

Chambre des Représentants

SESSION 1969-1970

23 DÉCEMBRE 1969

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.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

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.

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 emparée, ou en a exercé le contrôle. En pareille hypothèse, les Etats contractants s'engagent à prendre les mesures appropriées pour rendre ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime ou pour restituer l'aéronef à qui de droit, et à permettre aux passagers et à l'équipage la continuation du voyage.

La Convention prévoit que sous réserve des exigences de la sécurité des aéronefs ou des personnes et des biens à bord, aucune disposition de la Convention ne pourra être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application d'une mesure quelconque dans les cas d'infractions, soit à des lois spéciales de caractère politique, soit à des lois fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.

La nécessité d'une Convention internationale relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord se

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1969-1970

23 DECEMBER 1969

WETSONTWERP

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

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.

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. De Verdragsluitende Staten verbinden zich in zulk geval ertoe de passende maatregelen te nemen om aan de wettige gezagvoerder wederom het gezag over het luchtvaartuig te geven of om het luchtvaartuig aan de rechthebbende terug te bezorgen en om de passagiers en de bemanning toe te laten hun reis voort te zetten.

Het Verdrag voorziet dat, behoudens wanneer de veiligheid van de luchtvaartuigen of van personen en goederen aan boord dit vereist, geen bepaling van het Verdrag zo wordt uitgelegd dat zij een optreden rechtvaardigt of vereist ten aanzien van overtredingen hetzij van bijzondere wetten van politieke aard, hetzij van wetten gebaseerd op onderscheid met betrekking tot ras of godsdienst.

De noodzaak van een internationaal verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan

justifie par la vitesse croissante des aéronefs. Celle-ci 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.

* * *

La Convention contient sept Titres, traitant respectivement de son champ d'application (Titre I^{er}, art. 1 et 2), de la compétence des Etats (Titre II, art. 3 et 4), des pouvoirs du commandant d'aéronef (Titre III, art. 5 à 10), de la capture illicite d'aéronefs (Titre IV, art. 11), des pouvoirs et obligations des Etats (Titre V, art. 12 à 15), d'autres dispositions (Titre VI, art. 16 à 18) et de dispositions protocolaires (Titre VII, art. 19 à 26).

L'article 1^{er} limite le champ d'application de la Convention aux infractions pénales (al. 1, a) et aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens à bord ou simplement le bon ordre et la discipline (al. 1, b).

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.

Cette disposition ne crée pas de difficultés pour le législateur belge, puisque, dès avant la dernière guerre, l'article 36, alinéa 1^{er}, 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 ». Dans des matières civiles, les articles 7 et 10 de la même loi confirment cette conception de notre législateur que l'aéronef immatriculé en Belgique est considéré comme territoire belge.

Au surplus, l'article 3 de la Convention préserve entièrement les règles qui découlent en matière de compétence pénale ordinaire, de l'article 3 du Code Pénal et des articles 6 à 14 de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale.

L'article 4 de la Convention rappelle utilement qu'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation ne peut, en vue d'exercer sa compétence pénale, gêner l'exploitation d'un aéronef en vol à moins qu'il ne puisse invoquer l'une des circonstances qui y sont limitativement énumérées.

Le titre III traite des pouvoirs du commandant d'aéronef. L'article 5 définit à quels vols internationaux s'appliquent les dispositions de ce titre et, par dérogation à l'article 1.3 de la Convention, adopte une définition plus large du temps de vol.

aan boord van luchtvaartuigen rechtvaardigt zich door de steeds hogere snelheid van de luchtvaartuigen. 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.

* * *

Het Verdrag behelst zeven Hoofdstukken die respectievelijk handelen over zijn werkingssfeer (Hoofdstuk I, art. 1 en 2), de rechtsmacht van de Staten (Hoofdstuk II, art. 3 en 4), de bevoegdheden van de gezagvoerders van het luchtvaartuig (Hoofdstuk III, art. 5 tot 10), de onwettige overheersing van luchtvaartuigen (Hoofdstuk IV, art. 11), de bevoegdheden en verplichtingen van Staten (Hoofdstuk V, art. 12 tot 15), verdere bepalingen (Hoofdstuk VI, art. 16 tot 18) en slotbepalingen (Hoofdstuk VII, art. 19 tot 26).

