

Chambre des Représentants

SESSION 1972-1973.

23 NOVEMBRE 1972.

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.

PROPOSITION DE LOI

complétant le chapitre lor du titre IX du Code pénal afin de prévoir des peines à l'encontre des personnes ayant provoqué, sous la menace, le détournement d'un aéronef.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA JUSTICE (1)

PAR M. MATHYS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi a été examiné conjointement avec la proposition de loi de MM. Gillet et Defraigne qui tend

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Charpentier.

A. - Membres: MM. Bourgeois, Charpentier, De Kerpel, Duerinck, Grafé, Saint-Remy, Suykerbuyk, Van Rompaey. - MM. Baudson, Collignon, Degroeve, Dehousse, Gondry, Landon, Mathys. - MM. Defraigne, Jeunehomme, Kempinaire, Van Lidth de Jeude. - MM. Have-
lange, Rouelle. - MM. Baert, Belmans.

B. - Suppléants: MM. De Keersmaecker, Delporte, Michel, Verhaegen. - M. Coppi-Gerbinn, MM. Nijfels, Temmerman, Tibbaut. - MM. Piron, Verberckmoes. - M. Go. - M. Leys.

Voir:

195 (1971-1972):

- N°1: Projet de loi.

150 (1971-1972):

- N°1: Proposition de loi.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1972-1973.

23 NOVEMBER 1972

WETSONTWERP

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.

WETSVOORSTEL

tot aanvulling van hoofdstuk I van titel IX van het Strafwetboek, tot vaststelling van straffen tegen personen die onder bedreiging een luchtvaartuig hebben afgeleid.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE JUSTITIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER MATHYS.

DAMES EN HEREN,

Dit wetsontwerp werd besproken samen met het wetsvoorstel van de heren Gillet en Defraigne dat er eveneens

(1) Samenstelling van de Commissie

Voorzitter: de heer Charpentier.

A. - Leden: de heren Bourgeois, Charpentier, De Kerpel, Duerinck, Grafé, Saint-Reidy, Suykerbuyk, Van Rompaey. - de heren Baudson, Collignon, Degroeve, Dehousse, Gondry, Laridon, Mathys. - de heren Defraigne, Jeunehomme, Kempinaire, Van Lidth de Jeude. - de heren Have-
lange, Rouelle. - de heren Baert, Belmans.

B. - Plaisersvervangers: de heren De Keersmaecker, Delporte, Michel, Verhaegen. - M^{re}. Capée-Gerbinet. - de heren Nijfels, Tibbaut. - de heren Piron, Verberckmoes. - de heer Lys.

ZU.

135 (1971-1972):

- N° 1: Wetsontwerp.

250 (1971-1972):

- N° 1: Wetsvoorstel.

également à prévenir les actes de piraterie contre les aéronefs et à punir ces actes de manière appropriée (Doc. n° 250/L, de 1971-1972).

* * *

Le Ministre de la Justice a introduit la discussion en soulignant que le présent projet vise un triple but : en premier lieu, renforcer les peines prévues pour les actes de sabotage commis sur les aéronefs; ensuite, instaurer dans notre législation une infraction nouvelle : la capture au détournement illicites d'aéronefs (et ainsi mettre notre législation en concordance avec le Traité de La Haye du 15 décembre 1970, adopté par la Chambre le 19 octobre 1972); enfin, compléter la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions en y insérant l'infraction de sabotage d'aéronef.

Le Ministre a mis ensuite l'accent sur la nécessité et l'urgence de ce projet, qui se situe dans le prolongement de diverses résolutions internationales adoptées notamment par l'O. A. C. I. et par les Nations-Unies.

La première partie du projet établit les peines : réclusion, travaux forcés de dix à vingt ans (si l'infraction a causé une incapacité permanente de travail, une maladie ou un mal incurable ou la perte de l'usage d'un organe ou si l'infraction a eu pour conséquence directe la destruction de l'aéronef), et, enfin, les travaux forcés à perpétuité (si l'infraction a causé la mort).

La deuxième partie du projet instaure une infraction nouvelle, à savoir « la capture illicite d'un aéronef ». Il convient d'observer que la terminologie utilisée est beaucoup plus large que celle du Traité de La Haye.

