

une grave menace contre la sécurité des communications aériennes internationales. Il est bon de noter aussi que l'URSS, qui prenait part pour la première fois à une conférence de l'aviation internationale en tant que membre de l'OACI, a joué un rôle actif à La Haye. Le Canada, en tant que membre du sous-comité juridique spécial chargé d'étudier la question de la capture illicite d'aéronefs qui s'est réuni en février et en septembre et octobre 1969, en tant que participant important de la dix-septième session du Comité juridique de l'OACI en février et mars 1970 et en tant que contributeur important au succès de la Conférence de La Haye, a toutes les raisons de se déclarer satisfait de la nouvelle convention. On compte que les mesures nécessaires pour permettre au Canada de ratifier sans tarder la convention seront prises très bientôt.

Voici le texte de la Convention:

CONVENTION POUR LA RÉPRESSION DE LA CAPTURE ILLICITE D'AÉRONEFS

Les états parties à la présente Convention,
considérant que les actes illicites de capture ou d'exercice du contrôle d'aéronefs en vol compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement les opérations des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile,

considérant que de tels actes les préoccupent gravement,
considérant que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,
sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1

Commets une infraction pénale (ci-après dénommée « l'infraction ») toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol,

- a) illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou
- b) est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.

Article 2

Tout état contractant s'engage à réprimer l'infraction de peines sévères.

Article 3

1. Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du décollage. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

2. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

3. La présente Convention ne s'applique que si le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise est situé sur le territoire de l'état d'immatriculation de cet aéronef, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur.

4. Dans les cas prévus à l'Article 5, la présente Convention ne s'applique pas si le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel