



COMITÉ JURIDIQUE — 36^e SESSION

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

Point 2 : Examen du Programme général des travaux du Comité juridique

EXAMEN D'ORIENTATIONS SUR LES CONFLITS D'INTÉRÊTS : RAPPORT D'ENQUÊTE SUR LES CONFLITS D'INTÉRÊTS EN AVIATION CIVILE

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 L'« examen d'orientations sur les conflits d'intérêts » a été inscrit au Programme général des travaux du Comité juridique suite à une proposition contenue dans la note de travail A37-WP/80, présentée par les États-Unis. L'inscription de ce point au Programme général des travaux a été entérinée par le Comité juridique, le Conseil et l'Assemblée (38^e session), qui a fait passer ce point au deuxième rang dans l'ordre de priorité des points du Programme des travaux.

1.2 Le secrétariat de l'OACI a entrepris une étude, le 11 juin 2014, lorsqu'il a été demandé aux États, par la lettre LE 4/69-14/40, de répondre d'ici le 15 août 2014 à une enquête sur le traitement des conflits d'intérêts en aviation civile dans leurs juridictions respectives. Une copie du formulaire d'enquête est fourni en **Appendice A**. À la demande de plusieurs États, un délai supplémentaire a été accordé pour remplir le questionnaire d'enquête qui demeure ouvert en ligne. Le 5 novembre 2014, à la cinquième séance de sa 203^e session, le Conseil a été informé que de nouvelles mesures, y compris la convocation d'une équipe spéciale, seront envisagées selon les résultats de l'enquête (voir la note C-WP/14194).

2. HISTORIQUE

2.1 L'avis était exprimé dans la note A37-WP/80 qu'il était souhaitable qu'il y ait des règles raisonnablement cohérentes applicables à tout le secteur pour établir et préserver une claire distinction entre les autorités de l'aviation civile et les activités qu'elles supervisent. Dans le contexte donné, il était proposé d'examiner les situations de conflits d'intérêts dans trois domaines distincts : 1) les intérêts financiers dans les entités réglementées ; 2) le transfert de personnes de postes gouvernementaux à des postes de l'industrie et vice versa ; et 3) la pratique consistant à désigner ou à détacher du personnel pour remplir des fonctions de supervision au nom de l'administration de l'aviation civile. L'examen de ces éléments a été jugé approprié pour renforcer l'exercice objectif et désintéressé des responsabilités de réglementation.

2.2 Définition des conflits d'intérêts

2.2.1 Un conflit d'intérêts 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. Des conflits d'intérêts peuvent aussi se présenter au niveau d'une organisation, lorsqu'elle néglige ou est empêchée d'agir impartialement en raison de ses activités extérieures ou des relations qu'elle entretient avec d'autres entités.

2.2.2 Dans le domaine de l'aviation civile, ces conflits d'intérêts peuvent 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 conflits d'intérêts 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 ») ;
 - 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.

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

3. ORIENTATIONS ACTUELLES

3.1 De façon générale, les États peuvent avoir élaboré des cadres juridiques et institutionnels pour traiter les conflits d'intérêts en réponse aux exigences de la législation nationale ou dans le cadre de traités internationaux, comme la *Convention des Nations Unies contre la corruption* (CNUCC)¹ de 2003, ou d'orientations ou de codes de meilleures pratiques élaborés par des organisations internationales comme l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ou par des organes professionnels appropriés. Les autorités de l'aviation civile d'un État donné pourraient être soumises à des cadres de conflits d'intérêts à l'échelle du gouvernement, 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 des professions particulières ne visent pas pleinement les conflits d'intérêts quand ils se rapportent particulièrement aux activités d'aviation civile.