Ce Traité ne concerne que les aéronefs privés; il ne contient pas la disposition « ou par tout autre moyen » et, enfin, il ne vise que l'acte commis à bord de l'aéronef en vol.

D'autre part, le projet permet de procéder à la fouille systématique des passagers avant leur embarquement, ce moyen étant l'un des plus efficaces pour déceler avant le décollage les éventuels pirates de l'air.

La troisième partie complète la loi sur les extraditions, en élargissant son champ d'application à la répression des actes de sabotage et de piraterie aérienne.

• • •

De son côté, le Ministre des Communications a également souligné l'urgence du projet, principalement en ce qui concerne la légalisation de la fouille des passagers et des bagages.

Discussion des articles.

Article 1.

Un membre s'est demandé dans quel but il est fait état, à l'article 30, § 1, 1°, d'un « aéronef privé ou d'Etat ». La loi du 27 juin 1937 vise uniquement les aéronefs privés.

Le Ministre a été d'avis qu'il est nécessaire de mentionner nommément les aéronefs d'Etat. En effet, le 7 juin 1963 une loi a été adoptée à la demande du Ministre de la Défense nationale en vue de réprimer le sabotage. Cette loi n'était nécessaire que parce que l'article 7 de la loi du 27 juin 1937 ne mentionne pas les aéronefs d'Etat.

roe strekt het kapen van vliegtuigen te voorkomen en op een gepaste wijze te bestraffen (stuk nt 250/L van 1971-1972).

* * *

Ter inleiding van de bespreking onderstreept de Minister van justitie dat het voorliggend ontwerp een driedubbel doel nastreeft : ten eerste zwaardere straffen voorzien voor sabotage misdrijven tegen luchtvaartuigen, vervolgens in onze wetgeving een nieuw misdrijf invoeren, namelijk het onwettig in bezit nemen of kapen van luchtvaartuigen (en aldus onze wetgeving in overeenstemming brengen met het Verdrag van Den Haag VJn 15 december 1970 dat werd goedgekeurd door de Kamer op 19 oktober 1972) en ten slotte de wet van 15 maart 1874 op de uitleveringen vervolledigen door inlassing van de misdrijven van luchtvaarsabotage.

Verder wijst de Minister op de noodzaak en de dringendeheid van dit ontwerp, dat in de lijn ligt van verschillende internationale resoluties die werden aangenomen om door de I. C. A. O. en door de Verenigde Naties.

Het eerste gedeelte van het ontwerp bepaalt de straffen : opsluiting, dwangarbeid van 10 tot 20 jaar (indien het misdrijf een bestendige werkonbekwaamheid, en ongeneeslijke ziekte of een kwaal of het verlies van het gebruik van een orgaan voor gevolg heeft of indien het misdrijf voor rechtstreeks gevolg heeft de vernieling van een luchtvaartuig) en ten slotte levenslange dwangarbeid (indien het misdrijf de dood ten gevolge heeft).

Het tweede gedeelte van het ontwerp voert een nieuw misdrijf in, met name « het onwettig kapen van een luchtvaartuig ». Er zij genoteerd dat de gebruikte terminologie veel breder is dan de in het Verdrag van Den Haag voorkomende bepaling.

Het Verdrag van Den Haag heeft enkel betrekking op private luchtvaartuigen, het voorziet niet de bepaling « of door elk ander middel », en beoogt ten slotte enkel de daad gesteld aan boord van een luchtvaartuig in de lucht.

Het ontwerp verleent voorts de machtiging om vóór de inscheping de passagiers en hun reisgoed systematisch te fouilleren, als zijnde een van de meest doeltreffende middelen om vóór het opstijgen van een luchtvaartuig de eventuele kapers te ontdekken.

Het derde deel van het ontwerp vervolledigt de wet op de uitleveringen door haar toepassing uit te breiden tot de bestraffing van sabotagedaden en het kapen van luchtvaartuigen.

* * *

De Minister van Verkeerswezen van zijn kant wijst eveneens op de hoogdringendeheid van het ontwerp, dit vooral wat betreft het legaliseren van het fouilleren van passagiers en bagage.

