

**BELGISCHE SENAAAT**


---

 ZITTING 1969-1970.
 

---



---

 18 JUNI 1970.
 

---

**Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, opgemaakt te Tokio op 14 september 1963.**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE  
BUITENLANDSE ZAKEN (1) UITGEBRACHT  
DOOR DE HEER **DEKEYZER**.

---

 MIJNE HEREN,

I. Het verdrag stelt bepaalde regelen vast inzake bevoegdheid en internationale samenwerking om aan boord van zich in de lucht bevindende vliegtuigen begane strafbare feiten te voorkomen en te bestraffen en geeft aan de gezagvoerder van het luchtvaartuig het recht tot het nemen van de nodige maatregelen wanneer strafbare feiten of handelingen worden begaan die de veiligheid of de goede orde aan boord in gevaar brengen.

II. Buitendien zijn in het Verdrag bijzondere bepalingen voorzien in geval van *onwettige overheersing van luchtvaartuigen*. Bij deze uitdrukking worden bedoeld al de gevallen waarin een persoon, met geweld of onder bedreiging, de exploitatie van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig heeft gehinderd, het heeft overheerst of het onder zijn macht heeft gebracht.

---

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Struye, voorzitter; Ansiaux, Ballet, Custers, Dehousse, Dejardin, de Stexhe, De Winter, Gillon, Herbiet, Housiaux, Hulpiau, Leemans, Leynen, Lilar, Machtens, Maisse, Risopoulos, Rombaut, Thiry, Van Bogaert en Dekeyzer, verslaggever.

**R. A 8338***Zie :*

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :  
550 (Zitting 1969-1970) : Ontwerp van wet.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :  
13 en 14 mei 1970.

**SÉNAT DE BELGIQUE**


---

 SESSION DE 1969-1970.
 

---



---

 18 JUIN 1970.
 

---

**Projet de loi portant approbation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963.**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES AFFAIRES ETRANGERES (1)  
PAR M. **DEKEYZER**.

---

 MESSIEURS,

I. La Convention fixe certaines règles de compétence et de coopération internationale pour assurer la prévention et la répression des infractions commises à bord des aéronefs en vol, et donne au commandant d'aéronef le droit de prendre les mesures nécessaires lorsque des infractions ou des actes compromettant la sécurité ou le bon ordre sont commis à bord.

II. En outre, des dispositions spéciales sont prévues dans la Convention en cas de *capture illicite d'aéronef*. L'on vise par cette expression tous les cas où, par violence ou menace, une personne a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, ou s'en est emparé, ou en a exercé le contrôle.

---

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Struye, président; Ansiaux, Ballet, Custers, Dehousse, Dejardin, de Stexhe, De Winter, Gillon, Herbiet, Housiaux, Hulpiau, Leemans, Leynen, Lilar, Machtens, Maisse, Risopoulos, Rombaut, Thiry, Van Bogaert et Dekeyzer, rapporteur.

**R. A 8338***Voir :*

Document de la Chambre des Représentants :  
550 (Session de 1969-1970) : Projet de loi.

Annales de la Chambre des Représentants :  
13 et 14 mai 1970.

III. De noodzaak van een internationaal verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen rechtvaardigt zich door de steeds hogere snelheid van de luchtvaartuigen.

IV. Wegens deze hoge snelheid is het vaak onmogelijk met juistheid te bepalen in het luchtruim van welke Staat de strafbare handeling werd begaan. Wanneer deze handelingen begaan werden terwijl het luchtvaartuig zich boven de volle zee bevindt, kan de aanduiding van de bevoegde Staat wel een delicaat punt zijn; het is van belang dat het positieve Recht op dit punt een duidelijke oplossing geeft, bij voorkeur door een akkoord onder alle betrokken Staten. Er bestaat thans inzake bevoegdheid geen algemeen aanvaarde maatstaf; het Verdrag poogt hieraan te verhelpen.

V. Het Verdrag behelst zeven Hoofdstukken die respectievelijk handelen over zijn werkingssfeer, de rechtsmacht van de Staten, de bevoegdheden van de gezagvoerders van het luchtvaartuig, de onwettige overheersing van luchtvaartuigen, de bevoegdheden en verplichtingen van Staten, verdere bepalingen en slotbepalingen.

VI. Wat betreft de rechtsmacht stelt artikel 3 het fundamentele, echter niet exclusieve principe vast van de bevoegdheid van de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven om kennis te nemen van de strafbare feiten en handelingen die aan boord zijn begaan.

VII. Deze beschikking lokt voor de Belgische Wetgever geen moeilijkheden uit aangezien reeds vóór de laatste oorlog de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, in artikel 36, eerste lid, heeft voorzien dat « aan boord van een Belgisch varend luchtvaartuig bedreven misdrijven worden geacht in België te zijn gepleegd en in België kunnen vervolgd worden zelfs indien de beklagde niet op het grondgebied van het Rijk gevonden wordt ».

VIII. Artikelen 6 tot 10 bepalen de draagwijdte van de politionele bevoegdheden van de gezagvoerder en schrijven voor hoe hij dient op te treden wanneer hij tot het nemen van vrijheidsbepalende maatregelen ten aanzien van een bepaalde persoon genoopt werd.

Aan te merken valt dat het Belgische recht ook hier vooruit is op het Verdrag van Tokio. Immers voorziet artikel 27, 2° van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart dat « al wie zich niet zal hebben gedragen of geweigerd zal hebben zich te gedragen naar de onderrichtingen door de gezagvoerder of de door deze aangewezen persoon gegeven met het oog op de veiligheid van het luchtvaartuig of van de vervoerde personen gestraft wordt met een geldboete van zesentwintig frank tot duizend frank en met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar of met één van die straffen alleen ».

IX. Hoofdstuk IV van het Verdrag heeft betrekking op de onwettige overheersing van luchtvaartuigen.

III. La nécessité d'une Convention internationale relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord se justifie par la vitesse croissante des aéronefs.

IV. Cette dernière empêche bien souvent de déterminer avec précision au-dessus de quel Etat l'acte punissable a été commis. Si ces actes ont été accomplis lorsque l'aéronef est au-dessus de la haute mer, la détermination de l'Etat compétent peut être délicate; il importe que le Droit positif fournisse sur ce point une solution claire, de préférence par l'accord de tous les Etats intéressés. A l'heure actuelle, il n'existe pas de critère de compétence universellement admis; la Convention s'efforce de remédier à cette lacune.

V. La Convention contient sept Titres, traitant respectivement de son champ d'application, de la compétence des Etats, des pouvoirs du commandant d'aéronef, de la capture illicite d'aéronefs, des pouvoirs et obligations des Etats, d'autres dispositions et de dispositions protocolaires.

VI. En ce qui concerne la compétence, l'article 3 établit le principe fondamental, mais non exclusif, de la compétence de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef pour connaître des infractions et actes accomplis à bord.

VII. Cette disposition ne crée pas de difficultés pour le législateur belge, puisque, dès avant la dernière guerre, l'article 36, alinéa 1°, 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 ce qui suit : « 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 ».

VIII. Les articles 6 à 10 définissent l'étendue des pouvoirs de police du commandant et prescrivent ses devoirs lorsqu'il a dû prendre une mesure de coercition à l'égard d'une personne déterminée.

Il faut noter que le droit belge, ici aussi, a largement anticipé sur la Convention de Tokyo. En effet, l'article 27, 2° de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne punit d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six à mille francs ou d'une de ces peines seulement « quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions données par le commandant ou par son préposé en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées ».

IX. Le titre IV de la Convention a trait à la capture illicite d'aéronefs.

Het in aantal toenemende gevallen waarbij vliegtuigen van hun normale route worden afgebracht heeft in hoge mate de bezorgdheid van de Regeringen gaande gemaakt, mede van de luchtvaartuigmaatschappijen, de bemanningen en de gebruikers van het luchtvervoer.

X. *Onwettige overheersing van luchtvaartuigen.*

Artikel 11.

1. Indien een persoon aan boord met geweld of onder bedreiging met geweld een luchtvaartuig tijdens de vlucht wederrechtelijk hindert, overheerst of op andere onrechtmatige wijze onder zijn macht brengt, of wanneer zulks op het punt staat te geschieden, nemen de Verdragssluitende Staten alle passende maatregelen om aan de wettige gezagvoerder wederom het gezag over het luchtvaartuig te geven of om ervoor te zorgen dat hij het gezag over het luchtvaartuig behoudt.