Artikel 1 beperkt de werkingssfeer van het Verdrag tot de strafbare feiten (1^{ste} lid, a) en tot de handelingen die, al dan niet strafbare feiten zijnde, de veiligheid van het luchtvaartuig, de personen en goederen aan boord daarvan in gevaar brengen of kunnen brengen dan wel eenvoudig de goede orde en de discipline (lid 1, b).

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.

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 beklaagde niet op het grondgebied van het Rijk gevonden wordt ». In burgerlijke zaken bevestigen artikelen 7 en 10 van deze wet de opvatting van onze wetgever volgens welke het in België ingeschreven luchtvaartuig geacht wordt als zijnde Belgisch grondgebied.

Anderzijds laat artikel 3 van het Verdrag volledig onaangeroerd de regels die inzake gewoon strafrecht uit artikel 3 van het Strafwetboek en uit artikelen 6 tot 14 van de wet van 17 april 1878 betreffende het voorafgaande hoofdstuk van het Wetboek van Strafrechtpleging voortvloeien.

Artikel 4 van het Verdrag herinnert gepast eraan dat een andere Staat, niet zijnde de Staat van inschrijving, met het oog op het uitoefenen van zijn strafrechterlijke bevoegdheid, de exploitatie van een luchtvaartuig dat zich in de lucht bevindt, niet mag hinderen tenzij deze Staat een of andere der omstandigheden, zoals deze beperkend aangegeven zijn, kan inroepen.

Hoofdstuk III heeft betrekking op de bevoegdheden van de gezagvoerder van het luchtvaartuig. Artikel 5 bepaalt de internationale vluchten die onder toepassing van de beschikkingen van dit Hoofdstuk vallen en geeft een ruime bepaling van de vliegtijd niettegenstaande het bepaalde in artikel 1.3 van het Verdrag.

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 ». En outre, les articles 30 et 30bis de la même loi, tels qu'ils ont été introduits par l'article 11 de la loi du 7 juin 1963, punissent celui qui aura « méchamment compromis la navigabilité ou la sécurité du vol d'un aéronef » ou « méchamment arrêté ou entravé la circulation par air ».

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

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

Il ressort d'un communiqué spécial, publié le 21 août 1969, à Montréal, par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, qu'à ce moment l'on dénombrait déjà depuis le 1^{er} janvier 1968, quelque 86 cas de capture illicite d'avions civils de transport de passagers.

L'article 11 de la Convention n'a pas pour objet d'assurer la prévention ou la répression de ces infractions, puisque celles-ci sont déjà couvertes par l'article 1^{er}, 2. Son but est en réalité de pallier les conséquences de l'infraction commise ou en train d'être commise. A cette fin, les Etats contractants prennent les deux engagements suivants auxquels l'opinion publique internationale est aujourd'hui particulièrement attentive :

1° — prendre toute mesure appropriée pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime;

2° — Lorsque l'Etat contractant est l'Etat d'atterrissage, restituer la cargaison et l'aéronef à ceux qui ont le droit de les détenir et surtout permettre, sans discrimination aucune, aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible.

Le titre V vise, les pouvoirs et les obligations des Etats.

Cette partie de la Convention, comprenant les articles 12 à 15, tend à concilier les nécessités de la répression des infractions commises en vol et le respect des droits légitimes des personnes à l'égard desquelles le commandant de bord a fait application de l'une des mesures prévues au titre III.

Le titre V vise aussi à assurer la coopération des Etats contractants sur le plan judiciaire.

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

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

Aan te merken valt dat het Belgische recht ook hier ver 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 zeventwintig frank tot duizend frank en met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar of met een van die straffen alleen ». Eveneens wordt bestraft door artikelen 30 en 30bis van dezelfde wet, zoals zij door artikel 11 van de wet van 7 juni 1963 werden ingevoerd, degene die « kwaadwillig de luchtwaardigheid of de veiligheid van een vliegtuig in de lucht in gevaar heeft gebracht » of hij die « kwaadwillig het luchtverkeer heeft opgehouden of belemmerd ».

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

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 luchtvaartmaatschappijen, de bemanningen en de gebruikers van het luchtvervoer.

Luidens een bijzondere mededeling dd. 21 augustus 1969 van de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie te Montreal, werden reeds sedert 1 januari 1968 86 burgerlijke vliegtuigen voor het vervoer van passagiers gekaapt.

