE SÉCURITÉ, DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ ET DES SOURCES CONNEXES

7.6.4 Considérations supplémentaires pour l'application d'un des principes régissant les dérogations

7.6.4.1 Pour établir si un des principes régissant les dérogations s'applique dans un cas, l'autorité compétente devrait toujours tenir compte du consentement de la source des données de sécurité ou des informations de sécurité. Si une personne a reçu des assurances quant au respect de la confidentialité des données de sécurité ou des informations de sécurité dont elle est la source, toute utilisation, divulgation ou mise à disposition desdites données ou informations qui serait contraire à ces assurances risque d'avoir une incidence négative sur les données de sécurité et les informations de sécurité qui pourraient être fournies par cette personne à l'avenir. De plus, si les données de sécurité ou les informations de sécurité devaient être mises à disposition ou utilisées malgré les assurances de confidentialité données à la source, cela pourrait aussi avoir une incidence négative sur toute personne susceptible de prendre connaissance de ce fait.

Chapitre 8. GESTION DE LA SÉCURITÉ PAR LES ÉTATS

8.4.8 Enquêtes sur les accidents

8.4.8.1 Le service d'enquête sur les accidents (AIA) doit être fonctionnellement indépendant de toute autre organisation. Il est particulièrement important qu'il soit indépendant de l'AAC de l'État. Les intérêts de l'AAC pourraient entrer en conflit avec les tâches confiées à l'AIA. L'indépendance de cette fonction par rapport à d'autres organisations est nécessaire parce que les causes d'accidents peuvent être liées à des facteurs réglementaires ou à des facteurs liés au PNS. De plus, une telle indépendance renforce la viabilité de l'AIA et prévient des conflits d'intérêts réels ou perçus.

Chapitre 9. SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)

9.3.5 Obligation de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité

Obligation de rendre compte et responsabilités

9.3.5.11 Il faudrait définir clairement les obligations de rendre compte et les responsabilités de l'ensemble du personnel, cadres dirigeants et collaborateurs, qui participent à des tâches liées à la sécurité à l'appui d'une fourniture de produits et opérations sûrs. Les responsabilités en matière de sécurité devraient se concentrer sur la contribution des membres du personnel à la performance de sécurité de l'organisation (extrants liés à la sécurité organisationnelle). La gestion de la sécurité est une fonction fondamentale ; à ce titre, chaque cadre supérieur est dans une certaine mesure associé au fonctionnement du SGS.

9.3.5.12 Toutes les obligations de rendre compte, toutes les responsabilités et tous les pouvoirs devraient être énoncés dans la documentation du SGS du prestataire de services et devraient être communiqués dans l'ensemble de l'organisation. Les obligations de rendre compte et les responsabilités de chaque cadre supérieur font partie intégrante de leurs descriptions de fonctions. Celles-ci devraient aussi aborder les différentes fonctions de gestion de la sécurité entre cadres hiérarchiques et gestionnaire de la sécurité (voir § 9.3.6 pour de plus amples informations).

9.3.5.13 Les lignes d'obligations de rendre compte en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation et leur définition dépendront du type et de la complexité de l'organisation et des méthodes de communication privilégiées par celle-ci. Généralement, les obligations de rendre compte et les responsabilités en matière de sécurité seront reflétées dans les organigrammes, les documents définissant les responsabilités des services et les descriptions des fonctions et des rôles du personnel.

9.3.5.14 Le prestataire de services devrait s'attacher à éviter les conflits d'intérêts entre les responsabilités en matière de sécurité et les autres responsabilités organisationnelles des membres du personnel. Il devrait attribuer les obligations de rendre compte et les responsabilités liées au SGS de façon à réduire au minimum les chevauchements et/ou lacunes.

9.3.6 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité

9.3.6.3 Dans la plupart des organisations, une personne est désignée gestionnaire de la sécurité. Selon la taille, la nature et la complexité de l'organisation, le gestionnaire de la sécurité peut avoir une fonction exclusive ou son rôle peut être combiné à d'autres tâches. De plus, certaines organisations doivent parfois attribuer ce rôle à un groupe de personnes. L'organisation doit s'assurer que l'option choisie n'entraîne pas de conflits d'intérêts. Dans la mesure du possible, le gestionnaire de la sécurité ne devrait pas être directement associé à la fourniture de

produits ou de services mais devrait avoir une connaissance pratique de ces produits ou services. La désignation devrait aussi tenir compte de conflits d'intérêts potentiels avec d'autres tâches et fonctions. De tels conflits d'intérêts pourraient inclure :

- a) une concurrence pour le financement (p. ex. si le directeur financier est le gestionnaire de la sécurité) ;
- b) des priorités conflictuelles pour l'affectation des ressources ;
- c) un scénario où le gestionnaire de la sécurité a un rôle opérationnel et la capacité d'évaluer l'efficacité du SGS pour les activités opérationnelles auxquelles il participe.

9.7.5 Intégration de systèmes de gestion

Avantages et difficultés liés à l'intégration de systèmes de gestion

9.7.5.5 L'intégration des différents domaines dans un système de gestion unique améliorera l'efficacité en :

- a) réduisant les doubles emplois et les chevauchements de processus et de ressources ;
- b) réduisant les responsabilités et relations potentiellement conflictuelles ;
- c) considérant les incidences plus larges des risques et des possibilités pour toutes les activités ;
- d) permettant un suivi et une gestion efficaces de la performance dans toutes les activités.