Bespreking der artikelen.

Artikel 1.

Een lid vraagt zich af met welk doel in de tekst van artikel 30, § 1, 1°, gewag wordt gemaakt van « een particulier of een Staatsluchtvaartuig ». De wet van 27 juni 1937 betreft uitsluitend de particuliere luchtvaartuigen.

Volgens de Minister is het noodzakelijk dat de Staatsluchtvaartuigen nominatim worden vermeld. In 1963 werd immers op verzoek van de Minister van Landsverdediging een wet goedgekeurd (7 juni 1963) ter bestrijding van de sabotage. Deze wet was enkel nodig, omdat artikel 7 van de wet van 27 juni 1937 geen melding maakt van de Staatsluchtvaartuigen.

Afin d'éviter tout malentendu, un membre a proposé de mentionner à l'article 30 « tout aéronef quelconque », *In fine* de l'article 1 ou du projet, il serait alors précisé que: « les dispositions des articles 30, 36, 40 et 40bis sont applicables à tous les aéronefs sans distinction ».

Le Ministre des Communications a rappelé que le Conseil d'Etat avait fait une observation analogue. Bien que certaines dispositions du § 1 de l'article 1 soient qualifiées d'imprécises par plusieurs membres, le texte en a été adopté sans modification.

Lors de la discussion du deuxième paragraphe, un membre s'est demandé pourquoi l'infraction doit avoir eu pour conséquence: « directe » la destruction de l'aéronef. Il a estimé que le mot « directe » implique une restriction qui permettra, en de nombreux cas, d'éviter les sanctions prévues.

A titre d'exemple, le membre a cité un cas de piraterie aérienne qui n'a pas, en soi, pour conséquence la destruction de l'aéronef, mais qui néanmoins provoque cette destruction par suite d'une panique parmi les passagers. L'acte de piraterie a, certes, provoqué la destruction de l'appareil, mais sans en être la cause directe.

En vertu de l'article 1, § 2, 2°, une échappatoire est laissée en pareils cas aux coupables, lesquels pourraient éventuellement invoquer la force majeure pour obtenir ainsi une réduction des peines prévues.

La Commission s'est ralliée à ce point de vue et a décidé de formuler le 2° du § 2 comme suit: « si l'infraction a eu pour conséquence la destruction de l'aéronef ».

Par analogie, le mot « directement » a été supprimé au § 2, 3°.

L'article 1 ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Art. 2 et 3.

Ces articles ont été adoptés à l'unanimité sans discussion.

Art. 4.

Il a été précisé, au sujet de cet article, que le juge de paix restera compétent s'il n'y a pas, dans son canton, de juge au tribunal de police (et si cette fonction est, par conséquent, assumée par le juge de paix lui-même).

Cet article a été adopté à l'unanimité.

Art. 5.

A la demande de plusieurs membres de la Commission, le texte français de cet article a été mis en concordance avec le texte néerlandais.

A cette fin, les mots: « des vêtements et des bagages » ont été supprimés au deuxième alinéa, tandis qu'à la cinquième ligne, après le mot « aéronef », ont été ajoutés les mots: « ainsi que de ses bagages ».

L'article ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Art. 6 et 7.

Ces articles ont été adoptés à l'unanimité.

„ » »

Om elk misverstand te vermijden stelt een lid voor in artikel 30 melding te maken van « ieder luchtvaartuig ». In fine van artikel 1 of van het ontwerp zou alsdan worden bepaald dat: « De bepalingen van de artikelen 30, 36, 40 en 40bis toepasselijk zijn op alle luchtvaartuigen zonder onderscheid ».

De Minister van Verkeerswezen herinnert eraan dat de Raad van State een gelijkaardige opmerking heeft gemaakt. Hoewel sommige beschikkingen van § 1 van artikel 1 door verscheidene commissieleden als onduidelijk worden bestempeld, wordt de tekst ervan ongewijzigd aangenomen.

