

vention à la vingt-neuvième session ordinaire de l'Assemblée générale. Si elle est adoptée, la Convention sur l'immatriculation deviendra le quatrième instrument juridique d'ordre international à émaner du Comité de l'espace extra-atmosphérique, et elle constituera une addition utile à ce corps croissant de droit international.

Poursuivant sa collaboration avec la Suède, le Canada a cherché activement en 1973 à faire adopter par la communauté mondiale une déclaration de principes directeurs régissant la télédiffusion directe par satellite. Une initiative menée conjointement par le Canada et la Suède en 1968 a conduit à l'établissement, par l'Assemblée générale, d'un Groupe de travail des satellites de radiodiffusion directe (SRD) au sein du Comité de l'espace extra-atmosphérique.

A sa quatrième session, en juin 1973, le Groupe de travail s'est penché sur le quatrième d'une série de documents de travail sur les SRD: ce document renfermait les dix principes directeurs que le Canada et la Suède proposaient d'incorporer à une déclaration appropriée en vue d'établir un équilibre réaliste entre la protection des droits souverains et la stimulation de cette nouvelle et importante technique.

A cette occasion, le Groupe de travail a également été saisi d'un projet de convention sur les SRD proposé par l'URSS, mais il n'a pu, faute de temps, faire une analyse approfondie de ces deux propositions concurrentielles.

Au cours de sa session ordinaire, en décembre, l'Assemblée générale a donc décidé que le Groupe

de travail tiendrait une cinquième session au début de 1974 afin d'étudier ces propositions et de faire des recommandations précises au sous-comité juridique, et que celui-ci examinerait à son tour l'opportunité d'élaborer des principes régissant l'utilisation des satellites de radiodiffusion directe en vue de conclure un ou plusieurs accords internationaux à sa session de 1974.

Intervention illégale dans l'aviation civile

Le Canada a continué de jouer un rôle de premier plan, tant au niveau national qu'international, dans l'élaboration du droit international touchant les actes d'intervention illégale dans l'aviation civile.

Sur le plan bilatéral, le fait marquant a été la conclusion d'un Accord relatif aux détournements avec Cuba en février 1973. Cet accord a été jugé nécessaire parce que, sans être disposé à adhérer aux conventions multilatérales qui avaient été conclues à cet égard sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le gouvernement cubain avait indiqué son désir de conclure des accords bilatéraux avec les pays intéressés. L'Accord canado-cubain relatif aux détournements d'avions et de navires et à d'autres infractions a été signé à Ottawa le 15 février 1973 à la suite de la visite à Cuba d'une délégation dirigée par le conseiller juridique du ministère des Affaires extérieures au début du même mois. Un protocole d'entente portant sur les mêmes infractions a été signé entre les États-Unis et Cuba à Washington (D.C.) le 15 février 1973; un accord analogue est intervenu entre Cuba et le Mexique le 7 juin 1973.

Ces trois accords bilatéraux, joints à une fouille plus poussée des passagers et des bagages, semblent avoir diminué considérablement le nombre de détournements et les autres actes d'intervention illégale en Amérique du Nord.

Sur le plan multilatéral, le Canada a saisi toutes les occasions qui se sont présentées pour manifester son appui à l'endroit des trois conventions de l'OACI conclues à Tokyo (1963), la Haye (1970) et Montréal (1971), et pour inciter les États qui ne l'avaient pas encore fait à y adhérer. L'adhésion, au cours de la dernière année, de quelque 28 États aux Conventions de La Haye, à celle de Montréal, ou à l'ensemble de ces conventions a certes constitué une source d'encouragement pour le Canada.

Le Canada et les États-Unis cherchent, depuis 1970, à faire adopter une quatrième convention internationale qui créerait un mécanisme international chargé de faire enquête, d'établir la responsabilité et de prendre des «mesures conjointes» (comme la suspension des services aériens) dans le cas des États qui ne respecteraient pas leurs obligations aux termes des trois accords multilatéraux.

Cette initiative a eu peu de succès au début, mais la proposition a été relancée à la suite des nouvelles préoccupations internationales qu'a suscitées le massacre survenu à l'aéroport de Lod. L'OACI a créé un sous-comité juridique spécial pour examiner la question; au terme de ses délibérations, cet organe a recommandé la convocation d'une assemblée extraordinaire de l'OACI pour étudier les propositions (d'esprit analogue à