

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1972-1973.

7 JUIN 1973.

Projet de loi modifiant la loi du 27 juin 1937 portant revision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA JUSTICE (1)
PAR M. **VAN BOGAERT**.

C'est afin de permettre une lutte plus efficace contre la piraterie aérienne qu'avait été conclue, le 14 septembre 1963 à Tokyo, une Convention due à l'initiative de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui fut approuvée par la loi belge du 15 juillet 1970. Ladite Convention s'avéra toutefois insuffisante, car elle n'érigait pas l'acte de détournement en infraction. Cette lacune a été comblée par une nouvelle Convention, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et qui prévoit en effet que doit être considéré comme une infraction pénale le fait de s'emparer d'un aéronef par violence ou menace de violence. Cette Convention invite par ailleurs les Etats contractants à adapter leur législation interne en conséquence. Dans une résolution (A 17/6) adoptée au cours de son assemblée générale extraordinaire qui s'est tenue à Montréal du 16 au 30 juin 1970, l'Organisation de l'Aviation civile internationale a adressé la même invitation à ses membres. Elle suivait en cela l'exemple de l'Assemblée géné-

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

MM. Pierson, président; Cooreman, de Stexhe, Dua, Gribomont, Hambye, Hendrickx, Kickx, Lepaffe, Leroy, Lindemans, Mme Nauwelaerts-Thues, MM. Pede, Rombaut, Vandekerckhove, Van In, Verbist, Vermeylen, Wouters et Van Bogaert, rapporteur.

R. A 9329

Voir :

Document du Sénat :

162 (Session de 1972-1973) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1972-1973.

7 JUNI 1973.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart en tot wijziging van de wet van 15 maart 1874 op de uitleveringen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
JUSTITIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. **VAN BOGAERT**.

Om het kapen van vliegtuigen op meer doelmatige wijze te bestrijden, werd op initiatief van de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie op 14 september 1963 te Tokio een Verdrag afgesloten, dat door de Belgische wet van 15 juli 1970 werd goedgekeurd. Dit Verdrag bleek echter onvoldoende omdat het de daad van kaping niet tot een misdrijf verklaarde. Aan deze leemte werd een oplossing gegeven door het Verdrag van Den Haag van 16 december 1970. Dit laatste verklaart, dat het als een strafbaar feit moet beschouwd worden, wanneer een luchtvaartuig door geweld of door bedreiging met geweld overmeesterd wordt. Het verdrag zet de verdragspartijen aan tot het aanpassen van hun interne wetgeving. De Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie richtte in een resolutie, (A 17/6) getroffen tijdens haar te Montreal van 16 tot 30 juni 1970 gehouden buitengewone algemene vergadering een dergelijk verzoek tot haar lidstaten. Zij volgde daarbij het voorbeeld van de Alge-

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

De heren Pierson, voorzitter; Cooreman, de Stexhe, Dua, Gribomont, Hambye, Hendrickx, Kickx, Lepaffe, Leroy, Lindemans, Mevr. Nauwelaerts-Thues, de hh. Pede, Rombaut, Vandekerckhove, Van In, Verbist, Vermeylen, Wouters en Van Bogaert, verslaggever.

R. A 9329

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

162 (Zitting 1972-1973) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

rale des Nations Unies, qui avait adopté une résolution analogue le 12 décembre 1969. Le projet de loi soumis à votre approbation permettra à la Belgique de se conformer à cette obligation internationale.

L'article 1^{er} modifie l'article 30 de la loi du 27 juin 1937 portant revision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, modifiée par la loi du 7 juin 1963. Le nouvel article 30 prévoit en son § 1^{er} trois infractions punissables : il y a tout d'abord le fait de compromettre la sécurité d'un aéronef; secondement, le fait de s'emparer d'un aéronef et d'en exercer le contrôle; enfin, le détournement d'un aéronef de sa route. En ce qui concerne les peines appliquées à ces infractions, aucune distinction n'est faite entre les aéronefs privés ou d'Etat. Ce même paragraphe punit de tels actes de la réclusion.