Bij de bespreking van de tweede paragraaf vraagt een lid zich af waarom het misdrijf « rechtstreeks » tot de vernieling van het luchtvaartuig moet leiden. Het woord « rechtsreeks » houdt volgens dat lid een beperking in, die het in vele gevallen mogelijk zal maken de voorziene sancties te omzeilen.

Als voorbeeld vermeldt spreker een geval van luchtpiraterij, dar op zichzelf geen aanleiding geeft tot vernieling van het luchtvaartuig, maar dat wegens paniek onder de passagiers de vernieling van het vaartuig tot gevolg heeft. De daad van piraterij heeft weliswaar de vernieling van het toestel veroorzaakt, zonder er de rechtstreekse aanleiding van te zijn.

Krachtens artikel 1, § 2, 2°, wordt voor zulke gevallen een uitweg gelaten aan de schuldigen, die eventueel het bestaan van overmacht zouden kunnen invoeren om aldus een vermindering van de opgelegde straffen te bekomen.

De commissie is het met deze zienswijze eens en beslist ~ 2, 2°, als volgt te formuleren: « Indien het misdrijf de vernieling van het luchtvaartuig ten gevolge heeft ».

Bij analogie wordt in § 2, 3°, het woord « rechtstreeks » geschrapt.

Het aldus gewijzigde artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2 en 3.

Deze artikelen worden zonder bespreking eenparig aangenomen.

Art. 4.

Met betrekking tot dit artikel wordt verduidelijkt dat de vrederechter bevoegd blijft wanneer in zijn kanton geen rechter van de politierechtbank is (en wanneer deze functie bijgevolg door de vrederechter zelf wordt waargenomen).

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 5.

Op verzoek van verscheidene commissieleden wordt de Franse tekst van dit artikel in overeenstemming gebracht met de Nederlandse tekst.

Met het oog hierop worden in het tweede lid de woorden « des vêtements et des bagages » weggelaten, terwijl op de zesde regel na het woord « aéronef » de woorden « ainsi que de ses bagages » worden ingevoegd.

Het aldus gewijzigde artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 6 en 7.

Deze artikelen worden eenparig aangenomen,

„ ” ”

L'ensemble du projet, tel qu'il figure ci-après, a été adopté à l'unanimité .

À la suite de l'adoption du présent projet, MM. Gillet et Defraigne ont retiré leur proposition de loi.

Le Rapporteur,

Le Président,

Het gehele wetsontwerp, zoals het hierna voorkomt, wordt eenparig aangenomen.

Ingevolge de goedkeuring van dit ontwerp, rekken de heren Gillet en Defraigne hun wetsvoorstel in.

De Yerstaggever,

R. MATHYS.

De Yoorzitter,

E. CHARPENTIER.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

Article 1.

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, est remplacé par la disposition suivante:

« Art. JO. - § 1^{er}. - Sera puni de la réclusion:

1° Celui qui aura méchamment compromis la navigabilité ou la sécurité de vol d'un aéronef privé ou d'Etat;

2° Celui qui, sans droit, par violences ou menaces ou par tout autre moyen que ce soit s'empare d'un aéronef privé ou d'Etat, en exerce le contrôle, le détourne de sa route ou tente de commettre l'un de ces faits.

§ 2. - La peine sera des travaux forcés de dix à vingt ans:

1° Si l'infraction a causé une lésion corporelle, soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe;

2° Si l'infraction a eu pour conséquence la destruction de l'aéronef;

3° Si l'infraction prévue au § 1^{er}, 2°, a été accompagnée ou suivie de la détention illégale ou de la prise en otage d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord de l'aéronef.

§ 3. - La peine sera des travaux forcés à perpétuité si l'infraction a causé la mort ».

Art. 2.

L'article 34, alinéa 1^{er}, de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 34. - Toutes les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, sans exception du Chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et par les arrêtés pris pour l'exécution de celle-ci ».

Art. 3.

A l'article 36, alinéa 1^{er}, de la même loi les mots « privé ou d'Etat », sont ajoutés aux mots « à bord d'un aéronef belge en vol ».

Art. 4.

A l'article 40, alinéa 2, de la même loi, les mots « juges de paix » sont remplacés par les mots « juges au tribunal de police ».

Art. 5.

