

Il est clair que le problème des attaques terroristes contre l'aviation civile est de dimension internationale et qu'il commande une réaction internationale vigoureuse et concertée. Ces gestes insensés et désespérés ne respectent aucune frontière et menacent les citoyens de tous les pays.

Dans l'élaboration de nouvelles mesures internationales pour supprimer la piraterie et autres actes illégaux qui menacent la sécurité de l'aviation civile, il importera de se rappeler qu'un cadre a déjà été mis en place pour permettre la coopération internationale dans ce domaine et qu'il nous faut bâtir sur ces fondations. A cet égard, la résolution 2645 (SSV) sur le détournement d'aéronefs ou l'ingérence dans les liaisons aériennes civiles, adoptée par l'Assemblée générale le 25 novembre 1970, condamne explicitement et sans aucune exception tous les actes de détournement d'aéronefs ainsi que le fait de profiter de la capture illicite d'un aéronef pour prendre des otages. Cette position, qui fait de la piraterie aérienne un acte condamnable et punissable sans exception et sans égard au motif du responsable, a été inscrite dans diverses conventions importantes adoptées par les Nations Unies.

Je prends notamment pour exemple la Convention pour la répression et la capture illicite d'aéronefs adoptée à la Haye en 1970 et la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile adoptée à Montréal en 1971. On retrouve au coeur même des obligations juridiques créées par ces conventions le principe de la "poursuite ou de l'extradition". L'article 7 des deux conventions enjoint l'Etat sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'une des infractions visées est découvert de traduire ce dernier devant les tribunaux ou de le remettre à un autre Etat ayant juridiction en vue de poursuites. L'objectif de ces conventions est de s'assurer que la personne qui commet un crime dans un pays et cherche refuge dans un autre ne pourra échapper à la justice. De surcroît, aux termes de l'article 2 de la Convention de la Haye et de l'article 3 de la Convention de Montréal, les Etats contractants s'engagent à punir de peines sévères les infractions en cause.

Les Conventions de la Haye et de Montréal, ainsi que la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs adoptée à Tokyo en 1963 ont reçu l'aval, dans toutes les régions du monde, de nombreux Etats pratiquant diverses doctrines politiques. Nous constatons que 88 pays ont maintenant adhéré à la Convention de Tokyo ou l'ont ratifiée, que 79 pays sont maintenant parties à la Convention de la Haye et que 75 pays sont maintenant parties à la Convention de Montréal ou l'ont ratifiée. Ces chiffres montrent qu'il existe une coopération grandissante au sein de la communauté internationale dans le but de veiller à ce que les coupables soient sévèrement punis. Il appert d'ailleurs que d'autres pays, de toutes les régions du monde, ajouteront bientôt leur nom à la liste croissante des signataires de ces conventions. De plus en plus de membres de la communauté internationale ferment leur porte aux pirates aériens et ces derniers doivent dorénavant opérer dans un monde qui leur est de plus en plus hostile. L'application de ces accords présente cependant encore de sérieuses lacunes, qui peuvent encourager d'autres actes de piraterie aérienne. C'est