3.2 À ce jour, l'OACI a promulgué certaines orientations sur les conflits d'intérêts. Ainsi :

- a) le paragraphe 5.3.3 du Doc 8335 de l'OACI, *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* mentionne la nécessité d'établir une stratégie pour atténuer les risques de conflits d'intérêts liés au détachement de personnel expérimenté d'un exploitant aérien en vue d'accomplir des fonctions d'inspection ;
- b) les paragraphes 2.4.9 et 3.4.4 du Doc 9734 de l'OACI, *Manuel de supervision de la sécurité, Partie A, Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité*, mentionne la nécessité de prévoir une séparation claire des pouvoirs et de la responsabilité entre les autorités de réglementation de l'État et les agences d'exploitation de l'État ;
- c) le paragraphe 3.4.2.4 du Doc 9734 de l'OACI, *Manuel de supervision de la sécurité, Partie A, Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité*, mentionne la nécessité de veiller à ce que le personnel de l'exploitant qui s'acquitte de responsabilités d'inspection relève directement de la supervision et du contrôle technique d'une administration de l'aviation civile indépendante, afin de servir au mieux l'intérêt public ;
- d) le paragraphe 2.4.2.3 du Doc 9734 de l'OACI, *Manuel de supervision de la sécurité, Partie C, Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation*, mentionne la nécessité de prévoir une séparation claire des pouvoirs et de la responsabilité entre l'autorité de réglementation de l'État et les agences d'exploitation ou fournisseurs de services relevant du secteur public, afin d'éviter tout risque de conflit d'intérêts, et recommande que toutes les procédures d'approbation, de certification et de surveillance continue soient appliquées comme si l'organisme d'exploitation n'était pas un organisme public.

¹ La CNUCC compte 176 États parties. Voir par exemple l'Article 7(4) de la CNUCC « 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.

3.3 Selon les constatations du Programme universel d’audits de supervision de la sécurité (USOAP), dans un certain nombre d’États où les fonctions d’exploitant ou de fournisseur de services sont assurées par l’État, il n’y a pas de séparation claire des responsabilités entre les organismes de réglementation et les exploitants aériens, les exploitants d’aérodromes, les fournisseurs de services et les centres de formation en aviation, et la plupart des États qui font appel à des experts détachés par l’administration de l’aviation civile de l’État ou par un autre organisme de l’État en qualité d’enquêteurs ne disposent pas de mesures établies pour éviter les risques de conflits d’intérêts. Dans le cadre du Programme universel d’audits de sûreté (USAP), il est signalé que 22 % des États n’ont pas veillé à ce que les fonctions et responsabilités des diverses entités du système de sûreté de l’aviation civile soient clairement définies pour garantir qu’il n’y ait pas de chevauchement de responsabilités.²

4. OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE DES TRAVAUX

4.1 L’objectif général des travaux au titre de ce point est d’envisager l’élaboration de règles ou d’orientations de l’OACI pour aider les États membres à établir des mesures à utiliser pour détecter, éviter, atténuer et/ou gérer les conflits d’intérêts et assurer la transparence et la responsabilisation dans leurs cadres nationaux.

4.2 La première tâche consistait à réaliser une enquête afin de répertorier les mécanismes et les mesures qui existent déjà dans les États pour traiter des conflits d’intérêts (CI) relatifs aux administrations de l’aviation civile et à leur personnel qui exécute des fonctions de réglementation en aviation civile. Les réponses ont été analysées pour déterminer quelles sont les mesures que les États ont établies concernant les divers éléments des conflits d’intérêts en aviation civile ainsi que sur le bien-fondé de ces mesures. La question sera examinée de façon plus approfondie pour déterminer s’il serait utile d’entreprendre l’harmonisation des mesures et pratiques pour détecter, éviter, atténuer et/ou gérer les CI, et d’élaborer des règles et orientations destinées aux États et sous quelle forme celles-ci devraient être présentées.

4.3 Pour documenter ou promulguer les mécanismes et mesures concernant les conflits d’intérêts en vue d’une application harmonisée ou uniforme, on pourrait opter pour une norme, une pratique recommandée ou des éléments indicatifs figurant dans un document, un manuel ou une circulaire nouveaux ou amendés de l’OACI.

