

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1971-1972.

11 APRIL 1972

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, opgemaakt te 's-Gravenhage op 16 december 1970.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De opzienbarende uitbreiding, de laatste jaren, van de terreurdaden tegen de burgerluchtvaart en, meer in het bijzonder, van de afleidingen van vliegtuigen heeft de regeringen ertoe aangezet het door deze nieuwe vorm van internationale misdadigheid geschapen probleem grondig te onderzoeken. Verschillende meer dan andere bij de zaak betrokken landen, zoals de Verenigde Staten van Amerika, hebben zeer vroeg inwendige wetgevende maatregelen getroffen ter bestraffing van de daders van zodanige misdrijven.

Bovendien heeft de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie (I. C. A. O.) zich ingespannen om internationale teksten voor te bereiden ter afschrikking van hen die zich zouden schuldig maken aan daden waardoor de veiligheid en de regelmatigheid van het luchtvervoer in het gedrang kunnen worden gebracht.

Zo werd op 14 september 1963 te Tokio het verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend, dat onlangs door de Belgische wet van 15 juli 1970 is goedgekeurd.

Ondanks zijn onbetwistbare juridische waarde, lijkt dat verdrag thans echter onvoldoende, wat meer in het bijzonder de afleiding van vliegtuigen betreft. In zijn artikel 11 beperkt het er zich immers toe de verplichtingen van de Verdragsluitende Staten en de bevoegdheden van de gezagvoerder van het luchtvaartuig in geval van wederrechtelijke bemachtiging of poging tot bemachtiging vast te leggen. Het verdrag onthoudt er zich echter van de daad tot een strafbaar feit te verklaren, ze te omschrijven, er straf op te stellen of modaliteiten te bepalen ter vergemakkelijking van de vervolgingen.

Ten aanzien van deze leemte en om te voldoen aan de wens van de Algemene Vergadering van de I. C. A. O., heeft de Raad van deze organisatie er in december 1968 haar ju-

Chambre des Représentants

SESSION 1971-1972.

11 AVRIL 1972

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye, le 16 décembre 1970.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'extension spectaculaire prise ces dernières années par les actes de terrorisme dirigés contre l'aviation civile, et plus particulièrement par les actes de détournements d'avions, a incité les gouvernements à se pencher sur le problème posé par cette forme nouvelle de délinquance internationale. Divers Etats plus concernés que d'autres, tels les Etats-Unis d'Amérique, ont pris très tôt des mesures législatives internes visant à punir les auteurs de tels actes.

En outre, des efforts ont été entrepris par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O. A. C. I.) en vue d'élaborer des textes internationaux susceptibles de décourager les auteurs éventuels d'actes pouvant compromettre la sécurité et la régularité du transport aérien.

C'est ainsi que fut signée à Tokyo, le 14 septembre 1963, une convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord d'aéronefs, qui a été récemment approuvée par la loi belge du 15 juillet 1970.

Nonobstant sa valeur juridique certaine, cette convention est toutefois jugée insuffisante à l'heure actuelle, pour la matière spécifique des détournements d'avions. En effet, elle se borne, en son article 11 à déterminer les obligations des Etats contractants et les pouvoirs du commandant d'aéronefs en cas de capture illicite ou de tentative de capture illicite, mais n'érige pas l'acte en infraction, ne le définit pas, ne le sanctionne pas et ne prévoit aucune modalité de nature à faciliter les poursuites pénales.

Face à cette lacune et devant répondre au vœu exprimé par l'Assemblée Générale de l'O. A. C. I., le Conseil de cette organisation a chargé son comité juridique, en décembre

ridisch comité mede belast een ontwerp-verdrag op te maken inzake het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen. Dit ontwerp werd in maart 1970 te Montréal uitgewerkt tijdens de 17^{de} zitting van dat comité en definitief aangenomen naar aanleiding van de tussen 1 en 16 december 1970 te 's-Gravenhage gehouden diplomatieke conferentie.

* * *

Het Verdrag omschrijft het strafbare feit dat bestaat in het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, legt de Verdragsluitende Staten de verplichting op streng straffen op het misdrijf te stellen en houdt ter beteugeling van dit laatste, regels inzake bevoegdheid en uitlevering in.

Hoewel het Verdrag niet in titels is onderverdeeld, kunnen er vijf delen in worden onderscheiden. Het eerste betreft de definitie van het strafbare feit en de toepassingsfeer van het Verdrag (artikelen 1 tot 3), het tweede de bevoegdheid (artikelen 4 en 5), het derde de strafvervolgning (artikelen 6 tot 8), het vierde de op grond van het Verdrag door de Verdragsluitende Staten te verlenen bijstand (artikelen 9 tot 11) en het vijfde de protocolaire bepalingen van het Verdrag (artikelen 12 tot 14).

Definitie van het strafbare feit en toepassingsfeer van het Verdrag.

Luidens artikel 1 bestaat het strafbare feit hierin dat een persoon aan boord van een luchtvaartuig dit tijdens de vlucht onder zijn macht brengt of houdt of tot een dier handelingen een poging doet. Deze laatste moeten bovendien wederrechtelijk en door geweld of bedreiging met geweld worden gepleegd. Datzelfde artikel stelt de medeplichtige van de dader of van hem die het strafbare feit poogt te begaan, gelijk met de dader van dit feit.

Wat onder de termen « in vlucht » wordt verstaan, is nader bepaald in artikel 3.1.

Artikel 2 verplicht de Verdragsluitende Staten ertoe strenge straffen op het strafbare feit te stellen. Het Verdrag voert geen minimale strafmaat in en verwijst dienaangaande naar de interne strafwetgeving van de Verdragsluitende Staten.

In België is een ontwerp van wet ingediend dat strekt om het in zijn macht brengen of houden van een luchtvaartuig of het afleiden van dit laatste van zijn reisweg, tot een misdrijf te verklaren. De voorgestelde straffen lopen op van de opsluiting tot levenslange dwangarbeid. Mocht het parlement dat wetsontwerp aannemen, dan zou ons land over een reeks strafwetten beschikken en aan zijn internationale verplichtingen kunnen voldoen.

Artikel 3.3 sluit de nationale misdrijven, dit zijn die welke volledig op het grondgebied van de Staat worden bedreven waar het luchtvaartuig is ingeschreven, van de toepassingsfeer van het Verdrag uit.

Artikel 3.5 wijkt echter van dat beginsel af en bepaalt dat sommige artikelen van het Verdrag, met name de artikelen 6 tot 8 en 10, op die misdrijven van toepassing zijn, voor zover de dader of de vermoedelijke dader wordt aangetroffen op het grondgebied van een Staat zijnde de Staat waar dit luchtvaartuig ingeschreven is.

