

de dérogations, il en est résulté une simplification marquée et une uniformisation des formalités relatives à la traversée des frontières dans le monde entier. A la deuxième session de la Division de facilitation, tenue au début de 1952, certaines propositions réclamaient des standards additionnels et améliorés; ces propositions devaient être prêtes pour que le Conseil pût les adopter avant la fin de 1952.

On a réalisé des progrès relativement à maintes autres questions de grande importance pour les lignes aériennes et ceux qui les utilisent. Entre autres choses, le Conseil a recommandé aux États membres d'éliminer la double imposition du revenu et des biens des lignes aériennes, certains impôts qui frappent les carburants et les huiles, la double assurance et d'autres exigences vexatoires qui ont trait à l'assurance. Le service statistique de l'OACI a beaucoup d'importance pour les États membres et est indispensable à une bonne part du travail du Conseil.

Réalisations dans le domaine juridique.—Le Comité international technique d'experts juridiques aériens (CITEJA), établi en conformité d'une recommandation adoptée à la première Conférence internationale de droit privé aérien tenue à Paris en 1925, a fait un grand pas vers l'élaboration d'un code international de droit aérien privé en préparant des projets de conventions internationales qui seraient définitivement adoptées au cours de conférences internationales tenues périodiquement. La Conférence de Chicago a recommandé aux États membres d'étudier l'opportunité de faire poursuivre les travaux du CITEJA le plus tôt possible, et de coordonner son activité avec celle de PICAQ et, en temps utile, de l'OACI.

Après la guerre, la première session du CITEJA a eu lieu à Paris en janvier 1946 et, à cette occasion, le Canada a participé pour la première fois au travail de cet organisme. Le CITEJA a continué de fonctionner durant l'existence de l'Organisation provisoire et, à la première session de l'Assemblée de l'OACI en 1947, on a pris des dispositions pour établir le Comité des questions juridiques relevant de l'OACI et lui faire assurer les fonctions jusque-là exercées par le CITEJA; depuis, le Comité poursuit ce travail. Une nouvelle convention a été adoptée relativement à la reconnaissance internationale des droits à l'égard des aéronefs; cette convention a pour objet de sauvegarder, lorsqu'un aéronef se trouve dans les États contractants étrangers, les droits de propriété, la possession ou la garantie à l'égard d'un aéronef, valablement acquis par des tiers, en conformité des lois de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé en ce qui concerne la nationalité. Le Comité des questions juridiques a terminé la révision de la Convention de Rome, qui a trait aux dommages causés par un aéronef étranger à des tiers sur le sol; cette révision fera l'objet d'une étude à une conférence spéciale convoquée à Rome en septembre 1952. La révision de la Convention de Varsovie, qui régit le transport aérien international des marchandises et des passagers, est aussi bien avancée et bien d'autres projets relatifs au droit civil aérien sont à l'étude. Le Canada a participé à toutes les réunions du Comité des questions juridiques.

Collaboration avec les autres organismes internationaux.—A titre d'institution spécialisée des Nations Unies, l'OACI est partie à une entente officielle avec les Nations Unies qui assure, dans la plus grande mesure possible, la collaboration et la coopération entre les deux organismes, et, pour les mêmes motifs, l'OACI a conclu des ententes avec plusieurs autres institutions spécialisées, dont l'Organisation météorologique mondiale, l'Organisation mondiale de la santé, l'Union postale universelle et l'Union internationale des télécommunications. Ces ententes ont contribué dans une grande mesure à éviter les doubles emplois dans les travaux et les conflits possibles lorsque les intérêts chevauchent.