Artikel 11 van het Verdrag heeft niet tot doel het voorkomen of het beteugelen van deze strafbare feiten aangezien reeds door artikel 1.2 hierin wordt voorzien. Feitelijk is het doel er van de gevolgen van het strafbare feit dat begaan werd of op het punt staat te geschieden te verhelpen. De Verdragsluitende Staten nemen daarom de twee volgende verbintenissen, ten aanzien van welke de internationale openbare opinie op dit ogenblik bijzonder oplettend is :

1° — alle passende maatregelen dienen genomen te worden om aan de wettige gezagvoerder wederom het gezag over het luchtvaartuig te geven of om ervoor te zorgen dat hij dit gezag behoudt;

2° — de Verdragsluitende Staat op welks grondgebied het luchtvaartuig landt geeft het luchtvaartuig en zijn lading terug aan de rechthebbenden en laat hij vooral de passagiers en de bemanning toe zonder enig onderscheid hun reis zo spoedig mogelijk voort te zetten.

Hoofdstuk V heeft betrekking op de bevoegdheden en de verplichtingen van Staten.

In dit gedeelte van het Verdrag dat de artikelen 12 en 15 bevat, wordt getracht de eisen van de bestrafing van de in de lucht begane strafbare feiten te verzoenen met de eerbiediging van de rechten van de personen die door de gezagvoerder aan een van de in Hoofdstuk III voorziene maatregelen werden onderworpen.

Hoofdstuk V strekt eveneens ertoe de samenwerking van de Verdragsluitende Staten op het rechterlijk plan mogelijk te maken.

Zonder nopens de beoogde maatregelen in bijzonderheden te treden dient in het licht gesteld dat krachtens

personne détenue peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité. Il faut mettre cette disposition en corrélation avec l'article 3 de la loi du 20 avril 1874 relative à la détention préventive qui dispose : « ... Le juge (d'instruction), pourra toutefois, lorsque les nécessités de l'instruction le commandent, prononcer une interdiction de communiquer... L'interdiction ne pourra s'étendre au-delà de trois jours à partir de la première audition et ne pourra être renouvelée ».

Dès que la Convention aura été introduite dans le droit belge, la disposition de l'article 3 de la loi du 20 avril 1874 ne pourra plus mettre obstacle aux visites des agents diplomatiques ou consulaires compétents.

En d'autres termes, la mise au secret de l'inculpé ne sera pas de nature à empêcher, dans les cas envisagés par la Convention, la communication du détenu avec le représentant officiel de l'Etat dont il a la nationalité.

L'application de la règle inscrite à l'article 13, al. 3, de la Convention ne nécessite pas une intervention complémentaire du législateur belge. En effet, la Convention crée, en des termes clairs et précis, un droit dont les personnes intéressées pourront directement se prévaloir. Cette situation s'est déjà présentée antérieurement lors de la ratification de conventions internationales.

Le titre VI de la Convention contient certaines autres dispositions opportunes, telle celle de l'article 16 aux termes duquel, en matière d'extradition, les infractions commises à bord sont considérées comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

Cette disposition ne présente pas de difficulté, puisque le second alinéa de l'article 16 précise très clairement qu'aucune disposition de la Convention ne crée d'obligation d'accorder l'extradition.

L'article 24 figurant au titre VII traitant des dispositions protocolaires, 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 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.

Dans l'intérêt du transport aérien, et en vue de prévenir et de décourager tous les actes qui compromettent la sécurité et la régularité de la navigation aérienne, j'ai l'honneur

artikel 13, 3^e lid, de in hechtenis genomen persoon in de gelegenheid gesteld wordt onmiddellijk in verbinding te treden met de dichtstbijzijnde vertegenwoordiger van de Staat waarvan hij onderdaan is. Deze beschikking moet in onderling verband gebracht worden met artikel 3 van de wet van 20 april 1874 betreffende de voorlopige hechtenis, dat luidt als volgt : « De (onderzoeks)rechter kan echter, wanneer dit voor het onderzoek geboden is, elke verbinding verbieden ... Het verbod mag niet langer dan drie dagen duren gerekend vanaf het eerste verhoor. Het kan niet hernieuwd worden ».