Bevoegdheid.

Bevoegdheid om van het strafbare feit kennis te nemen, wordt door het Verdrag verleend :

1° aan de Staat van inschrijving van het luchtvaartuig;

1968, de mettre au point un projet de convention sur la capture illicite d'aéronefs. Ce projet a été élaboré au cours de la 17^e session du Comité juridique qui s'est tenue à Montréal au mois de mars 1970. Enfin, ce projet a été définitivement adopté au cours d'une conférence diplomatique réunie à La Haye du 1^{er} au 16 décembre 1970.

* * *

La Convention définit l'infraction pénale de capture illicite d'aéronefs et oblige les Etats contractants à la réprimer de peines sévères; elle fixe en outre des règles de compétence et d'extradition en vue d'assurer sa répression.

Bien que non divisée en titres distincts, cinq parties peuvent être distinguées dans cette Convention. La première concerne la définition de l'infraction et le champ d'application de la Convention (art. 1^{er}, 2 et 3) la seconde traite de la compétence (art. 4 et 5); la troisième a trait à l'exercice des poursuites (art. 6, 7 et 8); la quatrième concerne les mesures d'assistance auxquelles les Etats contractants doivent se soumettre en vertu de la Convention (art. 9, 10 et 11); enfin la cinquième contient les dispositions protocolaires de la Convention (art. 12, 13 et 14).

La définition et le champ d'application de la Convention.

L'article 1^{er} définit l'infraction comme étant le fait pour une personne qui se trouve à bord d'un aéronef en vol de s'emparer de cet aéronef, d'en exercer le contrôle ou de tenter de commettre l'un de ces actes. Encore faut-il que ceux-ci soient accomplis illicitement et par violence ou menace de violence. L'article 1^{er} assimile à l'auteur de l'infraction le complice de l'auteur ou le complice de celui qui tente de commettre l'infraction.

L'expression « aéronef en vol » est définie à l'article 3.1.

L'article 2 oblige les Etats contractants à réprimer l'infraction de peines sévères. La Convention ne prévoit pas un taux minimum de peine applicable; elle renvoie sur ce point aux législations pénales internes des Etats contractants.

En ce qui concerne la Belgique, un projet de loi tend à ériger en infraction le fait de s'emparer d'un aéronef, d'en exercer le contrôle ou de le détourner de sa route, il prévoit des peines allant de la réclusion aux travaux forcés à perpétuité. Notre pays disposerait ainsi de différents taux de peine et répondrait à son engagement international, si le Parlement marquait son accord sur ce projet de loi.

L'article 3.3 exclut du champ d'application de la Convention les infractions nationales c'est-à-dire celles qui sont commises entièrement sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

L'article 3.5 déroge toutefois à ce principe en stipulant que certains articles de la Convention — à savoir les articles 6, 7, 8 et 10 — s'appliquent aux infractions nationales pour autant que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

La compétence.

La Convention rend compétent pour connaître de l'infraction :

1° L'Etat d'immatriculation de l'aéronef;

2° aan de Staat op wiens grondgebied het luchtvaartuig landt met de vermoedelijke dader nog aan boord;

3° aan de Staat waar de uitbater van het luchtvaartuig — wanneer het zonder bemanning in huur is gekregen — de hoofdzetel van zijn bedrijf of zijn vaste verblijfplaats heeft.

Het 1° en het 2° hiervoren bieden voor de Belgische wetgever geen moeilijkheden. Artikel 26, eerste lid, van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, luidt immers dat de misdrijven die aan boord van een zich in de lucht bevindend Belgisch luchtvaartuig worden bedreven, geacht worden in België te zijn gepleegd en in België kunnen worden vervolgd, zelfs indien de verdachte niet op het grondgebied van het Rijk gevonden wordt.

Het derde lid van hetzelfde artikel bepaalt bovendien dat de dader van een misdaad of een wanbedrijf gepleegd aan boord van een zich in de lucht bevindend vreemd luchtvaartuig, in België kan vervolgd worden mits het toestel na het misdrijf in België landt.

Het in het 3° vervatte beginsel komt integendeel in de Belgische wet niet voor en moet in deze dus worden ingevoerd, wil België zijn internationale verplichtingen nakomen. Daarom heeft de Regering het nodig geacht een artikel 2 aan dit wetsontwerp toe te voegen.

Buiten de bovengenoemde drie criteria, verleent het Verdrag bevoegdheid aan de Staat op wiens grondgebied de vermoedelijke dader van het strafbare feit zich bevindt, voor zover die Staat deze laatste niet aan een andere Staat uitlevert.

Ook die bepaling moet worden ingevoerd in de Belgische wet, die in geen enkel opzicht een zo ruime bevoegdheid kent in strafzaken.

Om dezelfde redenen als voor het vorige amendement, heeft de Regering derhalve het beginsel van artikel 4.2 van het Verdrag in artikel 2 van het ontwerp opgenomen. De Regering verkiest de opnemings van die nieuwe begrippen in dit ontwerp boven een wijziging van de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart. Deze wet heeft immers een heel algemene strekking, terwijl het Verdrag enkel een bijzonder strafbaar feit betreft dat eigen is aan de burgerluchtvaart. Bovendien en vooral is het van belang een zo uitzonderlijke bevoegdheid binnen ons Recht uitsluitend te dulden voor zover het Haagse Verdrag ze oplegt en de wederkerigheid onder de landen die het hebben ondertekend, is verzekerd.

Artikel 5 van het Verdrag betreft de Staten welke luchtvaartuigen exploiteren die gemeenschappelijk of internationaal zijn ingeschreven. Dat artikel vergt geen commentaar.

Strafvervolgung.

Artikel 6 huldigt het beginsel van de facultatieve inhechteniseming van de vermoedelijke dader van het strafbare feit door de Verdragsluitende Staat op wiens grondgebied hij zich bevindt. Deze maatregel of andere, ter verzekering van de aanwezigheid van de delinquent, dienen in overeenstemming te zijn met de wet van de betrokken Staat en mogen niet langer duren dan redelijkerwijze noodzakelijk is voor het instellen van een strafvervolgung of uitleveringsprocedure.

Artikel 7 biedt, wat het vorderen van de toepassing van de strafwet betreft, een tweevoudige mogelijkheid :

1° De Verdragsluitende Staat op wiens grondgebied de vermoedelijke dader wordt aangetroffen, kan deze aan een opeisende Staat uitleveren.

2° l'Etat sur le territoire duquel l'aéronef atterrit avec l'auteur présumé encore à bord;

3° l'Etat dans lequel l'exploitant de l'aéronef — s'il s'agit d'un aéronef donné en location sans équipage — a le siège principal de son exploitation de sa résidence permanente.