2. In de gevallen bedoeld in het voorgaande lid staat de Verdragssluitende Staat op wiens grondgebied het luchtvaartuig landt de passagiers en de bemanning toe, hun reis zo spoedig mogelijk voort te zetten, en geeft hij het luchtvaartuig en zijn lading terug aan de rechthebbenden.

XI. Zonder nopens de beoogde maatregelen in bijzonderheden te treden dient in het licht gesteld dat krachtens artikel 13, 3<sup>o</sup> lid, de in hechtenis genomen persoon in de gelegenheid gesteld wordt onmiddellijk in verbinding te treden met de dichtsbijzijnde vertegenwoordiger van de Staat waarvan hij onderdaan is.

XII. Artikel 24 dat in Hoofdstuk VII voorkomt en handelt over de protocollaire bepalingen voorziet dat ieder geschil tussen de Verdragssluitende Staten inzake de uitleg of de toepassing van het Verdrag aan arbitrage zal worden onderworpen, indien een regeling door onderhandelingen onmogelijk blijkt.

XIII. Het Verdrag van Tokio betekent een vooruitgang. Het is de bekroning van langdurige inspanningen om een gemeenschappelijke houding te bepalen inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen. Het is erin geslaagd de grondvesten te leggen van een voor de veiligheid van de luchtvaart onontbeerlijke internationale verstandhouding. België heeft van bij de aanvang deelgenomen aan de werkzaamheden van de Conferentie die de teksten heeft opgesteld.

XIV. Artikel 21.

1. *Zodra twaalf der ondertekenende Staten hun akten van bekrachtiging hebben nedergelegd, treedt dit Verdrag tussen hen in werking op de negentigste dag na de datum van nederlegging van de twaalfde akte van bekrachtiging.*

De Raad van State heeft geen bemerkingsen te maken nopens de inhoud van het Verdrag. 42 Staten — waaronder België — hebben dit Verdrag ondertekend. Tot op heden

Le nombre croissant de détournements illicites d'avions préoccupe au plus haut point les gouvernements, les compagnies aériennes, les équipages et les usagers du transport aérien.

X. *Capture illicite d'aéronefs.*

Article 11.

1. Lorsque, illicitement, et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparée, ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, 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 où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

XI. Sans entrer dans le détail des mesures visées, il y a lieu de relever que l'alinéa 3 de l'article 13 porte que toute personne détenue peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité.

XII. L'article 24 figurant au Titre VII traitant des dispositions protocollaires, 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.

XIII. La Convention de Tokyo constitue un progrès. Elle couronne de longs efforts visant à définir une attitude commune en ce qui concerne les infractions et certains autres actes commis à bord des aéronefs. Elle a réussi à jeter les bases d'une entente internationale indispensable à la sécurité de la navigation aérienne. La Belgique a pris part dès le début aux travaux de la conférence qui en a établi le texte.

XIV. Article 21.

1. *Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de douze Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification.*

Le Conseil d'Etat n'a formulé aucune observation sur le contenu de la Convention, qui a été signée par 42 Etats, parmi lesquels la Belgique. A ce jour, 22 pays l'ont ratifiée.

hebben 22 landen het geratificeerd. Het is in voege getreden van 4 december 1969. De Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft in datum van 14 mei 1970 het ontwerp van wet tot ratificatie van het Verdrag zonder bespreking en met algemene stemmen aangenomen.

Uw Commissie heeft het eenparig aangenomen, alsmede onderhavig verslag.

*De Verslaggever,*  
R. DEKEYZER.

*De Voorzitter,*  
P. STRUYE.

Elle est entrée en vigueur le 4 décembre 1969. En sa séance du 14 mai 1970, la Chambre des Représentants a adopté à l'unanimité et sans débat le projet de loi portant approbation de la Convention.

Votre Commission l'a également admis à l'unanimité, de même que le présent rapport.

*Le Rapporteur,*  
R. DEKEYZER.

*Le Président,*  
P. STRUYE.