Zodra het Verdrag in het Belgische recht zal zijn opgenomen zal het bepaalde in artikel 3 van de wet van 30 april 1874 geen beletsel meer kunnen zijn voor de bezoeken van de bevoegde diplomatieke of consulaire vertegenwoordigers. M.a.w. zal de inhechtenisneming van de verdachte in de bij het Verdrag voorziene gevallen het in verbinding treden van eerstgenoemde met de officiële vertegenwoordiger van de Staat waarvan hij onderdaan is, niet kunnen in de weg staan.

Voor de toepassing van het bepaalde in artikel 13, 3^e lid van het Verdrag is geen nieuwe tussenkomst van de Belgische wetgever vereist. Immers schept het Verdrag in duidelijke termen, een recht waarvan de betrokken personen rechtstreeks kunnen gebruik maken. Dezelfde toestand heeft zich reeds eerder voorgedaan bij de bekrachtiging van internationale verdragen.

Hoofdstuk VI van het Verdrag behelst bepaalde andere gepaste beschikkingen, als artikel 16 krachtens hetwelk, inzake uitlevering, de overtredingen aan boord worden beschouwd alsof zij niet alleen werden gepleegd waar dit het geval was doch ook op het grondgebied van de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven.

Deze beschikking brengt geen moeilijkheid met zich mede aangezien het tweede lid van artikel 16 zeer duidelijk bepaalt dat geen enkele beschikking van het Verdrag enige verplichting schept om een verzoek tot uitlevering in te willigen.

Artikel 24 dat in Hoofdstuk VII voorkomt en handelt over de protocolaire bepalingen voorziet dat ieder geschil tussen de Verdragsluitende Staten inzake de uitleg of de toepassing van het Verdrag aan arbitrage zal worden onderworpen, indien een regeling door onderhandeling onmogelijk blijkt. Bij gebrek aan overeenstemming over de vorm van de arbitrage kan het geschil aan het Internationale Gerechtshof worden voorgelegd.

Iedere Staat ken echter op het tijdstip van ondertekening van of toetreding tot het Verdrag verklaren dat hij door deze beschikking niet gebonden is.

Er wordt er aan herinnerd dat België de bevoegdheid van het Internationaal Gerechtshof heeft erkend (zie wet van 18 april 1958 waarbij de Koning gemachtigd wordt de verplichte rechtsmacht van dit Hof te aanvaarden).

* * *

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.

In het belang van het luchtvervoer en met het oog op het voorkomen of het doen afzien van handelingen die de veiligheid en de regelmaat van de luchtvaart in gevaar bren-

de vous proposer d'adopter le projet de loi ci-joint portant approbation de ladite Convention.

* * *

Cette Convention a été ratifiée par les Etats suivants :

Etats-Unis d'Amérique, Italie, Philippines, Chine, Haute-Volta, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Portugal, Norvège, Danemark, Mexique, Niger.

Elle est entrée en vigueur à l'égard de ces Etats le 4 décembre 1969.

* * *

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HARMEL.

Le Ministre du Commerce extérieur,

H. FAYAT.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

Le Ministre de la Justice,

A. VRANCKX.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 5 novembre 1969, d'une demande d'avis sur un 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 », a donné le 24 novembre 1969 l'avis suivant :

L'article 13,3, de la convention dispose que « Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité... ».

La traduction néerlandaise de ce texte porte : « Een ieder die ingevolge het voorgaande lid in hechtenis is genomen wordt in de gelegenheid gesteld onmiddellijk in verbinding te treden met de dichtstbijzijnde vertegenwoordiger van de Staat waarvan hij onderdaan is... ».

On observera que le terme « qualifié » du texte français ne trouve pas d'expression correspondante dans le texte néerlandais.

La chambre était composée de :

Messieurs : G. Van Bunnan, conseiller d'Etat, président,

J. Masquelin et Madame G. Ciselet, conseillers d'Etat,

P. De Visscher et M. Verschelden, assesseurs de la section de législation,

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,

(s.) M. JACQUEMIJN.

Le Président,

(s.) G. VAN BUNNEN.

gen, heb ik de eer U voor te stellen bijgevolgd wetsontwerp tot goedkeuring van bedoeld Verdrag te willen aannemen.

* * *

Dit Verdrag werd door de volgende Staten bekrachtigd :

Verenigde Staten van Amerika, Italië, de Filippijnen, China, Opper-Volta, Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Zweden, Portugal, Noorwegen, Denemarken, Mexico, Niger.

Het is voor deze Staten op 4 december 1969 in werking getreden.

* * *

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. HARMEL.