9.7.5.6 Voici quelques difficultés que peut poser l'intégration de systèmes de gestion :

- a) les systèmes existants peuvent avoir des directeurs en fonction différents qui refusent l'intégration ; cela peut entraîner des conflits ;
- b) une résistance au changement peut se manifester parmi le personnel visé par l'intégration car celle-ci exigera un renforcement de la coopération et de la coordination ;
- c) l'incidence sur la culture générale de la sécurité au sein de l'organisation car il peut exister des cultures différentes, propres à chaque système ; cela pourrait entraîner des conflits ;

- d) les réglementations sont susceptibles d'empêcher une telle intégration ou des autorités de réglementation ou des instances de normalisation différentes peuvent avoir des attentes divergentes quant à la façon de satisfaire à leurs exigences ;
- e) l'intégration de systèmes de gestion différents (tels qu'un SGQ et un SGS) peut générer un travail supplémentaire pour prouver que les exigences des uns et des autres sont satisfaites.

Doc 9734 — Manuel de supervision de la sécurité
Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité
Troisième édition, 2017

**Chapitre 2. LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ :
UNE OBLIGATION**

2.3 SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (SNSS)

2.3.4 Dans les pays où l'État est à la fois l'autorité de réglementation et un prestataire de services [par exemple un prestataire de services de la circulation aérienne (ATS), un exploitant d'aérodrome, un exploitant aérien, un constructeur ou un organisme de maintenance], les conditions de la Convention seront respectées et les intérêts du public seront mieux protégés par une séparation claire des fonctions et des responsabilités entre l'autorité de réglementation et le prestataire de services. Les procédures d'approbation, de certification et de surveillance continue devraient se dérouler comme si le prestataire de services était une entité non gouvernementale.

**Chapitre 3. ÉLÉMENTS CRUCIAUX D'UN SYSTÈME NATIONAL
DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ**

**3.3 SYSTÈME NATIONAL ET FONCTIONS
DE L'ÉTAT (EC-3)**

3.3.2 Besoins en personnel

3.3.2.2 Tout le personnel technique de l'État habilité à exercer des fonctions dans le domaine des licences, de la certification, de l'approbation et/ou de surveillance, selon le cas, doit disposer de pouvoirs (avec indication de législation d'habilitation) les désignant comme experts techniques employés par les autorités nationales et leur donnant droit à un accès illimité et sans restriction aux aéronefs, aux documents aéronautiques, aux aérodromes, aux services de la circulation aérienne et aux autres installations pertinentes, avec les pouvoirs d'inspection correspondants selon le cas et tels que le prévoit la législation nationale de base. Il faut

également qu'on leur communique des conseils sur la déontologie, la conduite personnelle et la prévention de conflits d'intérêts réels ou perçus dans l'accomplissement de leurs fonctions.

3.3.2.5 Il est reconnu que certains États (surtout ceux où le volume d'activités de transport aérien commercial est faible) ne seront peut-être pas en mesure de répondre aux exigences de dotation en personnel en raison du manque de personnel local qualifié ou de l'incapacité d'obtenir les enveloppes budgétaires nécessaires. Parfois, surtout lorsque l'État est aussi un prestataire de services, du personnel de l'exploitant ou du prestataire de services est affecté par l'AAC à des fonctions d'inspection fondamentales. Un tel arrangement devrait être *évit*é, car il ne permet pas d'assurer une supervision technique indépendante et peut conduire à des conflits d'intérêts perçus ou réels. Toutefois, lorsqu'elle est contrôlée convenablement par l'AAC, l'affectation de personnel qualifié du prestataire de services pour aider à des fonctions d'inspection peut être acceptable en termes de sécurité et est généralement économiquement bénéfique pour l'État et le prestataire de services. Dans de tels cas, le personnel désigné du prestataire de services doit être maintenu sous le contrôle technique et la supervision de l'AAC lorsqu'il accomplit les tâches qui lui ont été confiées.

3.3.2.7 Quels que soient les accords passés par un État, ce dernier n'est nullement dégagé de sa responsabilité ultime de garantir la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation sur son territoire. Il est essentiel que les accords ou contrats conclus en vue de l'exécution des responsabilités et fonctions d'inspection soient explicites dans leurs dispositions.

3.3.4 Mise en place des prestataires de services

3.3.4.1 Que la fourniture de services de navigation aérienne et/ou l'exploitation d'aérodromes soient confiées ou non à des entités en dehors de l'AAC, les États doivent veiller à ce que l'AAC assure une supervision de la sécurité efficace et indépendante, dans le cadre de son rôle en tant qu'autorité de réglementation. Une séparation claire des fonctions et des responsabilités entre l'autorité réglementaire et le prestataire de services doit être instituée, notamment des mécanismes pour éviter des conflits d'intérêts perçus, potentiels ou réels.

3.3.4.2 Il faudrait éviter tout chevauchement de structure, de responsabilité ou de fonction entre l'autorité de réglementation et le prestataire de services. En particulier, pour que l'autorité de réglementation soit capable de prendre des décisions efficaces et indépendantes, et notamment des mesures d'application, au besoin, l'autorité de réglementation et le prestataire de services ne devraient pas relever de la même direction de haut niveau, à moins que l'État puisse démontrer qu'une séparation « fonctionnelle » offre des freins et contrepoids solides, et qu'il n'y a pas de possibilité de conflit d'intérêts, notamment lorsque des mesures d'application sont prises.