4.4 Il est admis que les travaux à ce sujet doivent tenir compte de la nécessité de mettre en équilibre les circonstances et besoins particuliers des États en tenant compte aussi des risques réglementaires pour la sécurité et la sûreté de l’aviation posés par les conflits d’intérêts. Par exemple, de strictes exigences de dessaisissement ou restrictions en matière de portes tournantes pourraient limiter les États de façon déraisonnable à un nombre très réduit voire inexistant de candidats qualifiés à des postes spécialisés. Au moment d’envisager des mécanismes ou des mesures à prescrire ou à recommander, on viserait donc principalement à gérer les risques découlant d’activités, de relations ou d’interactions donnant lieu à des conflits d’intérêts (comme ceux qui sont énumérés au paragraphe 2.2) [et pas nécessairement à automatiquement les faire cesser ou les interdire].

² Programme universel d’audits de sûreté – Analyse des résultats des audits, période de compte rendu : novembre 2002 à juin 2013, OACI, cinquième édition – 2013, page 52.

5. RÉPONSES DES ÉTATS À L'ENQUÊTE

5.1 Au 30 janvier 2015, 43 États, soit à peine 22 % environ des États membres de l'OACI, avaient répondu à l'enquête. Deux territoires et une organisation internationale ont également fourni des réponses (voir la liste de l'**Appendice B**). L'enquête demeure ouverte en ligne pour les autres États qui souhaiteraient y répondre. Bien que relativement peu nombreuses, les réponses proviennent d'États de toutes les régions de l'OACI.

5.2 Cadre général actuel pour les CI

5.2.1 En général, tous les États qui ont répondu à l'enquête, hormis quatre, ont confirmé qu'ils disposent d'un cadre juridique et/ou institutionnel qui se rapporte de façon générale aux conflits d'intérêts. Dans la plupart des cas, ce cadre est établi sous forme de législation, de code de conduite, de conditions d'emploi contractuelles ou une combinaison de tous ces éléments. En général, les cadres couvrent les quinze sujets énumérés en Q3 du questionnaire d'enquête (Appendice A). Aucun nouveau sujet n'a été identifié par les États qui ont répondu, ce qui pourrait signifier que la liste Q3 de sujets possibles à prévoir dans un cadre concernant les conflits d'intérêts est relativement complète.

5.2.2 Dans la plupart des cas (86 %), l'application des règles relatives aux CI est contrôlée par un organe indépendant tel qu'un ombudsman gouvernemental ou grâce à des mécanismes internes établis par l'agence ou l'administration de l'aviation civile. La plupart des États (63 %) ont estimé que le niveau d'application desdites règles est suffisant, bien que certains estiment qu'il ne l'est pas (21 %).

5.3 Sources de CI dans le secteur public

5.3.1 Les intérêts financiers dans des entités réglementées ainsi que les intérêts sociaux de personnes (qui conduisent dans certains cas à des pratiques de corruption, à du népotisme et à du favoritisme), les transferts de personnes entre des entités de réglementation et des entités réglementées, l'intervention de l'État dans des activités ou des entités réglementées et les pressions exercées en faveur d'entités réglementées ont été identifiées parmi les sources les plus répandues de conflits d'intérêts. D'autres situations, telles que les pressions politiques exercées sur des personnes chargées de la réglementation pour favoriser des entités réglementées, ont été citées comme sources supplémentaires de conflits d'intérêts.

5.3.2 Une majorité d'États n'ont pas identifié de formes nouvelles ou émergentes de conflits d'intérêts qui pourraient être retenues pour l'élaboration des orientations, d'où l'on pourrait conclure que la liste des sources de conflits d'intérêts identifiées au paragraphe 2.2 de la pièce jointe A à lettre aux États (voir également le paragraphe 2.2 ci-dessus) est relativement exhaustive. Un exemple de sources supplémentaires de conflits d'intérêts a été identifié dans une réponse : il s'agissait de la « participation d'employés d'État à des activités politiques partisans ».