De Minister van Buitenlandse Handel,

H. FAYAT.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

De Minister van Justitie,

A. VRANCKX.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 5^e november 1969 dor de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een 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 », heeft de 24^e november 1969 het volgend advies gegeven :

De Franse tekst van artikel 13, 3, van het Verdrag luidt : « Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité... ».

De Nederlandse vertaling van die tekst luidt als volgt : « Een ieder die ingevolge het voorgaande lid in hechtenis is genomen wordt in de gelegenheid gesteld onmiddellijk in verbinding te treden met de dichtstbijzijnde vertegenwoordiger van de Staat waarvan hij onderdaan is ».

Er wordt op gewezen dat de Franse term « qualifié » niet weergegeven is in de Nederlandse tekst.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : G. Van Bunnan, staatsraad, voorzitter,

J. Masquelin en Mevrouw G. Ciselet, staatsraden,

P. De Visscher en M. Verschelden, bijzitters van de afdeling wetgeving,

M. Jacquemijn, adjunct-griffier, griffier.

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

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

De Griffier,

(get.) M. JACQUEMIJN.

De Voorzitter,

(get.) 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 du Commerce extérieur, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article unique.

La Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 17 décembre 1969.

BAUDOUIN.**PAR LE ROI :***Le Ministre des Affaires étrangères,***P. HARMEL.***Le Ministre du Commerce extérieur,***H. FAYAT.***Le Ministre des Communications,***A. BERTRAND.***Le Ministre de la Justice,***A. VRANCKX.****WETSONTWERP****BOUDEWIJN,**

Koning der Belgen,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Enig artikel.

Het Verdrag inzake straffbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, opge maakt te Tokio op 14 september 1963, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, op 17 december 1969.

BOUDEWIJN.**VAN KONINGSWEGE :***De Minister van Buitenlandse Zaken,***P. HARMEL.***De Minister van Buitenlandse Handel,***H. FAYAT.***De Minister van Verkeerswezen,***A. BERTRAND.***De Minister van Justitie,***A. VRANCKX.**

CONVENTION

relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs.

Les Etats Parties à la présente Convention

Sont convenus des dispositions suivantes :

TITRE I^{er}.

Champ d'application de la Convention.

Article 1.

1. La présente Convention s'applique :

- a) aux infractions aux lois pénales;
- b) aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.

2. Sous réserve des dispositions du Titre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un Etat contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat.

3. Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.

4. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

Article 2.

Sans préjudice des dispositions de l'article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infraction à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.

TITRE II.

Compétence.

Article 3.

1. L'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.

2. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.

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

Article 4.

Un Etat contractant qui n'est pas l'Etat d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord que dans les cas suivants :

- a) cette infraction a produit effet sur le territoire dudit Etat;
- b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit Etat ou une personne y ayant sa résidence permanente;
- c) cette infraction compromet la sécurité dudit Etat;

(Vertaling.)

VERDRAG

inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen.

De Staten die partij zijn bij dit Verdrag

Zijn als volgt overeengekomen :

HOOFDSTUK I.

Werkingsfeer van het Verdrag.

Artikel 1.

1. Dit Verdrag is van toepassing op :

- a) strafbare feiten;
- b) handelingen die, al dan niet strafbare feiten zijnde, de veiligheid van het vliegtuig of van de personen of goederen aan boord daarvan in gevaar brengen of kunnen brengen of die de goede orde en discipline aan boord in gevaar brengen.

2. Onder voorbehoud van de bepalingen van hoofdstuk III heeft dit Verdrag betrekking op strafbare feiten of handelingen, begaan door een persoon aan boord van een luchtvaartuig dat ingeschreven is in een Verdragsluitende Staat, terwijl dat luchtvaartuig zich in de lucht bevindt of op de volle zee of in een gebied dat niet tot het grondgebied van een Staat behoort.

3. In dit Verdrag wordt een luchtvaartuig geacht in vlucht te zijn vanaf het ogenblik waarop motorvermogen wordt aangewend om op te stijgen tot het ogenblik waarop de uitloop na de landing is geëindigd.

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

Artikel 2.

Onverminderd de bepalingen van artikel 4 en behalve wanneer de veiligheid van het luchtvaartuig of van personen of goederen aan boord dit vereist, wordt geen bepaling van dit Verdrag zo uitgelegd dat zij een optreden rechtvaardigt of vereist ten aanzien van overtredingen van strafrechtelijke bepalingen van politieke aard of gebaseerd op onderscheid met betrekking tot ras of godsdienst.