Le primo et le secundo ci-dessus mentionnés ne créent pas de difficultés pour le législateur belge car l'article 36 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne a prévu en son alinéa premier que les infractions commises à bord d'un aéronef belge en vol sont réputées commises en Belgique et peuvent y être poursuivies même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire du Royaume.

L'alinéa 3 du même article stipule en outre que le coupable d'un crime ou d'un délit commis à bord d'un aéronef étranger en vol pourra être poursuivi en Belgique si l'appareil atterrit en Belgique après l'infraction.

Par contre, le principe énoncé au tertio n'existe pas dans la loi belge. Il est dès lors nécessaire de l'y introduire pour que la Belgique satisfasse à ses engagements internationaux. C'est pourquoi le Gouvernement a estimé devoir insérer un article deux dans le présent projet de loi.

Outre les trois critères de compétence mentionnés ci-dessus, la Convention accorde compétence à l'Etat sur le territoire duquel se trouve l'auteur présumé de l'infraction, pour autant que cet Etat n'extrade pas le dit auteur vers un autre Etat.

Cette disposition demande elle aussi à être introduite dans la loi belge qui ne connaît en aucune matière une compétence pénale aussi étendue.

Dans la même optique que l'amendement précédent, le Gouvernement a inséré le principe de l'article 4.2 de la Convention dans l'article deux du présent projet. Le Gouvernement considère qu'il est nécessaire d'introduire ces principes nouveaux dans le présent projet plutôt que d'amender la loi du 27 juin 1937 portant réglementation de la navigation aérienne. Cette dernière loi a en effet une portée tout à fait générale alors que la présente Convention ne vise qu'une infraction particulière propre à l'aviation civile. De plus et surtout, il importe de ne prévoir des règles de compétence aussi exceptionnelles dans notre Droit que dans la mesure stricte où la Convention de La Haye l'impose et sur la base exclusive de la réciprocité entre les signataires de cette Convention.

L'article 5 de la Convention concerne les Etats qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale : cet article ne suscite pas de commentaire.

L'exercice des poursuites.

L'article 6 établit le principe de la mise en détention facultative de l'auteur présumé de l'infraction, par l'Etat contractant sur le territoire duquel se trouve celui-ci. Cette détention ou les autres mesures prises pour s'assurer de la présence du délinquant doivent être conformes à la loi du dit Etat. Elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

L'article 7 établit une alternative en ce qui concerne l'exercice de l'action pénale :

1° l'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé est découvert peut l'extrader vers un Etat requérant.

2° Levert hij hem niet uit, dan verbindt die Staat er zich toe de zaak voor vervolging aan zijn bevoegde autoriteiten over te dragen. Deze nemen alsdan hun beslissing op de zelfde wijze als in geval van een gewoon strafbaar feit van ernstige aard krachtens de wetgeving van die Staat.

Artikel 8 houdt verband met de uitlevering en bepaalt dat het strafbare feit van rechtswege onder de gevallen van uitlevering valt van elk uitleveringsverdrag dat tussen Verdragsluitende Staten is of wordt aangegaan. Dit artikel regelt bovendien sommige bijzonderheden ter zake van de uitleveringsprocedure.

Op grond van het Verdrag door de Verdragsluitende Staten te verlenen bijstand.

Artikel 9 is ingegeven door artikel 11 van het Verdrag van Tokio en noemt de praktische maatregelen op die de Staten moeten nemen in geval van wederrechtelijk in hun macht brengen van luchtvaartuigen.

Artikel 10 betreft de rechtshulp die de Staten elkaar dienen te verlenen.

Artikel 11 ten slotte verplicht de Staten ertoe de Raad van I. C. A. O. onverwijld mededeling te doen van alle nuttige gegevens omtrent het strafbare feit.

Protocolaire bepalingen.

Luidens artikel 12 wordt elk geschil tussen Verdragsluitende Staten betreffende de toepassing of de uitleg van dit Verdrag dat niet door onderhandelingen kan worden beslecht, aan arbitrage onderworpen. Komt het over de vorm van deze arbitrage niet tot eensgezindheid dan kan het geschil aan het Internationale Gerechtshof worden voorgelegd.

Iedere Staat kan nochtans op het tijdstip van ondertekening of bekrachtiging, verklaren dat hij zich door die bepaling niet gebonden acht.

Hier dient eraan te worden herinnerd dat België de bevoegdheid van het Hof heeft erkend (zie wet van 18 april 1958 waarbij de Koning ertoe gemachtigd wordt de verplichte rechtsmacht van het Internationaal Gerechtshof te aanvaarden).

* * *

Het Verdrag is een vergelijk tussen de uiteenlopende belangen van de Staten die aan de Diplomatieke Conferentie van 's-Gravenhage hebben deelgenomen, en een stap naar een doelmatiger bestraffing van hen die luchtvaartuigen wederrechtelijk in hun macht brengen.

Het moet echter op het vlak van de inwendige wetgeving worden aangevuld en uitgebreid.

Met het oog op een zo universeel mogelijke aanvaarding, heeft het Verdrag in de omschrijving van het strafbare feit immers enkel de voor de veiligheid meest gevaarlijke elementen opgenomen, te weten het geweld gepleegd aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht.

Op intern vlak moet de bepaling van dat strafbare feit worden verruimd en de beteugeling verzekeren van alle vormen van wederrechtelijke bemachtiging, ongeacht of de bemachtiging geschiedt op de grond dan wel tijdens de vlucht, door passagiers dan wel door de piloot zelf, met geweld dan wel door enig ander middel.

België heeft hiertoe de nodige maatregelen genomen en een wetsontwerp tot wijziging van de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart aan het Parlement ter goedkeuring voorgelegd.

De Raad van State heeft in zijn advies betreffende dit wetsontwerp twee opmerkingen gemaakt.

2° Au cas où il ne l'extrade pas, cet Etat s'engage à soumettre l'affaire à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Dans ce cas, les autorités en question prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave, conformément aux lois de cet Etat.

L'article 8 relatif au problème de l'extradition, prévoit que l'infraction sera de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants; il règle en outre certains détails propres à la procédure d'extradition.

Les mesures d'assistance auxquelles les Etats contractants doivent se soumettre en vertu de la Convention.

L'article 9 qui s'inspire de l'article 11 de la Convention de Tokyo, contient l'énoncé des mesures pratiques à prendre par les Etats en cas de capture illicite.

L'article 10 concerne l'entraide judiciaire que les Etats doivent s'accorder.