Le § 2 prévoit des circonstances aggravantes. La peine sera des travaux forcés de 10 à 20 ans si l'infraction a causé une lésion corporelle, une maladie paraissant incurable, une incapacité permanente de travail personnel ou la perte de l'usage absolu d'un organe. La même peine est prévue lorsque l'aéronef a été détruit ou si l'infraction a été accompagnée de la détention ou de la prise en otage d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord de l'aéronef. La peine est portée aux travaux forcés à perpétuité si l'infraction a causé la mort.

L'article 2 du projet prévoit que toutes les dispositions du Livre 1^{er} du Code pénal, sans exception du Chapitre VII sur la complicité et de l'article 85 sur les circonstances atténuantes, sont applicables.

L'article 3 modifie l'article 36 de la même loi relative à la navigation aérienne, en ajoutant à l'alinéa 1^{er} les mots « privé ou d'Etat » (aéronef). Cet article concerne la poursuite des infractions commises à bord d'aéronefs.

L'article 4 prévoit une adaptation du 2^e alinéa de l'article 40, dont le texte mentionne encore les « juges de paix ». Le projet remplace ces mots par les mots « juges au tribunal de police ».

L'article 5 insère dans la loi précitée un article 40bis afin de permettre aux inspecteurs en chef et inspecteurs de la police aéronautique, de même qu'à tous autres officiers de police judiciaire, de procéder à la fouille de toute personne qui est sur le point d'embarquer dans un aéronef, ainsi que de ses bagages. Il faudra procéder à la fouille chaque fois qu'elle sera requise par le commandant de l'aéronef. Toute personne qui refuse la fouille peut se voir interdire l'accès à bord.

L'article 6 modifie le 2^e alinéa de l'article 41 de la même loi. Le texte en vigueur prévoit que les procès-verbaux seront transmis à l'officier du ministère public près le tribunal de police ou au Procureur du Roi. Le nouveau libellé prévoit uniquement la transmission au Procureur du Roi.

L'article 7 complète l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions. L'extradition est désormais prévue pour les infractions précitées à l'article 30 adapté de la loi relative à la navigation aérienne.

♦♦

mene vergadering van de Verenigde Naties, die een dergelijke resolutie op 12 december 1969 had aangenomen. Het voorgedragde ontwerp geeft gevolg aan deze internationale verplichting.

Het artikel 1 wijzigt het artikel 30 van de luchtvaartwet van 16 november 1919, gewijzigd door de wet van 27 juni 1937 en de wet van 7 juni 1963. Het nieuw artikel 30 voorziet in § 1 drie gevallen van strafbaarstelling. Het eerste geval is het in gevaar brengen van de veiligheid van een luchtvaartuig. Het tweede geval is het bemachtigen van het toestel en het handhaven van zijn macht erover. Het derde geval is het verleggen van zijn route. Voor de strafbaarheid van deze misdrijven wordt geen onderscheid gemaakt tussen particuliere of Staatsvliegtuigen. Door hetzelfde lid van voornoemd artikel worden deze daden strafbaar gesteld met opsluiting.

In § 2 van artikel 30 worden verzwarende omstandigheden vooropgesteld. De straf wordt dwangarbeid van 10 tot 20 jaar indien de strafbare daad een lichamelijk letsel, een ongeneeslijk blijvende ziekte, een blijvende ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijke arbeid of het volledig verlies van het gebruik van een orgaan tot gevolg heeft. Dezelfde bestraffingsgraad wordt voorzien wanneer het luchtvaartuig vernietigd werd of het gepaard ging met gevangenhouding of gijzeling van een of meer personen, die zich aan boord bevinden. De straf wordt verhoogd tot levenslange dwangarbeid wanneer het misdrijf de dood tot gevolg heeft gehad.

Artikel 2 van het ontwerp houdt in dat alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek toepasselijk zijn, zonder uitzondering van hoofdstuk VII op de medeplichtigheid en artikel 85 op de verzachtende omstandigheden.