3.6 OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE DE LICENCES, DE CERTIFICATION, D'AUTORISATION ET D'APPROBATION (EC-6)

3.6.1 Généralités

3.6.1.5 Dans le cadre d'un système efficace de licences, de certification, d'approbation, toutes les évaluations nécessaires sont effectivement accomplies par du personnel qualifié, sur la base des exigences nationales et selon un processus formel et global. Ce personnel peut provenir de l'AAC ou, dans le cas où l'AAC ne dispose pas de toutes les spécialités et compétences requises (comme c'est souvent le cas dans le domaine des aérodromes), les évaluations peuvent également être effectuées par des spécialistes extérieurs dans le cadre d'une délégation appropriée de fonctions. Dans ces cas, l'AAC devrait formellement désigner les spécialistes après vérification de leurs compétences et de l'absence d'éventuels conflits d'intérêts. L'AAC devrait également approuver les méthodes de travail des spécialistes, définir les résultats attendus et valider les résultats des évaluations. Les résultats des évaluations devraient être convenablement documentés et enregistrés, et tous les dossiers et preuves pertinents devraient être conservés par l'AAC.

**Doc 8335 — *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation
et de surveillance continue de l'exploitation*
Cinquième édition, 2010**

Chapitre 5. ORGANISME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

5.3 PERSONNEL

5.3.3 S'il n'est pas en mesure d'affecter un personnel suffisant à l'inspectorat, un État pourra demander à l'exploitant de détacher du personnel expérimenté auprès de l'AAC pour exercer des fonctions d'inspection. En pareil cas, il faudra établir et documenter une stratégie afin d'éviter les risques de conflits d'intérêts. Il pourra cependant être impossible de faire en sorte, en pareils cas, qu'un inspecteur ne participe à aucune inspection des opérations de l'exploitant dûment détaché. Il n'en appartiendra pas moins au DGAC de veiller à ce que le personnel que l'exploitant aura détaché auprès de l'AAC en qualité d'inspecteur reçoive une formation adéquate et soit dûment qualifié puis supervisé dans l'accomplissement de ses tâches.

**Doc 9379 — Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion
d'un système national de délivrance des licences du personnel
Deuxième édition, 2012**

Partie I. PRINCIPES GÉNÉRAUX ET ORGANISATION

**Appendice A à la Partie I. EXEMPLES DE RESPONSABILITÉS
ET DE QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES
POUR LES POSTES CLÉS**

**3. EXAMINATEUR (INSPECTEUR OU EXPERT D'UNE QUESTION TECHNIQUE,
HORMIS LES MÉDECINS-EXAMINATEURS)**

**Responsabilités de l'équipe d'examineurs, ce qui inclut
les responsabilités de chaque examinateur :**

Qualifications :

- d) n'avoir aucun conflit d'intérêts personnel ou professionnel avec la fonction d'examineur ;

4. SURVEILLANT D'EXAMENS (*PROCTOR*)

Qualifications :

- f) n'avoir aucun conflit d'intérêts personnel ou professionnel avec la fonction de surveillance d'examens ;

Partie II. PROCÉDURES

Chapitre 5. PRINCIPES RELATIFS AUX EXAMENS

5.2 EXAMENS SUR LES CONNAISSANCES THÉORIQUES

5.2.3 Conception et mise au point des examens

5.2.3.9 Il ne faudrait pas que des auteurs de questions ou des modérateurs externes aient des conflits d'intérêts potentiels ; par exemple, ils ne devraient pas être associés à un organisme de formation ou à des personnes qui ont l'intention de passer un examen. Des précautions devraient être prises aussi pour ne pas compromettre la sécurisation d'examens ou de questions élaborés en dehors du service de délivrance des licences. Si des questions ont été perdues, égarés ou volées, elles devraient être considérées comme compromises et ne devraient plus être utilisées.

5.4 QUALIFICATIONS DES EXAMINATEURS

5.4.2 Qu'ils aient la responsabilité d'examens théoriques ou d'épreuves pratiques, les examinateurs doivent être des praticiens expérimentés, bien au courant dans leur domaine spécialisé, et avoir un solide bagage en formation et en évaluation. Leurs exigences pour la norme de performance de la part du personnel testé ne devraient faire aucun doute. Il ne devrait pas y avoir de conflits professionnels ou personnels avec leur fonction d'examineur.

B. SÛRETÉ

**Annexe 17 — Sûreté
Dixième édition, 2017**

CHAPITRE 3. ORGANISATION

3.4 Contrôle de la qualité et qualifications

3.4.7 Chaque État contractant veillera à ce que la gestion, l'établissement des priorités et l'organisation du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile soient entrepris indépendamment des entités et des personnes chargées de l'application des mesures prises au titre du programme national de sûreté de l'aviation civile. Chaque État contractant :

- a) veillera à ce que le personnel qui effectue les audits, les tests, les enquêtes et les inspections de sûreté soit formé à ces tâches selon les normes appropriées, conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- b) veillera à ce que le personnel qui effectue les audits, les tests, les enquêtes et les inspections de sûreté dispose de l'autorité nécessaire pour obtenir les renseignements dont il a besoin pour accomplir ces tâches et veiller à l'application des mesures correctrices ;
- c) complétera le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile en mettant en place un système de rapports confidentiels pour analyser les renseignements de sûreté fournis par des sources telles que les passagers, les équipages et le personnel au sol ;
- d) établira un processus pour enregistrer et analyser les résultats du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile, afin de contribuer au

développement et à la mise en œuvre efficaces du programme national de sûreté de l'aviation civile, notamment en identifiant les causes et les tendances des non-conformités et en vérifiant que des mesures correctrices ont été mises en œuvre et assurées de façon continue.