5.4 Activités étatiques comme source de CI en aviation civile

5.4.1 Dans de nombreux États (82 %), l'État intervient dans des activités d'aviation civile en qualité d'exploitant ou de fournisseur de services ; les activités les plus répandues dans lesquelles les États interviennent sont la fourniture de services de navigation aérienne, les opérations d'aéronefs et d'aérodromes et la gestion des établissements de formation à l'aviation. De plus, certaines administrations de l'aviation civile dépendent de subventions ou recettes gouvernementales provenant d'activités réglementées destinées à appuyer des activités de réglementation. En outre, le pourcentage d'États dont le registre civil compte des aéronefs qui sont utilisés pour des opérations militaires ou de police (49 %) et ceux où ce n'est pas le cas (51 %) est en gros le même. Ces relations et activités font l'objet de la

supervision par l'administration de l'aviation civile de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, ce qui pourrait donner lieu à des CI organisationnels bien ancrés, les personnes chargées de la réglementation de l'aviation civile pouvant être indûment influencées ou empêchées d'agir de façon impartiale lorsqu'elles s'occupent d'entités réglementées étant donné que l'État jouit à la fois de la propriété et du contrôle et a des intérêts commerciaux dans ces entités.

5.4.2 De nombreux États (67 %) ont introduit des mesures pour éviter ou gérer le chevauchement entre les diverses agences ayant un rôle dans la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation. Des mesures telles que l'établissement de comités de coordination inter-agences, de programmes et de lignes directrices ont été citées.

5.4.3 Le personnel d'un exploitant aérien ou d'un fournisseur de services est utilisé pour s'acquitter des fonctions et responsabilités de délivrance des licences, de certification, d'approbation ou de surveillance, et pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aéronefs dans un grand nombre d'États (49 % et 40 % respectivement). Cependant, une majorité d'États (51 %) ont indiqué qu'ils ont établi des mécanismes pour la gestion des conflits d'intérêts au sein du personnel qui s'acquittent de ces fonctions. De plus, dans la plupart des États (79 %), les enquêtes sur les accidents sont conduites par une organisation ou une entité indépendante, distincte de l'administration de l'aviation civile.

5.5 Les CI constituent-ils des risques pour la sécurité et la sûreté de l'aviation ?

5.5.1 Les États qui ont connu des situations de CI dans des activités d'aviation civile ont indiqué que ces cas pour la plupart ont été connus grâce à l'auto-divulgence de la part du fonctionnaire visé, à des rapports d'audits USOAP ou USAP, au rapport d'un organe de supervision indépendant, à un examen interne et à des rapports de presse, dans cet ordre. La divulgation de cas de CI suite à un incident lié à la sécurité ou à la sûreté a été citée dans un petit nombre de cas (5,3 %). Un seul cas de divulgation par dénonciateurs a été cité.

5.5.2 La plupart des États (79 %) n'ont pas trouvé ou estimé que l'absence de cadre constituait une source d'inquiétude du point de vue de la sécurité ou de la sûreté de l'aviation, tandis qu'une majorité substantielle d'États (84 %) ont affirmé que les cas de CI n'avaient pas rapport ou n'ont pas contribué à un incident grave de sécurité ou de sûreté de l'aviation.

5.5.3 L'intérêt direct ou indirect dans des entités réglementées, des partenariats ou des arrangements entre entités de réglementation et entités réglementées pour favoriser les intérêts commerciaux des entités réglementées aux dépens de l'intérêt public (conduisant à ce que l'on appelle une « emprise réglementaire ») et la combinaison des fonctions de réglementation et de fourniture de services dans les mêmes entités ou des entités reliées ont été identifiés, dans cet ordre, comme les trois situations principales dont les États estimaient qu'elles présenteraient le plus de risque pour la sécurité et la sûreté de l'aviation. D'autres situations énumérées au paragraphe 2.2.2 ci-dessus, notamment le mouvement de personnes entre postes de travail dans les entités de réglementation et les entités réglementées, et l'accomplissement de fonctions de réglementation par un personnel détaché ou désigné des entités réglementées, ont également été identifiées, mais dans une moindre mesure. La pression politique exercée par l'administration de l'aviation nationale était l'une des autres situations non citées dans la liste du paragraphe 2.2.2 ci-dessus qui a été identifiée comme constituant un risque pour la sécurité et la sûreté de l'aviation.