Enfin l'article 11 a trait à l'obligation des Etats de communiquer aussi rapidement que possible au Conseil de l'O. A. C. I. tous renseignements utiles relatifs à l'infraction.

Les dispositions protocolaires.

L'article 12 prévoit que tout différend entre les Etats contractants concernant l'application ou l'interprétation de la Convention sera soumis à l'arbitrage, dans l'impossibilité d'un règlement par voie de négociation. Faute d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, le différend pourra être soumis à la Cour Internationale de Justice.

Chaque Etat pourra cependant, au moment où il signera ou ratifiera la Convention, déclarer qu'il ne se considère pas lié par cette disposition.

Rappelons ici que la Belgique a reconnu la compétence de la Cour (voir loi du 18 avril 1958 autorisant le Roi à accepter la juridiction obligatoire de la Cour Internationale de Justice).

* * *

La Convention a réalisé un compromis entre les intérêts divergents exprimés par les Etats qui ont pris part à la Conférence diplomatique de La Haye. Elle constitue un progrès dans la recherche d'une répression plus adéquate des auteurs d'actes de capture illicite d'aéronefs.

Cette Convention demande toutefois à être complétée et amplifiée sur le plan des législations internes.

En effet, dans le but d'obtenir un assentiment aussi universel que possible la Convention n'a retenu, dans sa définition de l'infraction que les éléments les plus dangereux pour la sécurité, à savoir la violence commise par des personnes à bord d'un aéronef en vol.

Sur le plan interne, la définition de l'infraction doit être plus large et doit assurer la répression de toutes les formes de capture illicite qu'elles soient commises au sol ou en vol; qu'elles soient commises par violences ou par tout autre moyen.

C'est dans cette voie que s'engage la Belgique en soumettant à l'approbation de son Parlement un projet de loi modifiant la loi du 27 juin 1937 relative à la navigation aérienne.

Le Conseil d'Etat a formulé deux remarques dans son avis relatif au présent projet de loi.

De opmerking i.v.m. artikel 2 betreft louter een vormkwestie. De tekst werd overeenkomstig het advies van de Raad van State gewijzigd.

De tweede opmerking van de Raad van State i.v.m. artikel 8, §§ 1 en 2 van het Verdrag heeft betrekking op de uitlevering. De Regering heeft gemeend de tekst van het wetsontwerp op dit punt niet te moeten wijzigen. Ze heeft er de voorkeur aan gegeven in het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart bepalingen in te lassen ter aanvulling van de wet van 15 maart 1874 op de uitleveringen. Daar de strafbepalingen van dit laatste wetsontwerp, een ruimere toepassing hebben dan die van het Verdrag van 's-Gravenhage, biedt de inlassing ervan in de wet van 15 maart 1874 op de uitleveringen het voordeel dat de mogelijkheid tot uitleveringen wordt uitgebreid tot feiten waarin het Verdrag van 's-Gravenhage niet voorziet en tot Staten die niet door dit Verdrag gebonden zijn.

Het Verdrag en de in de Belgische wetgeving aangebrachte wijzigingen zullen ons wapenen met juridische middelen die een doeltreffende onderdrukking van een nieuw soort strafbaar feit moeten mogelijk maken.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. HARMEL

De Minister van Justitie,

A. VRANCKX.

De Minister van Verkeerswezen,

F. DELMOTTE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 25^e maart 1971 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het verdrag inzake de beteugeling van de onwettige overheersing van luchtvaartuigen, opgemaakt te 's-Gravenhage op 16 december 1970 », heeft de 21^e april 1971 het volgende advies gegeven :

Artikel 8, 1, van het verdrag inzake de beteugeling van de onwettige overheersing van luchtvaartuigen, opgemaakt te 's-Gravenhage op 16 december 1970, bepaalt :

« 1. Het misdrijf valt van rechtswege onder de gevallen van uitlevering van elk uitleveringsverdrag dat tussen verdragsluitende Staten is aangegaan. De verdragsluitende Staten gaan de verplichting aan het misdrijf als geval van uitlevering op te nemen in elk uitleveringsverdrag dat zij met een van de partijen mochten sluiten ».

Ofschoon deze bepaling, als zij eenmaal door de goedkeuringswet zal zijn bekrachtigd, stilzwijgend zal afwijken van de wet van 15 maart 1874 op de uitleveringen, verdient het aanbeveling artikel 1 van laatstgenoemde wet aan te vullen met de vermelding van de in het verdrag bepaalde misdrijven.

Artikel 8, 2, van het verdrag bepaalt :

« 2. Wanneer een verdragsluitende Staat die de uitlevering afhankelijk maakt van het bestaan van een verdrag, een verzoek om uitlevering ontvangt van een andere verdragsluitende partij, met dewelke hij geen uitleveringsverdrag heeft gesloten, kan hij ten aanzien van het misdrijf het onderhavige verdrag beschouwen als de juridische grondslag voor de uitlevering. Op de uitlevering zijn de andere regelen van toepassing waarin de wetten van de aangezochte Staat voorzien ».

En ce qui concerne l'observation qui a trait à l'article 2, et qui est de pure forme, le texte a été remanié comme le propose le Conseil d'Etat.

La seconde remarque du Conseil d'Etat a trait à l'extradition en liaison avec l'article 8 §§ 1 et 2 de la Convention. Sur ce point, le Gouvernement a estimé devoir laisser inchangé le texte du présent projet de loi, jugeant préférable de compléter la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions dans le projet de loi modifiant la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Les dispositions répressives prévues par ce dernier projet de loi ayant un champ d'application plus large que celles de la Convention de La Haye, leur insertion dans la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions aura l'avantage d'étendre la possibilité d'extradition à des faits non prévus par la Convention de La Haye ainsi qu'à l'égard d'Etats qui ne sont pas liés par cette Convention.

La Convention et les amendements apportés à la législation interne doteront notre arsenal juridique d'outils valables qui permettront d'assurer une répression efficace d'un nouveau type d'infraction.

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HARMEL.

Le Ministre de la Justice,

A. VRANCKX.

Le Ministre des Communications,

F. DELMOTTE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 25 mars 1971, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye, le 16 décembre 1970 », a donné le 21 avril 1971 l'avis suivant :

L'article 8, 1, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, dispose :

« 1. L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre l'infraction comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux ».

Bien que cette disposition, lorsqu'elle aura été approuvée par la loi d'assentiment, dérogera implicitement à la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions, il se recommande de compléter l'article 1^{er} de cette dernière loi par la mention des infractions prévues par la Convention.

L'article 8, 2, de la Convention précitée dispose :

« 2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente Convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne l'infraction. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis ».

