

de quelque sorte et sans considération du fait que le crime a été commis ou non sur son territoire » d'engager des poursuites s'il ne procède pas à une extradition. La phrase citée est destinée à empêcher un État d'exercer son droit de ne pas engager de poursuites en raison des motifs politiques du crime. L'article 8 a été conçu de façon à faire du détournement d'aéronefs un crime passible d'extradition à la fois entre les États, comme le Canada, qui exigent un traité bilatéral de réglementation et les États qui pratiquent l'extradition en vertu de leur législation nationale et de la réciprocité. Le texte final prévoit qu'un État contractant qui compte en temps normal sur l'existence d'un tel traité « peut, s'il le désire, considérer cette convention comme base juridique pour effectuer l'extradition » vers un État avec lequel il n'a pas effectivement conclu de traité de ce genre.

Jurisdiction

Conformément au principe généralement accepté qui veut qu'un pirate de l'air ne puisse échapper aux poursuites pour des considérations juridiques futiles, la conférence a adopté des dispositions juridictionnelles d'une portée très étendue. Pour l'essentiel, un État partie à la Convention doit s'assurer qu'il a la compétence voulue pour s'occuper d'un criminel au cas où: 1) le détournement est dirigé contre un aéronef dont l'immatriculation est faite sur son territoire, quel que soit l'endroit où se trouve l'aéronef en question; 2) l'aéronef détourné atterrit sur son territoire avec le pirate à son bord; 3) le crime est commis contre un aéronef loué sans équipage à un locataire qui a un rapport particulier avec l'État contractant en question; et 4) le pirate est présent sur son territoire et n'est pas extradé vers un État qui désire exercer sa compétence en vertu des conditions 1), 2) ou 3) mentionnées ci-dessus.

Cluses finales

C'est le conseil de l'OACI qui avait pris la première décision au sujet des invitations à assister à la Conférence de La Haye, mais on a laissé à la conférence elle-même le soin de prendre la décision voulue au sujet de la signature et de l'accession à la convention. A la suite de consultations préliminaires qui ont eu lieu avant la conférence et pendant les premiers jours de réunion, il est apparu avec évidence qu'une majorité écrasante de délégations participantes étaient d'avis qu'il fallait permettre à tous les États d'accéder à la convention. Dans ses conditions d'adoption, la convention stipulait que les délégations participantes devaient la signer le 16 décembre 1970 et qu'après le 31 décembre 1970 on pourrait la signer à Londres, Moscou et Washington. Le traité doit entrer en vigueur 30 jours après la date de dépôt du dixième instrument de ratification d'un État qui était représenté à La Haye.

Mesures à prendre en vue de la ratification

A l'heure actuelle, la Convention est entre les mains d'experts du ministère de la Justice, du ministère des Transports et de la Direction des affaires juridiques du ministère des Affaires extérieures, qui l'examinent en vue de déterminer les