5.6 **Les États devraient-ils disposer d'un cadre spécifique pour gérer les CI en aviation civile ?**

5.6.1 De nombreux États (33 %) ont établi un cadre qui vise spécifiquement l'aviation civile en plus ou séparément du cadre général applicable au secteur public dans son ensemble. Dans un grand nombre de réponses (68 %), on estimait qu'il était nécessaire ou utile que l'État établisse un cadre spécifique concernant les CI en aviation civile, les raisons citées étant la nécessité de gérer les risques de CI qui sont particuliers à l'aviation civile et de parvenir à une harmonisation et à une certitude légales. Les États qui différaient d'opinion estimaient que l'existence d'un cadre adéquat éliminait la nécessité d'établir un cadre spécifique pour l'aviation civile. Certains États n'ont pas estimé prudent de réglementer les CI sur une base sectorielle tandis qu'un autre État laissait entendre qu'un cadre pourrait être établi au niveau régional.

5.7 **Les orientations existantes de l'OACI sont-elles suffisantes ?**

5.7.1 Bien qu'une majorité d'États (77 %) aient été d'avis que les éléments indicatifs existants de l'OACI concernant les CI en aviation civile sont suffisants ou relativement suffisants, la plupart d'entre eux (75 %) continuaient d'estimer que les États pourraient tirer avantage de l'harmonisation des pratiques et mesures concernant les CI pour traiter de CI en aviation civile.

5.7.2 La plupart des États (collectivement 61 %) ont estimé que des règles ou des orientations concernant les CI pourraient être élaborées sous forme de normes, de normes et pratiques recommandées ou de pratiques recommandées, tandis que d'autres États étaient d'avis que des orientations diffusées au moyen d'un manuel ou d'une circulaire OACI pourraient suffire (27,91 %). Une proposition spécifique a été faite visant à élaborer un modèle de code de gestion des CI en aviation civile tout en apportant les ajustements nécessaires aux autres documents de l'OACI « qui traitent des qualifications du personnel et des représentants ».

5.8 **Travaux futurs**

5.8.1 Un petit nombre d'États (moins de 10 %) ont estimé que leur cadre relatif aux CI n'a pas été efficace dans le cas des CI en aviation civile, citant l'absence de cadre contraignant et le chevauchement des relations entre entités étatiques intervenant dans l'aviation civile comme principaux obstacles au succès. Les États qui estimaient que leur cadre applicable aux CI est efficace créditaient leur succès à la sensibilisation du personnel et à l'existence de mesures préventives et d'application.

5.8.2 Un certain nombre de mesures ont été proposées pour améliorer l'efficacité du cadre CI, notamment les suivantes : i) la parité des traitements du personnel des organismes de réglementation et du personnel des entités réglementées ; ii) le recrutement de personnel supplémentaire pour les fonctions et responsabilités de délivrance des licences, de certification, d'approbation ou de surveillance ; iii) la séparation des organismes chargés de la réglementation et des entités chargés de la fourniture de services ; iv) le renforcement d'une culture visant à éviter les CI ; et v) une réglementation accrue pour les CI.

5.8.3 Une majorité substantielle d'États (75 %) ont admis qu'il y a avantage à harmoniser les pratiques et les mesures pour traiter spécifiquement des conflits d'intérêts en aviation civile et qu'il est nécessaire que l'OACI élabore des règles ou des orientations sur ce sujet à l'intention des États (77 %), tandis que d'autres (16 %) ont choisi de ne pas prendre position pour l'instant. En fait, un seul État a exprimé l'avis qu'il n'y aurait pas d'avantage à ce que l'OACI procède à d'autres travaux dans ce domaine.

6. CONCLUSIONS

6.1 Il est utile que tous les États disposent d'un cadre pour gérer les CI en aviation civile étant donné la fréquence des situations de CI mentionnées par les États dans leurs réponses. Il serait donc profitable pour l'OACI d'encourager les États qui ne l'ont pas encore fait à établir un cadre concernant les CI qui s'applique aux activités de l'aviation civile. Cela pourrait se faire au moyen d'une résolution de l'Assemblée dont l'objectif serait de promouvoir la conscience de potentiels conflits d'intérêts en aviation civile et la nécessité de prendre des mesures pour éviter ou atténuer les risques de CI pour la sécurité et la sûreté de l'aviation. La résolution de l'Assemblée répondrait aussi au besoin exprimé d'améliorer l'efficacité des cadres CI existants en renforçant la culture d'évitement des CI et la réglementation.