Wil de wetgever dat van die mogelijkheid gebruik kan worden gemaakt, dan zal artikel 1 van de eerdervermelde wet van 15 maart 1874 moeten worden aangevuld met de vermelding van de in het verdrag bepaalde misdrijven.

* * *

In artikel 2 van het ontwerp van goedkeuringswet, dient de wet van 27 juni 1937 met haar juist opschrift te worden vermeld: « Wet houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart ».

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : G. Van Bunnan, staatsraad, voorzitter;
J. Masquelin en F. Remion, staatsraden;
R. Pirson en F. Rigaux, bijzitters van de afdeling wet-
wetgeving;
M. Jacquemijn, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer G. Van Bunnan.

Het verslag werd uitgebracht door de heer W. Lahaye, adjunct-auditeur-generaal.

De Griffier,

De Voorzitter,

(get.) M. JACQUEMIJN.

(get.) G. VAN BUNNEN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Justitie en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Justitie en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.

Het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, opgemaakt op 16 december 1970 te 's-Gravenhage, zal volkomen uitwerking hebben.

Art. 2.

Voor de toepassing van dit Verdrag en buiten de gevallen bedoeld in artikel 36, eerste en derde lid, van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart zijn de Belgische rechtbanken bevoegd om kennis te nemen :

a) van het artikel 1 van het Verdrag als « wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen » omschreven strafbare feit dat in de omstandigheden bepaald in artikel 3.3. is begaan, alsmede van iedere andere daad van geweld jegens passagiers of bemanning gepleegd door de vermoedelijke dader in samenhang met het strafbare feit, wan-

Si le législateur entend permettre l'usage de cette latitude, l'article 1^{er} de la loi du 15 mars 1874 précitée devra être complété par la mention des infractions prévues par la Convention.

* * *

A l'article 2 du projet de loi d'assentiment, il convient de donner à la loi du 27 juin 1937 son intitulé exact, qui est : « Loi portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne ».

La chambre était composée de :

Messieurs : G. Van Bunnan, conseiller d'Etat, président;
J. Masquelin et F. Remion, conseillers d'Etat ;
R. Pirson et F. Rigaux, assesseurs de la section de législa-
tion;
M. Jacquemijn, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. Van Bunnan.

Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur général adjoint.

Le Greffier,

Le Président,

(s.) M. JACQUEMIJN.

(s.) G. VAN BUNNEN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN.

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1.

La Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970 sortira son plein et entier effet.

Art. 2.

Pour l'application de cette Convention, outre les cas visés à l'article 36 alinéa 1^{er} et 3 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les tribunaux belges sont compétents :

a) pour connaître de l'infraction de capture illicite d'aéronefs définis à l'article 1^{er} de la Convention, commise dans les conditions visées à l'art. 3.3., ainsi que de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé de l'infraction en relation directe avec celle-ci, dans le cas où l'infraction est com-

neer dit laatste is bedreven aan boord van een luchtvaartuig dat zonder bemanning is verhuurd aan een huurder die de hoofdzetel van zijn bedrijf, of, indien de huurder niet een zodanige zetel heeft, zijn vaste verblijfplaats heeft in België;

b) van het als « wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen » omschreven strafbare feit dat in de omstandigheden bepaald in artikel 3.3. van het Verdrag is begaan, indien de vermoedelijke dader zich op Belgisch grondgebied bevindt en de Belgische Regering hem niet ingevolge artikel 8 uitlevert aan een van de Staten genoemd in artikel 4.1.

Gegeven te Brussel op 27 maart 1972.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. HARMEL,

De Minister van Justitie,

A. VRANCKX.

De Minister van Verkeerswezen,

F. DELMOTTE.

mise à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou à défaut, sa résidence permanente en Belgique;

b) pour connaître de l'infraction de capture illicite d'aéronefs commise dans les conditions visées à l'article 3.3. de la Convention, dans le cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur le territoire de la Belgique et où le Gouvernement belge ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés à l'article 4.1.

Donné à Bruxelles, le 27 mars 1972.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HARMEL,

Le Ministre de la Justice,

A. VRANCKX.

Le Ministre des Communications,

F. DELMOTTE.

8

**Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk
in zijn macht brengen van luchtvaartuigen**

PREAMBULE

De Staten die bij partij zijn bij dit Verdrag,

Overwegende dat het wederrechtelijk in zijn macht brengen of houden van luchtvaartuigen tijdens de vlucht de veiligheid van personen en goederen in gevaar brengt, de exploitatie van luchtdiensten ernstig aantast en het vertrouwen dat de volkeren der wereld stellen in de veiligheid der burgerluchtvaart ondermijnt,

Overwegende dat zodanige handelingen hen ernstig veront-
rusten,

Overwegende dat, ten einde zodanige handelingen te voorkomen, er dringende behoefte bestaat aan passende maatregelen ter bestraffing van de daders.

Zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1

Hij die aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht :

a) wederrechtelijke door geweld, bedreiging met geweld of enige andere vorm van vreesaanjaging het luchtvaartuig in zijn macht brengt of houdt, of een poging daartoe onderneemt, dan wel

b) medeplichtige is van een persoon die een zodanig feit pleegt of poogt te plegen,
maakt zich schuldig aan een strafbaar feit (hierna te noemen « het strafbare feit »).

Artikel 2

Elke Verdragsluitende Staat verbindt zich ertoe zware straffen te stellen op het strafbare feit.

Artikel 3

1. In dit Verdrag wordt een luchtvaartuig geacht in vlucht te zijn van het moment af waarop alle buitendeuren, na het instappen, zijn gesloten tot het moment waarop een der deuren wordt geopend voor het uitstappen. In geval van een noodlanding wordt de vlucht geacht voort te duren totdat de bevoegde autoriteiten de verantwoordelijkheid voor het luchtvaartuig en voor de personen en goederen aan boord overnemen.

2. Dit Verdrag is niet van toepassing op luchtvaartuigen gebruikt door de strijdkrachten, de douane of de politie.

3. Dit Verdrag is slechts van toepassing indien de plaats van opstijgen of de plaats van de feitelijke landing van het luchtvaartuig aan boord waarvan het strafbare feit is gepleegd, gelegen is buiten het grondgebied van de Staat waar dat luchtvaartuig is ingeschreven, ongeacht of het luchtvaartuig een internationale dan wel een binnenlandse vlucht uitvoert.

4. In de gevallen bedoeld in artikel 5 is dit Verdrag niet van toepassing, indien de plaats van opstijgen en de plaats van de feitelijke landing van het luchtvaartuig aan boord waarvan het strafbare feit is gepleegd, zijn gelegen op het grondgebied van een zelfde Staat, indien deze Staat een van de Staten is waarnaar in dat artikel wordt verwezen.