HOOFDSTUK II.

Rechtsmacht.

Artikel 3.

1. De Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven is bevoegd kennis te nemen van strafbare feiten en handelingen die aan boord zijn begaan.

2. Iedere Verdragsluitende Staat neemt de maatregelen die nodig zijn om zijn bevoegdheid tot kennisneming van strafbare feiten, aan boord van een in die Staat ingeschreven luchtvaartuig begaan, te kunnen uitoefenen.

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

Artikel 4.

Een Verdragsluitende Staat die niet de Staat van inschrijving is, mag een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig niets in de weg leggen ten einde zijn rechtsmacht in strafzaken uit te oefenen ten aanzien van een aan boord begaan strafbaar feit, behalve in de volgende gevallen :

- a) wanneer het strafbare feit uitwerking heeft op het grondgebied van de betrokken staat;
- b) wanneer het strafbare feit is begaan door of tegen een onderdaan of ingezetene van de betrokken Staat;
- c) wanneer het strafbare feit is gericht tegen de veiligheid van de betrokken Staat;

d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans ledit Etat;

e) l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit Etat en vertu d'un accord international multilatéral.

TITRE III.

Pouvoirs du commandant d'aéronefs.

Article 5.

1. Les dispositions du présent Titre ne s'appliquent aux infractions et aux actes commis ou accomplis, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'Etat d'immatriculation, soit au-dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

2. Aux fins du présent Titre, et nonobstant les dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 3, 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, les dispositions du présent Titre continuent de s'appliquer à l'égard des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un Etat prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

Article 6.

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord;
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord;
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

Article 7

1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que :

- a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un Etat non contractant et que les autorités de cet Etat ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 1, c), pour permettre sa remise aux autorités compétentes;
- b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes;
- c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres détails et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'article 6, informer les autorités dudit

d) lorsque le fait punissable consiste en une infraction à l'égard de la législation de l'Etat de destination ou de l'Etat de départ ou de l'Etat de transit ou de l'Etat de destination finale ou de l'Etat de destination intermédiaire ou de l'Etat de destination définitive;

e) lorsque le fait punissable consiste en une infraction à l'égard de la législation de l'Etat de destination ou de l'Etat de départ ou de l'Etat de transit ou de l'Etat de destination finale ou de l'Etat de destination intermédiaire ou de l'Etat de destination définitive;

HOOFDSTUK III.

Bevoegdheden van de gezagvoerder van het luchtvaartuig.

Artikel 5.

1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op strafbare feiten en handelingen die begaan zijn of op het punt staan begaan te worden door een persoon aan boord van een luchtvaartuig dat zich bevindt in het luchtruim boven de Staat van inschrijving of boven de volle zee of een gebied dat niet tot het grondgebied van een Staat behoort tenzij het laatste punt van vertrek of het punt van de eerstvolgende voorgenomen landing in een andere Staat ligt dan de staat van inschrijving, of het luchtvaartuig vervolgens vliegt in het luchtruim van een andere Staat dan de Staat van inschrijving met die persoon nog aan boord.

2. Niettegenstaande het bepaalde in artikel 1, derde lid, wordt in dit hoofdstuk een luchtvaartuig geacht zijn vlucht te hebben aangevangen op het moment waarop alle buitendeuren, na het instappen, zijn gesloten tot het moment dat een dier deuren wordt geopend voor het uitstappen. In het geval van een noodlanding blijven de bepalingen van dit hoofdstuk van toepassing ten aanzien van strafbare feiten en handelingen aan boord begaan totdat de bevoegde autoriteiten van een Staat de verantwoordelijkheid voor het luchtvaartuig en voor de personen en goederen aan boord overnemen.

Artikel 6.

1. De gezagvoerder van het luchtvaartuig mag, indien hij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat een persoon aan boord van het luchtvaartuig een strafbaar feit of een handeling als bedoeld in artikel 1, eerste lid, heeft begaan of op het punt staat te begaan, ten aanzien van die persoon alle redelijke maatregelen nemen, vrijheidsbeperking daaronder begrepen, die nodig zijn om :

- a) de veiligheid van het luchtvaartuig of van de zich aan boord bevindende personen of goederen te waarborgen;
- b) de goede orde en discipline aan boord te handhaven; of
- c) hem in staat te stellen de betrokken persoon aan de bevoegde autoriteiten over te dragen of hem het luchtvaartuig te doen verlaten, krachtens de bepalingen van dit hoofdstuk.