6.2 Étant donné que pratiquement tous les États qui ont répondu à l'enquête ont établi un cadre traitant des CI et que la plupart des États estiment que leurs cadres sont efficaces, et étant donné que la plupart des États estiment que les orientations actuelles de l'OACI concernant les CI sont suffisantes ou relativement suffisantes, il convient de déterminer quels travaux seraient éventuellement nécessaires pour l'avenir. De plus, les opinions divergent quant à savoir si les États devraient élaborer un cadre spécifique à l'aviation civile.

6.3 Il est donc envisagé que les travaux supplémentaires de l'OACI sur cette question pourraient consister en un complément d'étude des pratiques et mesures qui ont été introduites par les États pour traiter spécifiquement des conflits d'intérêts en aviation civile. Les tâches que le Secrétariat devrait entreprendre dans cette étude consisteraient à recueillir plus de données et d'informations (y compris en ce qui concerne les législations et les codes de conduite) auprès des États qui ont établi des cadres sur les CI, notamment des cadres spécifiques à l'aviation civile. Les États qui ne l'ont pas fait pourraient aussi être encouragés à répondre à l'enquête en ligne au cours des quelques prochains mois. Les nouvelles recommandations qui pourraient découler de cette étude seront portées à l'attention du Comité juridique.

7. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

7.1 Le Comité juridique est invité à examiner la présente note de travail et à entériner les conclusions ci-dessus.

APPENDICE A

ENQUÊTE SUR LES ORIENTATIONS RELATIVES AUX CONFLITS D'INTÉRÊTS

ÉTAT : _____

Note importante

Les réponses à cette enquête sont purement indicatives et ne seront utilisées qu'à des fins d'étude. Elles n'impliquent aucun engagement contraignant de la part d'un État quant à sa position future sur la question.

PARTIE A : Cadre général de l'examen des conflits d'intérêts

1. L'État a-t-il établi un cadre juridique et/ou institutionnel pour traiter de façon générale des conflits d'intérêts (CI) ? Oui Non
2. Si vous avez répondu par l'affirmative à la Question 1, quelle est la forme du cadre CI ? Cocher selon qu'il convient.
- a) Législation
- b) Code de pratique ou de conduite
- c) Cadre contractuel, à savoir conditions d'emploi
- d) Tout ce qui précède
- e) Autres : _____
3. Que vise le cadre CI ? Cocher selon qu'il convient.
- a) Description des situations CI
- b) Divulgence générale des situations CI
- c) Intérêts financiers
- d) Restrictions en matière d'emploi futur (après emploi public)
- e) Règles relatives à l'acceptation de distinctions honorifiques, de faveurs, de dons ou de rémunérations
- f) Emploi extérieur
- g) Lobbying
- h) Relations, favoritisme et traitement préférentiel
- i) Utilisation de renseignements, y compris protection de renseignements internes
- j) Frais de représentation
- k) Relations avec d'autres agences
- l) Protection des dénonciateurs d'irrégularités en cas de CI
- m) Sanctions pour non-respect des règles CI
- n) Application des règles CI
- o) Revue et révision du cadre CI
- p) Autres : _____