5. Onverminderd het derde en vierde lid van dit artikel, zijn de artikelen 6, 7, 8 en 10 van toepassing ongeacht de plaats van opstijgen of de plaats van de feitelijke landing van het luchtvaartuig, indien de dader of de vermoedelijke dader wordt aangetroffen op het grondgebied van een Staat niet zijnde de Staat waar dat luchtvaartuig is ingeschreven.

Artikel 4

1. Elke Verdragsluitende Staat neemt de maatregelen die nodig zijn om zijn bevoegdheid te vestigen tot kennisneming van het strafbare feit en van iedere andere daad van geweld jegens passagiers of bemanning gepleegd door de vermoedelijke dader in samenhang met het strafbare feit in de volgende gevallen :

a) indien het strafbare feit is gepleegd aan boord van een luchtvaartuig dat in die Staat is ingeschreven;

b) indien het luchtvaartuig aan boord waarvan het strafbare feit is gepleegd op zijn grondgebied landt met de vermoedelijke dader nog aan boord;

**Convention pour la répression
de la capture illicite d'aéronefs**

PREAMBULE

Les Etats 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 l'exploitation 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 en 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 Etat 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 débarquement. 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 hors du territoire de l'Etat 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 l'infraction est commise sont situés sur le territoire d'un seul des Etats mentionnés audit article.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les articles 6, 7, 8 et 10 sont applicables, quel que soit le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef, si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation dudit aéronef.

Article 4

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction, ainsi que de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé de l'infraction en relation directe avec celle-ci, dans les cas suivants :

a) si elle est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;

b) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord;

c) indien het strafbare feit is gepleegd aan boord van een luchtvaartuig dit zonder bemanning is verhuurd aan een huurder die de hoofdzetel van zijn bedrijf, of, indien de huurder niet een zodanige zetel heeft, zijn vaste verblijfplaats heeft in die Staat.

2. Elke Verdragsluitende Staat neemt eveneens de maatregelen die nodig zijn om zijn bevoegdheid tot kennisneming van het strafbare feit te kunnen vestigen in het geval waarin de vermoedelijke dader zich op zijn grondgebied bevindt en deze Staat hem niet ingevolge artikel 8 uitlevert aan een van de Staten genoemd in het eerste lid van dit artikel.

3. Dit Verdrag sluit geen enkele bevoegdheid in strafzaken uit, die wordt uitgeoefend krachtens de nationale wet.

Artikel 5

De Verdragsluitende Staten die voor het luchtvervoer gemeenschappelijke exploitatieorganisaties of internationale exploitatieorganisaties oprichten, die gebruik maken van luchtvaartuigen die onderworpen zijn aan een gemeenschappelijke of internationale inschrijving, wijzen op passende wijze voor elk luchtvaartuig een Staat uit hun midden aan die rechtsmacht bezit en voor de toepassing van dit Verdrag de bevoegdheden heeft van de Staat waar dat luchtvaartuig staat ingeschreven. Zij doen daarvan mededeling aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, die alle Staten die partij zijn bij dit Verdrag kennis geeft van deze mededeling.

Artikel 6

1. Een Verdragsluitende Staat op wiens grondgebied de dader of de vermoedelijke dader zich bevindt neemt deze, indien hij ervan overtuigd is dat de omstandigheden zulks wettigen, in hechtenis of neemt andere maatregelen ter verzekering van diens aanwezigheid. De inhechtenisneming en andere maatregelen dienen in overeenstemming te zijn met de wet van de betrokken Staat, doch mogen niet langer duren dan noodzakelijk is voor het instellen van een strafvervolg of uitleveringsprocedure.

2. Deze Staat stelt terstond een voorlopig onderzoek in naar de feiten.

3. Een ieder die ingevolge het eerste lid van dit artikel in hechtenis is genomen, wordt de gelegenheid gegeven zich onmiddellijk in verbinding te stellen met de dichtstbijzijnde daarvoor in aanmerking komende vertegenwoordiger van de Staat waarvan hij onderdaan is.

4. Wanneer een Staat krachtens het bepaalde in dit artikel een persoon in hechtenis heeft genomen, verwittigt hij onmiddellijk de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven, de Staat bedoeld in artikel 4, eerste lid onder c, de Staat waarvan de in hechtenis genomen persoon onderdaan is, en indien hij dit nodig oordeelt, iedere andere belanghebbende Staat van het feit dat de betrokken persoon in hechtenis is genomen en van de omstandigheden die zijn hechtenis rechtvaardigen. De Staat die het voorlopig onderzoek bedoeld in het tweede lid van dit artikel instelt, deelt zijn bevindingen onverwijld mede aan genoemde Staten en geeft tevens aan of hij voornemens is zijn rechtsmacht uit te oefenen.

Artikel 7

De Verdragsluitende Staat op wiens grondgebied de vermoede lijke dader wordt aangetroffen, is, indien hij hem niet uitlevert, ongeacht of het strafbare feit gepleegd is op zijn grondgebied, in alle gevallen verplicht de zaak voor vervolging aan zijn bevoegde autoriteiten over te dragen.

Deze autoriteiten nemen hun beslissing op dezelfde wijze als in geval van een gewoon strafbaar feit van ernstige aard krachtens de wetgeving van die Staat.

Artikel 8

1. Het strafbare feit wordt geacht in elk tussen de Verdragsluitende Staten bestaand uitleveringsverdrag te zijn begrepen als een uitleveringsdelict. De Verdragsluitende Staten verplichten zich ertoe het strafbare feit op te nemen als een uitleveringsdelict in ieder uitleveringsverdrag dat tussen hen wordt gesloten.

2. Indien een Verdragsluitende Staat welke uitlevering afhankelijk maakt van het bestaan van een verdrag een verzoek om uitlevering ontvangt van een andere Verdragsluitende Staat waarmee hij geen uitleveringsverdrag heeft gesloten, kan hij, indien hij dat verkiest, dit Verdrag beschouwen als de wettelijke basis voor uitlevering wegens het strafbare feit. De uitlevering is onderworpen aan de overige voorwaarden waarin het recht van de aangezochte Staat voorziet.

3. De Verdragsluitende Staten welke uitlevering niet afhankelijk maken van het bestaan van een verdrag erkennen het strafbare feit onderling als een uitleveringsdelict, onderworpen aan de voorwaarden waarin het recht van de aangezochte Staat voorziet.

c) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction dans le cas où l'auteur présumé de celle-ci se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe 1er du présent article.

3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Article 5

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats Parties à la présente convention.

Article 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1er du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat mentionné à l'article 4, paragraphe 1er, alinéa c, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 7

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'infraction est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale.

Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

Article 8

1. L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre l'infraction comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne l'infraction. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent l'infraction comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Voor uitlevering tussen Verdragsluitende Staten wordt het strafbare feit beschouwd als niet alleen begaan op de plaats waar het is gepleegd, maar ook op het grondgebied van de Staten die overeenkomstig het eerste lid van artikel 4 rechtsmacht dienen uit te oefenen.

Artikel 9

1. Indien een van de feiten bedoeld in artikel 1 onder a, is gepleegd of op het punt staat te worden gepleegd, nemen de Verdragsluitende Staat op het grondgebied waarvan het luchtvaartuig wederom onder het gezag van de rechtmatige gezagvoerder te brengen of te houden.

2. In de gevallen bedoeld in het voorgaande lid stelt iedere Verdragsluitende Staat op het grondgebied waarvan het luchtvaartuig, zijn passagiers of bemanning zich bevinden, alles in het werk om de passagiers en de bemanning hun reis zo spoedig mogelijk te kunnen laten voortzetten. Hij geeft onverwijld het luchtvaartuig en zijn lading terug aan de rechthebbenden.

Artikel 10

1. De Verdragsluitende Staten verlenen elkander de ruimst mogelijke rechtshulp in elke strafzaak wegens het strafbare feit en de andere feiten bedoeld in artikel 4. In alle gevallen is op de uitvoering van het verzoek om rechtshulp de wet van de aangezochte Staat van toepassing.

2. Het bepaalde in het eerste lid van dit artikel laat verplichtingen uit hoofde van een ander bilateraal of multilateraal verdrag, dat geheel of gedeeltelijk rechtshulp in strafzaken regelt of zal regelen, onverlet.

Artikel 11

Elke Verdragsluitende Staat doet overeenkomstig zijn nationale wetgeving de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie zo spoedig mogelijk mededeling van elke ter zake doende informatie betreffende :

a) het strafbare feit en de omstandigheden waaronder het is gepleegd;

b) de maatregelen die ingevolge artikel 9 zijn genomen;

c) de maatregelen genomen ten aanzien van de dader of de vermoedelijke dader, en in het bijzonder de resultaten van elke uitleveringsprocedure of elke andere gerechtelijke procedure.

Artikel 12

1. Elk geschil tussen twee of meer Verdragsluitende Staten inzake de uitleg of toepassing van dit Verdrag dat niet door onderhandelingen kan worden beslecht, wordt op verzoek van een der Partijen onderworpen aan arbitrage. Indien Partijen er binnen zes maanden na het verzoek om arbitrage niet in zijn geslaagd overeenstemming te bereiken over de vorm van deze arbitrage, kan ieder der betrokken Partijen het geschil voorleggen aan het Internationale Gerechtshof, door middel van een verzoek overeenkomstig het Statuut van het Hof.

2. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging of toetreding verklaren dat hij zich niet gebonden acht door het voorgaande lid.

De andere Verdragsluitende Staten zijn door het voorgaande lid niet gebonden tegenover een Verdragsluitende Staat die zulk een voorbehoud heeft gemaakt.

3. Een Verdragsluitende Staat die een voorbehoud heeft gemaakt als bedoeld in het voorgaande lid, kan dit voorbehoud te allen tijde intrekken door daarvan mededeling te doen aan de Depotregeringen.

Artikel 13

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening te 's-Gravenhage op 16 december 1970 door Staten die deelgenomen hebben aan de Internationale Conferentie inzake het Luchtrecht, gehouden te 's-Gravenhage van 1 tot 16 december 1970 (hierna te noemen de Haagse Conferentie). Na 31 december 1970 staat het Verdrag open voor ondertekening door alle Staten te Londen, Moskou en Washington. Elke Staat die dit Verdrag niet voor de datum van inwerkingtreding overeenkomstig het derde lid van dit artikel ondertekent, kan te allen tijde tot het Verdrag toetreden.

2. Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd door de ondertekenende Staten. De akten van bekrachtiging en de akten van toetreding worden nedergelegd bij de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, de Regering van de Unie van Socialistische Sowjet-Republieken en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika, die hierbij worden aangewezen als Depotregeringen.

4. Entre Etats contractants, l'infraction est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu de l'article 4, paragraphe 1.

Article 9

1. Lorsque l'un des actes prévus à l'article 1er, alinéa a, est accompli ou sur le point d'être accompli, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Article 10

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative à l'infraction et aux autres actes visés à l'article 4. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1er du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

Article 11

Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs :

a) aux circonstances de l'infraction;

b) aux mesures prises en application de l'article 9;

c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

Article 12

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements depositaires.

Article 13

1. La présente convention sera ouverte le 16 décembre 1970 à La Haye à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à La Haye du 1er au 16 décembre 1970 (ci-après dénommée « la Conférence de La Haye »). Après le 31 décembre 1970, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme gouvernements depositaires.

3. Dit Verdrag treedt in werking dertig dagen na de datum van nederlegging van de akten van bekrachtiging door tien Staten die dit Verdrag hebben ondertekend en hebben deelgenomen aan de Haagse Conferentie.

4. Voor andere Staten zal dit Verdrag in werking treden op de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag overeenkomstig het derde lid van dit artikel, of, zo dat tijdstip later valt, dertig dagen na de datum van nederlegging van hun akte van bekrachtiging of van toetreding.

5. De Depotregeringen doen alle ondertekenende en toetredende Staten onverwijld mededeling van de datum van elke ondertekening, de datum van nederlegging van elke akte van bekrachtiging of van toetreding, de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag en van andere kennisgevingen.

6. Terstond nadat dit Verdrag in werking is getreden wordt het geregistreerd door de Depotregeringen ingevolge artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties en ingevolge artikel 83 van het Verdrag inzake de Burgerluchtvaart (Chicago, 1944).

Artikel 14

1. Elke Verdragsluitende Staat kan dit Verdrag opzeggen door middel van een aan de Depotregeringen gerichte schriftelijke kennisgeving.

2. De opzegging wordt van kracht zes maanden na de datum waarop de kennisgeving is ontvangen door de Depotregeringen.

Ten blijke waarvan de ondertekenende gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te 's-Gravenhage, de 16e december negentienhonderd zeventig, in drie oorspronkelijke exemplaren, elk opgemaakt in vier authentieke teksten in de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal.

Afghanistan, Koninkrijk
S.M. Ghazi.

Argentinië, Republiek
J.C. Araujo.
E.A. Mussel.

Barbados
W. Waldron-Ramsey.

België, Koninkrijk
W. Van Cauwenberg.

Brazilië, Bondsrepubliek
G. Nascimento-Silva.
José Fraga Lourenco.
Julio Valente.

Bulgarije, Volksrepubliek
L. Kutchoukov.

Witrusland, S.S.R. (1)
D. Glushenko.

Kambodja, Khmer Republiek
Tat Narac.

Canada
A.J. Pick.

China, Republiek
Fu-Sung Chu.

Columbia, Republiek
R. de Zubiria.

Costa Rica, Republiek
A. Ortiz.

Tsjechoslowakije, Socialistische Republiek
Václav Malý.

Denemarken, Koninkrijk
E. Krog-Meyer.

3. La présente convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui ont participé à la Conférence de La Haye.

4. Pour les autres Etats, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente convention ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée par les gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations-Unies et conformément aux dispositions de l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944).

Article 14

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée aux gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les gouvernements dépositaires.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

Fait à La Haye, le seizième jour du mois de décembre de l'an mil neuf cent soixante-dix, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

Afghanistan, Royaume de
S.M. Ghazi.

Argentine, République d'
J.C. Araujo.
E.A. Mussel.

Barbados
W. Waldron-Ramsey.

Belgique, Royaume de
W. Van Cauwenberg.

Bésil, République fédérale du
G. Nascimento-Silva.
José Fraga Lourenco.
Julio Valente.

Bulgarie, République de
L. Kutchoukov.

Biélorussie, R.S.S. (1)
D. Glushenko.

Cambodge, République khmère du
Tat Narac.

Canada
A.J. Pick.

Chine, République de
Fu-Sung Chu.

Colombie, République de
R. De Zubiria.

Costa-Rica, République de
A. Ortiz.

Tchécoslovaquie, République socialiste de
Václav Malý.

Danemark, Royaume de
E. Krog-Meyer.

Salvador, Republiek
 Ethiopië, het Keizerrijk
 G. Bekele.
 Franse Republiek
 Guy de Lacharrière.
 Gabon, Republiek
 Simon Pither.
 Duitsland, Bondsrepubliek
 H. Groepper.
 Ghana, Republiek
 F.E. Greppy.
 Griekenland, Koninkrijk
 Constantine Himarios.
 Guatemala, Republiek (1)
 L. Vasquez-Canet.
 G. Saenz-de-Tejada.
 Hongarije, Volksrepubliek
 Huvos Sandor.
 Indonesië, Republiek
 Soesanto.
 Iran, het Keizerrijk
 E. Kazemi.
 Israël, Staat
 I.J. Mintz.
 N. Ben-Yehuda.
 Y. Cohen.
 Italiaanse Republiek
 Alessandro Savorgnan.
 Jamaica
 K.O. Rattray.
 Japan
 Masato Fujisaki.
 Luxemburg, Groothertogdom
 Hamer.
 Maleisië
 T.S.A.H. Jumat.
 Mexico, Verenigde Staten
 A. Cortina.
 Nederlanden, Koninkrijk der
 W. Riphagen.
 M.R. Mok.
 Panama, Republiek
 C.M. Arze.
 Philippijnen, Republiek der
 Delfin R. Garcia.
 Jose T. Garcia jr.
 Polen, Volksrepubliek
 M. Kowieski.
 Portugal, Republiek
 M. Almeida Coutinho.
 Ruanda, Republiek
 A. Munyaneza.
 Zuid-Afrikaanse Republiek
 A.J.E. Viljoen.
 Zweden, Koninkrijk
 K.G. Lagerfelt.
 Zwitserland, Eedgenootschap
 W. Guldemann.

Salvador, République de
 Ethiopie, Empire de
 G. Bekele.
 République française
 Guy de Lacharrière.
 Gabon, République du
 Simon Pither.
 Allemagne, République fédérale d'
 H. Groepper.
 Ghana, République du
 F.E. Greppy.
 Grèce, Royaume de
 Constantine Himarios.
 Guatemala, République de (1)
 L. Vasquez-Canet.
 G. Saenz-de-Tejada.
 Hongrie, République populaire
 Húvós Sándor.
 Indonésie, République d'
 Soesanto.
 Iran, Empire d'
 E. Kazemi.
 Israël, Etat d'
 I.J. Mintz.
 N. Ben-Yehuda.
 Y. Cohen.
 République italienne
 Alessandro Savorgnan.
 Jamaïque
 K.O. Rattray.
 Japon
 Masato Fujisaki.
 Luxembourg, Grand-Duché de
 Hamer.
 Malaisie
 T.S.A.H. Jumat.
 Mexique, Etats-Unis
 A. Cortina.
 Pays-Bas, Royaume des
 W. Riphagen.
 M.R. Mok.
 Panama, République de
 C.M. Arze.
 Philippines, République des
 Delfin R. Garcia.
 Jose T. Garcia jr.
 Pologne, République populaire de
 M. Kowieski.
 Portugal, République du
 M. Almeida Coutinho.
 Rwanda, République du
 A. Munyaneza.
 République Sud-Africaine
 A.J.E. Viljoen.
 Suède, Royaume de
 K.G. Lagerfelt.
 Suisse, Confédération
 W. Guldemann.

Thailand, Koninkrijk
Sompong Sucharitkui.

Trinidad en Tobago
Ellis Clarke.
Errol Roopnar.
T. Baden-Semper.

Turkije, Republiek
D. Tunaligil.

Oekraïne, S.S.R. (1)
Zolotarev.

U.S.S.R. (1)
A. Semenov.

Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië
en Noord-Ierland
Arnold Kean.
R. Ian T. Cromartie.
K.J. Chamberlain.

Verenigde Staten van Amerika
John B. Rhineland.

Venezuela, Republiek
V.J. Delascio.

Zuidslavië, Socialistische Federatieve Republiek
Mirko Milutinovic.

Thaïlande, Royaume de
Sompong Sucharitkui.

Trinité et Tobago
Ellis Clarke.
Errol Roopnar.
T. Baden-Semper.

Turquie, République de
D. Tunaligil.

Ukraine, R.S.S. (1)
Zolotarev.

U.R.S.S. (1)
A. Semenov.

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Arnold Kean.
R. Ian T. Cromartie.
K.J. Chamberlain.

Etats-Unis d'Amérique
John B. Rhineland.

Venezuela, République de
V.J. Delascio.

Yougoslavie, République socialiste fédérative de
Mirko Milutinovic.

(1) De ondertekening geschiedde onder het voorbehoud voorzien in artikel 12, tweede lid, van het Verdrag.

(1) La signature est apposée avec la réserve prévue à l'article 12, alinéa 2, de la Convention.