Un article 40bis, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi:

" Les inspecteurs en chef et inspecteurs de la police aéronautique, de même que tous autres officiers de police judiciaire peuvent procéder ou faire procéder sous leur contrôle

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Artikel 1.

Artikel 30 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, gewijzigd bij de wet van 7 juni 1963, wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 30. - § 1. - Met opsluiting wordt gestraft:

1° Hij die kwaadwillig de luchtwaardigheid of de vliegveiligheid van een particulier of een Staatsluchtvaartuig in gevaar brengt;

2° Hij die zonder recht een particulier of Staatsluchtvaartuig door geweld, bedreiging of enig ander middel in zijn macht brengt of houdt, het van zijn reisweg doet afwijken of poogt een van die feiten te bedrijven.

§ 2. - De straf is dwangarbeid van tien tot twintig jaar:

1° Indien het misdrijf hetzij een lichamelijk letsel, hetzij een ongeneeslijk lijkende ziekte, hetzij een blijvende ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijke arbeid, hetzij het volledig verlies van het gebruik van een orgaan ten gevolge heeft;

2° Indien het misdrijf de vernieling van het luchtvaartuig ten gevolge heeft;

3° Indien het in § 1, 2°, genoemde misdrijf vergezeld gaat van of gevolgd is door: de wederrechtelijke gevangenhouding of de gijzeling van een of meer personen die zich aan boord van het luchtvaartuig bevinden,

§ 3. - De straf is levenslange dwangarbeid indien het misdrijf de dood ten gevolge heeft ».

Art. 2.

Artikel 34, eerste lid, van dezelfde wet, wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 34. - Alle bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op de misdrijven omschreven in deze wet en in de besluiten ter uitvoering ervan ».

Art. 3.

In artikel 36, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden « Staats- of particulier » ingevoegd tussen de woorden « varende » en « luchtvaartuig ».

Art. 4.

In artikel 40, tweede lid, van dezelfde wet worden de woorden "de vrederechters" vervangen door de woorden « de rechters in de politierechtbank ».

Art. 5.

In dezelfde wet wordt een artikel 40bis ingevoegd, luidend als volgt:

« De hoofdinspecteurs en inspecteurs der luchtvaartpolitie, alsmede alle andere officieren van gerechtelijke politie kunnen ieder persoon die op het punt staat zich in een lucht-

et leur responsabilité la fouille de toute personne qui est sur le point d'embarquer dans un aéronef ainsi que de ses bagages.

Les officiers de police judiciaire visés ci-dessus doivent procéder à la fouille chaque fois qu'ils en sont requis par le commandant de l'aéronef dans lequel la personne à fouiller est sur le point d'embarquer.

Ils interdisent l'accès à bord à toute personne qui, sans motif légitime, s'oppose ou se refuse à la fouille ».

Art.6.

L'article 41, alinéa 2, de la même loi est remplacé par la disposition suivante: « Ces procès verbaux seront transmis sans délai au procureur du Roi »;

Art.7.

L'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions est complété comme suit:

« 35° - Pour les infractions visées à l'article 30 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 15 novembre 1919 relative à la navigation aérienne ».

vaartuig in te schepen, fouilleren en zijn reisgoed doorzoeken, of die fouillering of doorzoeking onder hun controle en verantwoordelijkheid gelassen.

De bovengenoemde officieren van gerechtelijke politie moeten de fouillering of doorzoeking verrichten telkens wanneer ze daartoe worden aangezocht door de gezagvoerder van het luchtvaartuig waarin de persoon die gefouilleerd of wiens reisgoed doorzocht moet worden, op het punt staat zich in te schepen.

Zij ontzeggen het instijgen aan ieder persoon die, zonder wettige redenen, zich tegen de fouillering of de doorzoeking verzet of er niet in toestemt ».

Art. 6.

Artikel 41, tweede lid, van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen: « Die processen-verbaal worden onverwijld aan de procureur des Konings gezonden ».

Art.7.

Artikel 1, eerste lid, van de wet van 15 maart 1874 op de uitleveringen wordt als volgt aangevuld:

« 35° - Voor de misdrijven bedoeld in artikel 30 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 15 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart ».