



**NOTE DE TRAVAIL**

**COMITÉ JURIDIQUE — 36<sup>e</sup> SESSION**

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

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

**POINT 7) DÉTERMINATION DU STATUT D'UN AÉRONEF – CIVIL/D'ÉTAT**

(Note présentée par les États-Unis)

**1. INTRODUCTION**

1.1 Étant donné que ce point a reçu l'appui d'un certain nombre d'États membres du Conseil, les États-Unis n'ont pas fait objection à son inclusion dans le Programme des travaux du Comité juridique. Dans la note de travail LC/36-WP/2-6, « La définition d'aéronef civil et d'aéronef d'État et ses incidences sur l'aviation », présentée par la Pologne, la Bulgarie, la République tchèque, Chypre, la Grèce, la Lituanie, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie et la Hongrie, il est cependant *supposé* que le Comité appuiera « trois objectifs » et le Comité est invité à envisager des moyens pour les réaliser. Ces objectifs ne demandent pas seulement qu'une définition consensuelle soit formulée pour le terme « aéronef d'État », mais ils portent aussi sur « l'établissement de critères plus précis pour la détermination du statut » des aéronefs et sur « des règles » de la communauté aéronautique internationale « pour la détermination du statut des aéronefs *utilisés pour un vol particulier ou une série de vols* (en romain dans le texte) ».

**2. ANALYSE**

2.1 Nous n'appuyons pas ces objectifs. À tout le moins, le Comité devrait se demander s'il adopte ces objectifs avant de voir s'il tente de les réaliser et de quelle manière.

2.2 Nous appelons aussi à la prudence en ce qui concerne les efforts pour réglementer les aéronefs d'État par l'intermédiaire de l'OACI, étant donné que la Convention de Chicago « ne s'applique pas aux aéronefs d'État » [article 3 a)].

2.3 Par ailleurs, l'expérience montre qu'il est très peu probable que le Comité puisse en arriver à une définition consensuelle du terme « aéronef d'État », et encore moins qu'il produise des orientations pouvant modifier de façon appréciable les pratiques des États membres dans ce domaine. La remarquable étude réalisée en 1994 par la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB), A37-WP/80, a résisté à l'épreuve du temps. Il n'est guère probable que la main-d'œuvre considérable requise pour refaire cette étude apporterait des éléments significatifs à l'organisation des faits et des conclusions ou modifierait sensiblement ses recommandations. Le Comité juridique, à

sa 29<sup>e</sup> session, Doc 9630 de l'OACI, n'y a donné aucune suite et il en arrivera probablement aux mêmes résultats après la réalisation d'une nouvelle étude.

2.4 En dernier lieu, les ressources de LEB sont fortement sollicitées par le soutien d'un certain nombre de points du programme des travaux que l'Organisation juge être plus importants.

### 3. CONCLUSION

3.1 Le Comité est invité à recommander que le point intitulé « Détermination du statut d'un aéronef – civil/d'État » soit maintenu à son niveau de priorité actuel.

— FIN —