4. Si vous avez répondu par l'affirmative à la Question 1, le cadre traite-t-il expressément de l'aviation civile ou s'agit-il d'un cadre général applicable au secteur public dans son ensemble ? Cocher selon qu'il convient.
- a) Cadre général pour le secteur public
- b) Cadre visant expressément l'aviation civile
- c) Les deux à la fois
5. De façon générale, que considérez-vous comme étant les trois formes les plus répandues de CI dans votre État ?
- a) _____
- b) _____
- c) _____
6. Qui est chargé de suivre la conformité aux règles CI dans votre État ? Cocher selon qu'il convient.
- a) Mécanisme interne de l'agence ou de l'administration de l'État
- b) Organe indépendant (Vérificateur général, Ombudsman, organisme anticorruption, etc.)
- c) a) et b) à la fois
- d) Autres : _____
7. Quel est le niveau d'application des règles CI dans votre État ? Cocher selon qu'il convient.
- Suffisant
- Insuffisant
- Sans objet
8. Recommandez-vous d'autres formes de CI ou des formes émergentes de CI qu'il faudrait envisager pour l'élaboration d'orientations ? Dans l'affirmative, lesquelles ?
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____

PARTIE B : Activités d'aviation civile de l'État

9. L'État intervient-il dans des activités d'aviation civile d'un exploitant aérien ou d'un fournisseur de services ? Oui Non
10. Si vous avez répondu par l'affirmative à la Question 9, dans quelles activités l'État intervient-il ? Cocher selon qu'il convient.
- a) Organisation de formation en aviation
- b) Exploitant aérien
- c) Organisme de maintenance agréé
- d) Organisation de conception
- e) Organisation de production
- f) Fournisseur de services de navigation aérienne
- g) Exploitant d'aérodrome
- h) Autres : _____
11. L'État utilise-t-il du personnel d'un exploitant aérien ou d'un fournisseur de services qu'il réglemente pour accomplir des fonctions et responsabilités de délivrance de licences, de certification, d'approbation ou de surveillance ? Oui Non
12. Si vous avez répondu par l'affirmative à la Question 11, dans quelle mesure les fonctions et responsabilités de délivrance de licences, de certification, d'approbation ou de surveillance sont-elles accomplies par du personnel détaché ou désigné d'entités réglementées ? Cocher selon qu'il convient.
- Toujours
- Souvent
- Quelquefois
- Rarement
13. Les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation sont-elles menées par une organisation ou agence indépendante distincte de l'administration de l'aviation civile ? Oui Non
14. Décrivez brièvement comment l'État veille à ce que les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation soient menées indépendamment.
- _____
- _____
- _____

15. Un personnel de l'administration de l'aviation civile chargé d'accomplir des fonctions et responsabilités de délivrance de licences, de certification, d'approbation ou de surveillance est-il utilisé pour accomplir des fonctions d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation dans l'État ? Oui Non
16. L'État a-t-il établi des mécanismes pour la gestion des conflits d'intérêts du personnel qui accomplit des fonctions et responsabilités a) de délivrance de licences, de certification, d'approbation ou de surveillance et b) des activités d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation ? Cocher selon qu'il convient.
- Oui
- Non
- Sans objet
17. Comment l'administration de l'aviation civile de l'État obtient-elle des fonds pour appuyer ses fonctions de réglementation ? Cocher selon qu'il convient.
- a) Droits et redevances à verser par l'entité d'exploitation qu'elle réglemente
- b) Pourcentage des recettes perçues par l'entité d'exploitation qu'elle réglemente
- c) Subvention de l'État
- d) Recettes provenant de services qu'elle assure et réglemente (exemples : opérations d'aérodrome, sûreté aéroportuaire, formation et aviation et services de navigation aérienne)
- e) Autres : _____
18. L'État a-t-il sur son registre d'aéronefs civils des appareils qui sont utilisés pour des opérations militaires, de police ou de douane ? Oui Non
19. L'État a-t-il établi des mesures pour éviter ou gérer les chevauchements entre différentes agences qui jouent un rôle dans la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation ? Oui Non

Dans l'affirmative, décrire brièvement ces mesures.

PARTIE C : CI opérationnels en aviation civile

20. Quelles sont les façons les plus courantes (sur les cinq dernières années) dont l'existence de situations CI liées à des activités d'aviation civile a été divulguée dans votre État ?

Cocher selon qu'il convient.