Het artikel 3 wijzigt artikel 36 van de luchtvaartwet door in het eerste lid de woorden « Staats- of particulier » (vliegtuig) in te voeren. Dit artikel heeft betrekking op de strafbaarheid van daden gesteld aan boord van vliegtuigen.

Het artikel 4 voorziet een aanpassing van het tweede lid van artikel 40. De tekst vermeldt nog de vrederechters. Het ontwerp vervangt deze laatste door de woorden « rechters in de politierechtbank ».

Artikel 5 voegt aan voornoemde wet een artikel 40bis toe, waardoor het mogelijk moet worden, dat inspecteurs, hoofdinspecteurs van de luchtvaartpolitie evenals andere officieren der gerechtelijke politie personen fouilleren, die op het punt staan zich in te schepen. Dit geldt eveneens voor het doorzoeken van het reisgoed. Men zal tot het onderzoek moeten overgaan, wanneer de gezagvoerder van het vliegtuig dit verzoekt. Personen, die het onderzoek weigeren mogen verhinderd worden in te stijgen.

Het artikel 6 wijzigt het tweede lid van artikel 41 van de wet op de luchtvaart. De vroegere tekst voorzag, dat de processen-verbaal worden overgezonden naar de ambtenaren van het openbaar ministerie bij de politierechtbank of de procureur des Konings. De nieuwe tekst maakt alleen de procureur des Konings bevoegd.

Artikel 7 wijzigt artikel 1, eerste lid, van de wet van 15 maart 1874 betreffende de uitlevering. Uitlevering wordt daardoor voorzien voor de reeds aangehaalde misdrijven van het aangepast artikel 30 van de wet op de luchtvaart.

♦♦

Le projet a donné lieu à un échange de vues général au sein de la Commission de la Justice. Au cours de la discussion, l'on a fait observer que la notion de fouille est bien précise et que le terme désigne l'inspection corporelle effectuée par une autre personne. Or, actuellement, il est également fait usage d'appareils électro-magnétiques dans les aéroports. C'est pourquoi il importe de souligner nettement que le mot « fouille » qui figure dans le texte, doit être entendu au sens large.

Une autre question a été posée au sujet du § 3 de l'article 30, qui prévoit les travaux forcés à perpétuité. On peut se demander si, pour le cas où l'infraction aurait causé la mort, il ne faudrait pas prévoir la peine de mort. Après un échange de vues, la Commission a toutefois estimé que le texte actuellement proposé pouvait être considéré comme satisfaisant, eu égard au fait que la circonstance aggravante visée au § 3 de l'article 30 n'exclut pas l'application d'autres articles du Code pénal.

Le projet de loi ainsi que le présent rapport ont été admis à l'unanimité.

Le Rapporteur,
E. VAN BOGAERT.

Le Président,
M.-A. PIERSON.

Het ontwerp was het voorwerp van een algemene gedachtenwisseling in de Commissie voor de Justitie. Tijdens de bespreking werd erop gewezen, dat het fouilleren een bepaald begrip is en dat daardoor het onderzoek van de personen door een andere persoon wordt bedoeld. Op het huidig ogenblik wordt op de luchthavens ook gebruikt gemaakt van elektro-magnetische toestellen. Het moet aldus duidelijk worden onderstreept, dat het woord fouilleren in de tekst in een brede betekenis wordt bedoeld.

De andere vraag, die gesteld werd, had betrekking op § 3 van artikel 30, waarin levenslange dwangarbeid wordt vooropgesteld. Man kan zich afvragen of in geval het misdrijf de dood veroorzaakt, de doodstraf niet moest worden voorzien. Men oordeelde echter, na gedachtenwisseling, dat de huidige tekst voldoening kon geven, omdat de bezwarende omstandigheden voorzien in § 3 van artikel 30, de toepassing van andere artikelen van het Strafwetboek niet uitsluiten.

Het ontwerp en het verslag werden met eenparigheid van stemmen aangenomen.

De Verslaggever,
E. VAN BOGAERT.

De Voorzitter,
M.-A. PIERSON.