Doc 10047 — Manuel de supervision de la sûreté de l'aviation
Première édition, 2015

**Chapitre 2 LA SUPERVISION DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION :
 UNE OBLIGATION DES ÉTATS**

**2.4 APPROCHE GOUVERNEMENTALE DU
 CONTRÔLE ET DE LA SUPERVISION**

**2.4.2 Caractéristiques d'un système national efficace
 de supervision de la sûreté de l'aviation**

2.4.2.3 Lorsque les fonctions de sûreté sont exécutées directement par le personnel des services publics, il est tout aussi important qu'une infrastructure de supervision indépendante assure un contrôle et une supervision gouvernementaux rigoureux. Cela pose un problème dans les pays où l'État est à la fois l'autorité de réglementation et un exploitant d'aéroport, exploitant d'aéronef, prestataire de services de la circulation aérienne ou autre prestataire de services ou exploitant. Pour éviter tout conflit d'intérêts, il faut créer une séparation claire des pouvoirs et responsabilités entre l'autorité nationale de réglementation et tout exploitant ou prestataire de services relevant du secteur public. Les procédures d'approbation, de certification et de surveillance continue devraient se dérouler comme si l'organisme d'exploitation n'était pas un organisme public.

**Chapitre 3 ÉLÉMENTS CRUCIAUX D'UN SYSTÈME DE SUPERVISION
 DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

**3.4 AUTORITÉ NATIONALE COMPÉTENTE POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION
 ET SES RESPONSABILITÉS (EC-3)**

3.4.2 Besoins en effectifs

3.4.2.5 Les personnes et les entités en charge de la gestion, de la fixation des priorités et de l'organisation du PNCQ doivent opérer de façon tout à fait indépendante des personnes et entités responsables de la mise en œuvre des mesures du PNSAC, afin d'éviter une impression de conflit d'intérêts et de s'assurer que le personnel affecté aux fonctions de supervision de la sûreté de l'aviation est, à son tour, soumis à surveillance.

Chapitre 2 LE PROGRAMME UNIVERSEL D’AUDITS DE SÛRETÉ (USAP) DE L’OACI

2.4 PRINCIPES D’AUDIT

2.4.1 Les principes d’audit ci-après s’appliquent aux activités d’USAP-CMA et sont conformes à la norme ISO 19011:2011 — *Lignes directrices pour l’audit des systèmes de management*.

- e) **Indépendance** : fondement de l’impartialité de l’audit et de l’objectivité de ses conclusions. Les auditeurs devraient être indépendants de l’activité auditée et il ne devrait en aucun cas y avoir ni parti pris ni conflit d’intérêt. Ils devraient rester objectifs tout au long du processus de l’audit pour faire en sorte que les constatations et conclusions ne soient fondées que sur les preuves d’audit.

Appendice D. CODE DE CONDUITE DE L’OACI À L’INTENTION DES AUDITEURS

Conflit d’intérêts

23. Il peut y avoir conflit d’intérêts lorsque les intérêts personnels d’un fonctionnaire international interfèrent dans l’exercice de ses fonctions officielles ou remettent en question ses qualités d’intégrité, d’indépendance et d’impartialité nécessaires au statut de fonctionnaire international. L’expression « conflit d’intérêts » désigne notamment des situations dans lesquelles un fonctionnaire international peut tirer indûment profit ou permettre à un tiers de tirer indûment profit, directement ou indirectement, de son appartenance à l’organisation. Il peut y avoir conflit d’intérêts entre les affaires personnelles ou familiales d’un fonctionnaire international et des parties, individus et bénéficiaires tiers ou d’autres institutions. Si un conflit d’intérêts réel ou possible se pose, il doit être mis au jour, traité et résolu dans l’intérêt de l’organisation. Ces situations sont parfois très délicates et exigent une grande prudence.

C. CARTES AÉRONAUTIQUES

**Doc 8697 — *Manuel des cartes aéronautiques*
Troisième édition, 2016**

Chapitre 1. GÉNÉRALITÉS

1.5 RELATIONS AVEC LES AUTRES ÉTATS

1.5.2 Si la responsabilité du service cartographique est déléguée à un organisme privé, il est particulièrement souhaitable que cet organisme possède au moins une expérience technique suffisante et qu'il travaille, de préférence, pour l'aviation civile. Si cette expérience fait défaut, il est d'autant plus nécessaire d'assurer une coordination et une liaison étroites. Un organisme privé peut être désigné pour réaliser tout ou partie du programme d'établissement des cartes aéronautiques et, là encore, il conviendrait de définir clairement les délégations de responsabilités.

D. REDEVANCES D'AÉROPORT ET DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

**Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport
et de services de navigation aérienne*
Neuvième édition, 2012**

SECTION I. GÉNÉRALITÉS

Supervision économique

12. L'exercice par les États de leurs responsabilités de supervision économique devrait être clairement séparé de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, les rôles et les pouvoirs de chaque fonction devant être clairement définis.

