

## La piraterie aérienne

LE 1<sup>er</sup> MAI 1961, un avion immatriculé aux États-Unis, en service régulier ordinaire, était détourné vers Cuba par une personne brandissant une arme à feu. C'était le premier épisode d'un nouveau chapitre, fort dangereux, de l'histoire de l'aviation civile. Depuis lors, il y a eu plus de 135 incidents de détournement d'avions, d'essais de détournement ou d'intervention armée à l'égard d'un service de transport aérien civil régulier, et on a compté plus de 70 incidents pour la seule année 1969. Ces actes mettaient en cause une cinquantaine d'États ou de territoires en Amérique du Nord et en Amérique du Sud, en Europe orientale et en Europe occidentale, au Moyen-Orient, en Afrique et en Asie, à titre de pays d'inscription, de destination, de destination envisagée ou de lieu de l'incident; ils ont affecté plus de 6,000 passagers et de 700 membres d'équipages aériens civils.

En 1963, des représentants de la plupart des nations du monde qui ont des intérêts en matière d'aviation civile se sont réunis à Tokyo, au Japon, sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), pour envisager l'adoption d'un instrument juridique international empêchant les actes illégaux dans l'air. Le 14 septembre de la même année, la Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs était ouverte à la signature et à la ratification. Plus de 40 nations ont signé la Convention; 15 l'ont ratifiée, dont le Canada qui a déposé son instrument de ratification le 7 novembre 1969. Le traité est entré en vigueur le 4 décembre 1969, 90 jours après la douzième ratification.

### Dispositions prises par l'OACI

Les dispositions relatives aux détournements d'avions exigent que, lorsqu'un acte de ce genre est commis ou est sur le point d'être commis, les États parties prennent toutes les mesures propres à rendre le contrôle de l'appareil à son commandant légal ou à préserver le contrôle du commandant sur son avion. Le pays d'atterrissage doit aussi permettre aux passagers et à l'équipage de continuer leur voyage et rendre l'appareil et sa cargaison à la compagnie de transport aérien. Si les circonstances le justifient, les autorités du pays d'atterrissage doivent aussi saisir le pirate présumé et le détenir tout le temps qui est raisonnablement nécessaire pour que les poursuites criminelles ou l'action en extradition soient engagées contre lui.

Les actes de capture illicite se multipliant et les dangers pour la sécurité de l'aviation civile internationale se faisant plus nombreux, l'Assemblée de l'OACI, réunie en septembre 1968 à Buenos Aires, a invité tous les États à devenir parties à la Convention de Tokyo le plus tôt possible et à mettre en œuvre les dispositions précitées avant même d'accéder à la Convention. L'Assem-