- a) Occurrence d'un incident lié à la sécurité ou à la sûreté
- b) Auto-divulgence (par l'agent)
- c) Report d'un organe de supervision indépendant comme le Vérificateur général ou l'Ombudsman
- d) Rapports de presse
- e) Révision interne périodique
- f) Rapport d'audit USOAP ou USAP
- g) Autres : _____
- h) Sans objet

21. Dans le passé, l'absence éventuelle d'un cadre CI a-t-elle causé des préoccupations en matière de sécurité ou de sûreté de l'aviation ?

Oui

Non

Pas de position

22. Dans le passé, une situation CI a-t-elle contribué ou a-t-elle été liée à l'occurrence d'un incident grave de sécurité ou de sûreté de l'aviation ? Oui Non

23. Veuillez indiquer un maximum de trois situations CI, y compris celles dont il est question aux paragraphes 2.2.1 et 2.2.2 de la Pièce jointe A à la lettre LE 4.69-14/40, dont vous pensez qu'elles mettraient le plus en danger la sécurité et la sûreté de l'aviation ?

a) _____

b) _____

c) _____

24. Comment évaluez-vous l'efficacité du cadre pour traiter des CI en aviation civile ? Cocher selon qu'il convient.

Efficace

Assez efficace

Pas efficace

Sans objet

25. Pouvez-vous indiquer les raisons de votre réponse à la Question 24 ? Si vous avez répondu « Efficace », quelles ont été les raisons de ce succès ? Si vous avez répondu « Pas efficace », quelles ont été les principaux obstacles ? Si vous avez répondu « Assez efficace », que pourrait-on faire pour améliorer l'efficacité ?

26. Comment évaluez-vous les orientations de l'OACI sur les CI en aviation civile ? Cocher selon qu'il convient.

a) Adéquates

b) Plus ou moins adéquates

c) Pas adéquates

27. Êtes-vous d'accord pour dire qu'il est nécessaire ou utile pour un État d'établir un cadre portant expressément sur les CI en aviation civile ? Cocher selon qu'il convient.

Oui

Non

Pas de position

Quelles sont les raisons de votre réponse ?

28. Êtes-vous d'accord pour dire que les États pourraient gagner à harmoniser les pratiques et mesures CI pour traiter des CI en aviation civile ? Cocher selon qu'il convient.

Oui

Non

Pas de position

29. Jugez-vous nécessaire que l'OACI élabore des règles ou des orientations traitant des CI en aviation civile à l'usage des États?
- Oui
- Non
- Pas de position
30. Si vous avez répondu par l'affirmative à la Question 29, sous quelle forme pensez-vous que de telles règles ou orientations devraient être élaborées ? Cocher selon qu'il convient.
- a) Normes
- b) Pratiques recommandées seulement
- c) Normes et pratiques recommandées à la fois
- d) Manuel ou circulaire de l'OACI
- e) c) et d) à la fois
- f) Autres : _____

Partie D : Autres Observations

Veillez ajouter toute autre observation sur la gestion des conflits d'intérêts en aviation civile

Personne à contacter :

Veillez indiquer ci-dessous le fonctionnaire de votre administration que l'OACI pourrait contacter si elle avait besoin d'éclaircissements sur l'une des réponses ci-dessus.

Nom (facultatif) : _____

Fonction : _____ Service: _____

Numéro de fax ou
adresse électronique : _____

MERCI

APPENDICE B

LISTE DES ÉTATS QUI ONT RÉPONDU À L'ENQUÊTE

Afrique du Sud	Fédération de Russie	Nouvelle-Zélande
Allemagne	France	Pakistan
Angola	Grèce	Pays-Bas
Australie	Hongrie	Philippines
Autriche	Irlande	Pologne
Barbade	Israël	Portugal
Belgique	Italie	République de Moldova
Brésil	Jamaïque	République-Unie de Tanzanie
Canada	Japon	Singapour
Chili	Jordanie	Suède
Chypre	Kenya	Suisse
Cuba	Lituanie	Thaïlande
Émirats arabes unis	Malaisie	Venezuela
Espagne	Namibie	
États-Unis	Niger	

TERRITOIRES

Chine (Région administrative spéciale de Macao)

Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)

ORGANISATION INTERNATIONALE

Agence européenne de la sécurité aérienne

— FIN —