E. ÉCONOMIE DES AÉROPORTS

Doc 9562 — Manuel sur l'économie des aéroports
Troisième édition, 2013

Chapitre 2. PROPRIÉTÉ, CONTRÔLE ET GOUVERNANCE DES AÉROPORTS

B — PROPRIÉTÉ DE L'ÉTAT ET CONTRÔLÉ PAR L'ÉTAT

SERVICE GOUVERNEMENTAL

2.7 Lorsque l'État joue le rôle à la fois de réglementeur (c'est-à-dire qu'il exécute sa fonction de supervision économique) et de fournisseur de services, il devrait envisager une séparation claire entre les fonctions de réglementation et d'exploitation, les rôles et les pouvoirs étant clairement définis pour chaque fonction comme le recommande la politique de l'OACI sur les redevances énoncée dans le Doc 9082 (Section I, paragraphe 12). Cette séparation est justifiée par le fait qu'une relation trop étroite entre le réglementeur et le fournisseur de services peut donner lieu à des conflits d'intérêts et miner la confiance du public dans la validité du système, et aussi par le fait que des chevauchements dans les fonctions de réglementation et d'exploitation peuvent engendrer des relations de responsabilisation diffuses au sein de l'entité. La séparation améliore la transparence dans le processus de prise de décisions et définit clairement les lignes de responsabilité et l'autorité d'un secteur dans le contrôle des activités de l'autre.

F. ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS

Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
Onzième édition, 2016

CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES

3.2 Les États établiront un service d'enquête sur les accidents qui soit indépendant des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête.

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

Généralités

5.4 Le service d'enquête sur les accidents pourra mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions, en accord avec les dispositions de la présente Annexe.

5.4.1 Toute enquête réalisée conformément aux dispositions de la présente Annexe sera distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

Coordination — Autorités judiciaires

5.10 L'État qui mène l'enquête reconnaîtra la nécessité d'une coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires. On prêtera une attention particulière aux indices qui doivent être consignés et analysés rapidement pour que l'enquête puisse être menée à bien, par exemple à l'examen et à l'identification des victimes et au dépouillement des enregistrements des enregistreurs de bord.

Note 2.— Il est possible de résoudre d'éventuels conflits entre les services d'enquête et les autorités judiciaires, en ce qui concerne la garde des enregistreurs de bord et de leurs enregistrements, en confiant ces derniers à un représentant des autorités judiciaires qui les apportera au lieu de dépouillement, assurant ainsi la continuité de la garde.

Note 3.— On peut résoudre les éventuels conflits entre le service d'enquête sur les accidents et les autorités judiciaires quant à la garde de l'épave en prévoyant qu'un représentant des autorités judiciaires accompagne l'épave jusqu'au lieu de l'examen et soit présent à l'examen lorsqu'une modification de l'état de l'épave est nécessaire, assurant ainsi la continuité de la garde.

Doc 9756 — Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
Partie 1 — Organisation et planification
Deuxième édition, 2015

Chapitre 2. SERVICE D'ENQUÊTE

2.1 LÉGISLATION DE BASE ET STRUCTURE

2.1.1 Selon l'article 26 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, il appartient à l'État dans le territoire duquel un accident d'aviation se produit d'ouvrir une enquête sur les circonstances de l'accident. Cette obligation suppose qu'une législation appropriée existe pour les enquêtes sur les accidents d'aviation. Cette législation doit prévoir l'établissement et la structure organisationnelle d'un service d'enquête sur les accidents et les incidents d'aviation (commission, conseil ou autre organe similaire) qui est indépendant des autorités de l'aviation de l'État et d'autres organismes qui pourraient nuire au déroulement ou à l'objectivité de l'enquête.

2.1.7 Le service d'enquête doit être et paraître absolument objectif et totalement impartial. Il devrait être constitué sur le plan législatif de manière à pouvoir résister aux pressions ou influences politiques ou autres des organismes gouvernementaux ainsi que de l'industrie. De nombreux États ont atteint cet objectif en instituant un service d'enquête sur les accidents sous la forme d'un organe indépendant établi par la loi ou en établissant une organisation pour les enquêtes qui est indépendante de l'autorité de l'aviation civile. Dans ces États, le service d'enquête relève directement du Congrès, du Parlement ou d'un ministère autre que celui qui est responsable de la supervision des autorités de l'aviation civile, généralement le Ministère des transports (voir des exemples à la Figure I-2-1 et à la Figure I-2-2).

2.1.8 La formule ci-dessus présente la structure idéale en ce qui concerne le cadre législatif du service d'enquête, étant donné que celui-ci est totalement exempt de toute relation avec le Ministère des transports, ou toute autre autorité de l'État qui régit et supervise l'aviation civile.

2.1.11 Dans certains États, il y a des exemples de situations d'influence indue et de conflits d'intérêts qui ont donné lieu à des changements législatifs et à l'établissement d'un service d'enquête sur les accidents qui est indépendant sur les plans de la structure, de l'organisation et de l'exploitation du Ministère des transports et d'autres autorités de l'aviation civile de l'État (p. ex., Canada, États-Unis, Nouvelle-Zélande). Dans ces États, certains résultats d'enquête ont relevé certaines lacunes dans l'efficacité des fonctions de supervision de la sécurité des autorités de l'aviation civile, et des pressions indues ont été exercées sur les services d'enquête. Ces situations ont donné lieu à des amendements législatifs visant à assurer l'indépendance du service d'enquête sur les accidents.

2.1.12 Certains États ont différents régimes, où le service d'enquête est lié directement ou indirectement au Ministère qui est aussi responsable de l'autorité de l'aviation civile de l'État. Il

ne s'agit pas d'une structure idéale, et dans ce cas, l'indépendance fonctionnelle du service d'enquête doit être démontrée. Ces États maintiennent ce type d'arrangement depuis de nombreuses années, et les services d'enquête responsables sont considérés comme étant indépendants sur les plans opérationnel et fonctionnel. Ces États ont mis en place des dispositions législatives et organisationnelles pour éviter les influences, les interférences ainsi que tout conflit d'intérêts réel ou perçu avec les attributions du service d'enquête. Le chef du service d'enquête a le pouvoir législatif et réglementaire pour mener les enquêtes et publier les résultats et le rapport final sans influence du Ministère. En outre, il a été démontré, avec le temps, qu'aucun effort n'a été entrepris pour orienter l'enquête ou atténuer les résultats qui pourraient être défavorables pour l'autorité de l'aviation civile de l'État. Les dispositions législatives et réglementaires mises en place dans ces États garantissent l'indépendance du service d'enquête sur les accidents.

2.1.13 Les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ont indiqué que plusieurs États ne respectent pas les dispositions de l'Annexe 13 relatives à l'indépendance fonctionnelle du service d'enquête sur les accidents et à l'indépendance du processus d'enquête. Dans ces États, le service d'enquête sur les accidents fait structurellement partie du Ministère des transports, ou est directement lié à l'autorité de l'aviation civile nationale responsable des fonctions de supervision de la sécurité. Lorsque le service d'enquête fait partie du ministère chargé de la supervision de l'aviation civile, des conflits d'intérêts évidents peuvent surgir lorsque les résultats de l'enquête indiquent des lacunes dans l'efficacité de l'autorité de l'aviation civile. En effet, le service d'enquête pourrait déceler des lacunes qui peuvent compromettre directement l'efficacité de la direction de sa propre organisation.

2.1.14 Dans certains États, le chef du service d'enquête est nommé par le ministre responsable de l'autorité de l'aviation civile, ce qui présente un risque de conflit d'intérêts évident ou d'influence sur l'indépendance d'une enquête. Dans d'autres États, le chef du service d'enquête est désigné par le Directeur général de l'aviation civile, ce qui représente une autre situation de conflit d'intérêts manifeste qui n'établit pas l'indépendance fonctionnelle du service d'enquête.

2.1.15 Un des principes clés permettant de démontrer l'indépendance fonctionnelle du service d'enquête est que celui-ci ne doit pas solliciter ni recevoir des instructions d'autres autorités en ce qui concerne ses enquêtes. Le faire donnerait lieu à un conflit d'intérêts réel ou apparent compromettant l'indépendance de l'enquête.

2.1.16 Un examen des différences notifiées par les États en ce qui concerne la conformité à l'Annexe 13 indique que plusieurs États n'ont pas établi de cadre législatif et de structure organisationnelle visant à assurer l'indépendance fonctionnelle du service d'enquête, ni des modalités permettant de séparer les enquêtes sur les accidents des procédures judiciaires ou administratives pour la détermination des fautes ou des responsabilités. Dans certains États qui n'ont pas de service d'enquête sur les accidents permanent, un comité spécial est nommé pour la

conduite des enquêtes. Ce comité est souvent établi par le ministre responsable de l'autorité de l'aviation civile de l'État. De même, les enquêteurs détachés auprès de l'équipe d'enquête spéciale proviennent de l'autorité de l'aviation civile. De telles dispositions ne respectent pas les exigences relatives à l'indépendance fonctionnelle. L'adoption d'amendements législatifs et réglementaires constitue la meilleure façon de respecter les exigences des § 3.2, 5.4 et 5.4.1 de l'Annexe 13.

2.1.17 En résumé, pour qu'un service d'enquête sur les accidents soit considéré comme étant fonctionnellement indépendant, en particulier, lorsqu'il est lié, du point de vue organisationnel, au ministère responsable de la supervision de l'autorité de l'aviation civile de l'État, les critères ci-après doivent être respectés :

1. Indépendance fonctionnelle

Il doit être démontré qu'il n'y a pas de situations d'influence réelles ou apparentes du ministre concerné sur la conduite des enquêtes menées par le service d'enquête sur les accidents, la formulation des conclusions, les recommandations en matière de sécurité, les comptes rendus provisoires et le rapport final. En d'autres mots, le ministre ne doit pas disposer, du point de vue organisationnel, de moyens d'influencer la conduite de l'enquête et ses résultats, ni pouvoir demander d'avoir accès aux sources d'information de l'enquête ou émettre des jugements sur celles-ci.

2. Enquête indépendante

Il doit être démontré que le service d'enquête, durant la conduite de ses enquêtes, ne sollicite pas et ne reçoit pas d'instructions d'autres autorités et qu'il peut mener librement ses enquêtes.

3. Droit de publication sans réserve des informations

Il doit être démontré que le service d'enquête sur les accidents peut émettre, en son nom, des comptes rendus ou des déclarations provisoires, des conclusions, des recommandations de sécurité et le rapport final, sans avoir à obtenir l'approbation d'une autorité externe. Il est entendu que cela n'exclut pas la consultation périodique, durant l'enquête, des membres d'équipe dans le cadre du système de parties à l'enquête, ni la consultation des États participants, au sujet du projet de rapport final en conformité avec l'Annexe 13.

4. Indépendance du financement et de la dotation en personnel

Il doit être démontré que le Ministère concerné ou toute autre organisation ne peut pas exercer une influence sur le financement et la dotation en personnel du service d'enquête sur les accidents. Notamment, s'abstenir de toutes représailles à l'encontre du personnel en détachement lorsqu'il reprend ses fonctions habituelles.

5. Éléments essentiels à enchâsser dans la législation

Les critères figurant ci-dessus doivent être énoncés dans la législation et être clairement appliqués dans le cadre des activités du service d'enquête sur les accidents pour que celui-ci soit considéré comme étant fonctionnellement indépendant.

2.2 RÈGLES DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUES

2.2.4 Dans certains États, il pourrait être nécessaire que la commission responsable des enquêtes soit composée de membres qui sont détachés par l'autorité de l'aviation civile. Il est essentiel qu'une telle commission fasse directement rapport au niveau ministériel de l'administration pour que les conclusions et recommandations intéressant la sécurité ne soient pas vidées de leur substance en passant par les voies administratives habituelles.

2.2.5 Les experts détachés par l'autorité de l'aviation civile doivent relever de l'enquêteur désigné pour la durée d'une enquête. Cet arrangement n'est cependant pas idéal, car le personnel détaché peut craindre des représailles lorsqu'il retrouve ses fonctions habituelles, au cas où l'autorité de l'aviation civile réagirait défavorablement aux conclusions du rapport final de l'enquête. Les États devraient prendre les mesures nécessaires pour éviter cet état de choses et assurer l'indépendance de fonctionnement requise du service d'enquête sur les accidents par rapport à l'autorité de l'aviation civile. Ces dispositions doivent être clairement énoncées dans les règles de fonctionnement du service d'enquête sur les accidents.

**Doc 9962 — Manuel de politiques et procédures
d'enquête sur les accidents et incidents
Première édition, 2011**

Chapitre 3. OBJECTIF ET INDÉPENDANCE DE L'ENQUÊTE

3.2 INDÉPENDANCE

3.2.1 Le maintien de l'indépendance dans la conduite d'enquêtes rehaussera la crédibilité du [Service d'enquête] et son aptitude à éviter des situations qui risqueraient de créer des conflits d'intérêts. Le maintien de l'indépendance de la fonction d'enquête est important de la même façon dans le cas des accidents et des incidents.

3.2.2 L'objet de l'« indépendance » est que le [Service d'enquête] soit fonctionnellement indépendant, en particulier des autorités nationales d'aviation civile chargées de navigabilité, certification, exploitation technique des vols, maintenance, licences, contrôle de la circulation

aérienne ou exploitation technique des aéroports et, en général, de toutes autres parties dont les intérêts pourraient être en conflit avec la tâche confiée au service d'enquête.

3.2.3 « Indépendance » ne veut pas dire que le [*Service d'enquête*] ne serait pas administrativement sous la supervision et le contrôle d'un ministre ou d'un ministère (ou du parlement) à l'égard de ses finances, son administration, ses politiques et méthodes de travail (qui devraient être transparentes).

Chapitre 4. PLANIFICATION ET PRÉPARATION D'UNE ENQUÊTE

4.2 SÉLECTION ET NOMINATION DES ENQUÊTEURS

4.2.5 Le recours à des experts extérieurs s'effectue par contrats écrits et/ou MoU incluant des dispositions pour veiller à ce que les personnes détachées soient dégagées de leurs fonctions ordinaires durant l'enquête. Leur indépendance et leur objectivité dans le travail d'enquête sont essentielles et il importe de veiller à ce qu'il n'y ait pas de conflits d'intérêt réels ou perçus dans le cas des personnes détachées. Les enquêteurs détachés devraient recevoir des titres d'identité appropriés et devraient signer des accords écrits afin de se conformer aux lois, règlements, politiques et procédures de [*nom de l'État*] ainsi que démontrer leur indépendance et leur objectivité, ainsi que l'absence de conflits d'intérêt au cours de la période de détachement.

Chapitre 5. NOTIFICATION INITIALE ET SUITE À DONNER

5.5 DÉLÉGATION DE L'ENQUÊTE (EN TOTALITÉ OU EN PARTIE)

5.5.2 Dans les cas où [*nom de l'État*] est l'État d'occurrence et s'il s'agit d'aéronefs exploités, immatriculés, conçus et/ou construits par un ou plusieurs autres États, le [*Service d'enquête*] peut envisager de déléguer la totalité ou des parties de l'enquête à un service d'enquête d'un autre État ou à un RAIIO, afin de faciliter une enquête sans trop de délai. Par exemple, dans le cas d'examen de composants d'aéronef qui doivent être effectués dans des installations à l'extérieur de [*nom de l'État*], le [*Service d'enquête*] peut déléguer la supervision des examens au service d'enquête d'un autre État. Toutes les fois que c'est possible, l'installation ne devrait pas être celle du constructeur, afin d'éviter un conflit d'intérêts réel ou perçu. Toutefois, il peut arriver que les seules connaissances techniques appropriées ou l'outillage se trouvent dans l'installation du constructeur, de sorte qu'il sera nécessaire d'assurer une supervision du travail par un ou des enquêteurs. Si le [*Service d'enquête*] n'a pas encore établi son propre laboratoire de lecture d'enregistreurs de bord, la lecture et l'analyse des enregistreurs devraient s'effectuer dans les installations d'autres États possédant les moyens de lecture d'enregistreurs, conformément aux indications données dans l'Annexe 13 de l'OACI, Supplément D, *Lignes directrices pour la lecture et l'analyse des enregistrements des enregistreurs de bord*.

Chapitre 6. POLITIQUES ET PROCÉDURES D'ENQUÊTE

6.1 GÉNÉRALITÉS

6.1.9 Si les enregistreurs ont subi des dommages à tel point qu'ils ne peuvent pas être aisément lus dans l'installation choisie, ou sont d'un type qui nécessite des experts ou des équipements additionnels (par exemple dans le cas d'enregistreurs construits en Russie), le [*Service d'enquête*] devrait solliciter l'assistance d'experts en conformité des dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI. Dans certains cas, il pourrait être nécessaire d'envoyer l'enregistreur à son constructeur pour la lecture. Le travail devrait alors normalement être supervisé par un enquêteur du [*Service d'enquête*] ou un enquêteur d'un autre État afin de veiller à ce qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts réel ou perçu.

Chapitre 9. TESTS ET EXAMENS DE COMPOSANTS

9.1 TESTS EN LABORATOIRE DE SYSTÈMES ET COMPOSANTS D'AÉRONEFS

9.1.2 Les examens spécialisés vont de l'examen au microscope électronique d'une pièce défaillante jusqu'à l'analyse chimique, des tests de systèmes embarqués ou des essais en vol. Les examens et tests en laboratoire nécessitent généralement un matériel spécialisé qui n'est pas disponible sur le lieu de l'accident et qui dépasse souvent les moyens d'une installation de maintenance aéronautique. Il convient d'envisager d'utiliser les installations du constructeur des pièces en cause où l'on trouvera l'équipement et le personnel spécialisés nécessaires. Toutefois, cela devrait nécessiter une étroite supervision par les enquêteurs du [*Service d'enquête*] ou par des enquêteurs désignés par le [*Service d'enquête*] pour assurer qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts réel ou perçu. Toutes les activités, particulièrement les phases de démontage et de tests, devraient être documentées et photographiées à des fins de preuve.

APPENDICE À LA PARTIE II

Doc 10075 — Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)

A39-8 : Conflits d'intérêts en aviation civile

L'Assemblée,

Reconnaissant que les conflits d'intérêts peuvent faire obstacle à une réglementation efficace, indépendante et impartiale de l'aviation civile et en conséquence présenter des risques pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale,

Reconnaissant qu'il est nécessaire et avantageux de tirer parti de l'expérience et des compétences du personnel qualifié de l'industrie pour aider à faire en sorte que les fonctions de supervision réglementaire importantes puissent être fournies,

Rappelant qu'à sa 37^e session, l'Assemblée a ajouté le point « Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts » au Programme général des travaux du Comité juridique et que l'inscription de ce point a par la suite été entérinée par le Comité juridique, le Conseil et l'Assemblée (38^e session), qui lui ont donné une plus haute priorité,

Sachant qu'en vertu de la Convention des Nations Unies contre la corruption, adoptée par l'Assemblée générale le 31 octobre 2003, les États doivent s'efforcer d'adopter, de maintenir et de renforcer des systèmes qui favorisent la transparence et préviennent les conflits d'intérêts,

Considérant que l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* et les éléments indicatifs de l'OACI énoncent entre autres que les États doivent établir une stratégie visant à atténuer les risques de conflits d'intérêts en aviation civile,

Convaincue de la nécessité pour les États d'échanger des informations au sujet de politiques et de mesures destinées à détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile,

1. *Prie instamment* les États qui ne l'ont pas encore fait d'envisager d'établir un cadre juridique formel permettant de détecter, d'éviter, d'atténuer et de gérer les conflits d'intérêt en aviation civile ;
2. *Invite* les États :
 - a) à vérifier, au niveau national, que leurs régimes juridiques internes de mesures et pratiques destinées à détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en

aviation civile sont adéquats afin d'assurer et de renforcer la transparence et l'imputabilité dans les activités de réglementation de l'aviation civile et de mettre en équilibre leurs circonstances particulières et leur capacité à remplir leurs obligations de supervision avec les risques que posent les conflits d'intérêts pour la sécurité et la sûreté de l'aviation ;

- b) au besoin, à promulguer des lois et à établir des systèmes, des codes et des pratiques de sensibilisation face aux conflits d'intérêts en aviation civile ;
3. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les règles et les mesures destinées à détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile soient bien appliquées ;
 4. *Charge* le Conseil de faciliter la collecte, l'analyse, la diffusion et la promotion de pratiques optimales en matière de conflits d'intérêts, pour le bénéfice des États, en tirant partie de l'expertise présente dans les États et au sein des Nations Unies et d'autres organisations internationales compétentes ;
 5. *Demande* au Secrétaire général de continuer à recueillir des renseignements auprès des États et des organisations intergouvernementales compétentes sur les politiques et mesures utilisées pour détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile, en vue d'avancer dans l'étude de cette question ;
 6. *Demande* au Secrétaire général d'élaborer un document de référence qui recense toutes les dispositions contenues dans les Annexes et les manuels concernant les conflits d'intérêts ;
 7. *Charge* le Comité juridique de réexaminer périodiquement la question des conflits d'intérêts en aviation civile ;
 8. *Appelle* les États à offrir pleinement leur appui et assistance au Secrétaire général dans la mise en œuvre de la présente résolution, notamment en lui fournissant leur expertise et de l'information.