2. De gezagvoerder van het luchtvaartuig mag de hulp van andere leden der bemanning vorderen of hen tot het verlenen daarvan machtigen en hij mag de bijstand van passagiers verzoeken of hen tot het verlenen daarvan machtigen, doch niet vorderen, om een persoon in zijn vrijheid te beperken wanneer hij tot het nemen van vrijheid beperkende maatregelen ten aanzien van die persoon gerechtigd is. Ieder lid van de bemanning en iedere passagier mag ook zonder zodanige machtiging redelijke voorzorgsmaatregelen nemen indien hij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat zulk een optreden onmiddellijk noodzakelijk is voor de veiligheid van het luchtvaartuig of van de personen en goederen aan boord.

Artikel 7.

1. Vrijheidsbeperkende maatregelen genomen ten aanzien van een persoon overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 worden beëindigd zodra het luchtvaartuig is geland, tenzij :

- a) de landing heeft plaats gevonden op het grondgebied van een Staat die niet partij is bij dit Verdrag en de autoriteiten van die Staat niet toestaan dat die persoon het luchtvaartuig verlaat, of genoemde maatregelen zijn genomen overeenkomstig artikel 6, lid 1 c), teneinde hem aan de bevoegde autoriteiten te kunnen overdragen;
- b) het luchtvaartuig een noodlanding maakt en de gezagvoerder de betrokken persoon niet aan de bevoegde autoriteiten kan overdragen;
- c) de betrokken persoon erin toestemt, met beperking van zijn vrijheid verder te worden vervoerd.

2. Indien een luchtvaartuig landt op het grondgebied van een Staat met aan boord een persoon die overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 aan een vrijheidsbeperkende maatregel is onderworpen, dient de gezagvoerder de autoriteiten van die Staat onverwijld, zo

Etat de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 8.

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'article 1^{er}, paragraphe 1, b), il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'article 6, paragraphe 1 a), ou b).

2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'Etat sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

Article 9.

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres détails et si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet Etat ainsi que les raisons qui la motivent.

3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

Article 10.

Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

TITRE IV.

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 emparé, 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.

TITRE V.

Pouvoirs et obligations des Etats.

Article 12.

Tout Etat contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1.

mogelijk vóór de landing, mede te delen dat er zich iemand aan boord bevindt, die aan een vrijheidbeperkende maatregel is onderworpen, onder vermelding van de reden.

Artikel 8.

De gezagvoerder van een luchtvaartuig mag, voor zover dit nodig is in verband met het bepaalde in artikel 6, eerste lid, onder a) of b), op het grondgebied van enige Staat waar het luchtvaartuig landt ieder persoon het luchtvaartuig doen verlaten van wie hij redelijkerwijs mag aannemen dat deze aan boord van het luchtvaartuig een handeling heeft begaan of op het punt staat te begaan, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b).

2. Indien de gezagvoerder van een luchtvaartuig in een Staat, krachtens dit artikel, een persoon het luchtvaartuig doet verlaten doet hij daarvan mededeling aan de autoriteiten van die staat, onder vermelding van de reden.

Artikel 9.

1. De gezagvoerder van een luchtvaartuig kan iedere persoon van wie hij redelijkerwijs mag aannemen dat hij aan boord van het luchtvaartuig een handeling heeft begaan die naar zijn mening volgens het strafrecht van de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven een ernstig misdrijf is, overdragen aan de bevoegde autoriteiten van de Verdragsluitende Staat op welks grondgebied het luchtvaartuig landt.

2. Indien een luchtvaartuig landt op het grondgebied van een Verdragsluitende Staat met aan boord een persoon die de gezagvoerder voornemens is, overeenkomstig het voorgaande lid over te dragen, dient de gezagvoerder de autoriteiten van die Staat onverwijld, zo mogelijk vóór de landing, mededeling te doen van zijn voornemen die persoon over te dragen, onder vermelding van de reden.

3. De gezagvoerder van een luchtvaartuig dient de autoriteiten aan wie een verdachte overeenkomstig het bepaalde in dit artikel wordt overgedragen die bewijzen en inlichtingen te verschaffen waarover hij, krachtens de wetten van de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven, wettig beschikt.

Artikel 10.

Voor maatregelen, genomen overeenkomstig dit Verdrag, wordt noch de gezagvoerder van het luchtvaartuig, noch enig ander lid van de bemanning, passagier, eigenaar of exploitant van het luchtvaartuig, noch de persoon voor wiens rekening de vlucht werd uitgevoerd, aansprakelijk gesteld in enig geding naar aanleiding van de behandeling ondergaan door de persoon tegen wie de maatregelen waren gericht.

HOOFDSTUK IV.

Onwettige overmeestering van luchtvaartuigen.

Artikel 11.

1. Indien een persoon aan boord met geweld of onder bedreiging met geweld een luchtvaartuig tijdens de vlucht wederrechtelijk hindert, overmeestert of op andere onrechtmatige wijze onder zijn macht brengt, of wanneer zulks op het punt staat te geschieden, nemen de Verdragsluitende 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 Verdragsluitende Staat op welks 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.

HOOFDSTUK V.

Bevoegdheden en verplichtingen van Staten.

Artikel 12.

Iedere Verdragsluitende Staat geeft de gezagvoerder van een in een andere Verdragsluitende Staat ingeschreven luchtvaartuig toestemming een persoon krachtens artikel 8, eerste lid, het luchtvaartuig te doen verlaten.

Article 13.

1. Tout Etat contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1.

2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé d'un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. 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.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Tout Etat contractant auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

5. 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 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 présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 14.

1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'Etat d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit Etat ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'Etat dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'Etat sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'article 13, paragraphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un Etat contractant, au regard des lois de cet Etat relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des Etats contractants relatives au refoulement des personnes.

Article 15.

1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'Etat d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout Etat contractant dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.

Artikel 13.

1. Iedere Verdragsluitende Staat neemt iedere persoon over die door de gezagvoerder van een luchtvaartuig krachtens artikel 9, eerste lid, wordt overgedragen.

2. Indien een Verdragsluitende Staat ervan overtuigd is dat de omstandigheden zulks wettigen gaat die Staat over tot inhechtenisneming of neemt andere maatregelen teneinde de aanwezigheid van een persoon, verdacht van een handeling als bedoeld in artikel 11, eerste lid, en van enig persoon die hij heeft overgenomen, te verzekeren. De inhechtenisneming en de andere maatregelen dienen in overeenstemming te zijn met de wet van de betrokken Staat, doch mogen niet langer duren dan redelijkerwijs noodzakelijk is voor het instellen van een strafvervolg of uitleveringsprocedure.

3. Een ieder die ingevolge het voorgaande lid in hechtenis is genomen wordt in de gelegenheid gesteld onmiddellijk in verbinding te treden met de dichtstbijzijnde bevoegde vertegenwoordiger van de Staat waarvan hij onderdaan is.

4. Iedere Verdragsluitende Staat aan wie een persoon krachtens artikel 9, eerste lid, is overgedragen of op welks grondgebied een luchtvaartuig landt nadat een handeling als bedoeld in artikel 11, eerste lid, is begaan, stelt terstond een voorlopig onderzoek in naar de feiten.

5. Wanneer een Staat, krachtens het bepaalde in dit artikel iemand in hechtenis heeft genomen, verwittigt hij onmiddellijk de Staat waar het vliegtuig is ingeschreven en 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 vierde 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 14.

1. Wanneer iemand krachtens de bepalingen van artikel 8, eerste lid, het luchtvaartuig heeft moeten verlaten of krachtens de bepalingen van artikel 9, eerste lid, is overgedragen of het luchtvaartuig heeft verlaten na een handeling als bedoeld in artikel 11, eerste lid, te hebben begaan en wanneer deze persoon zijn reis niet kan of niet wenst voort te zetten en de Staat waar het luchtvaartuig is geland weigert hem toe te laten, kan deze Staat, indien betrokkene geen onderdaan of ingezetene van die Staat is, hem terugzenden naar het grondgebied van de Staat waarvan hij onderdaan of ingezetene is of naar het grondgebied van de Staat waar hij zijn luchtreis aanving.

2. Noch het van boord gaan, noch het overdragen, noch het in hechtenis nemen of andere maatregelen bedoeld in artikel 13, tweede lid, noch het terugzenden van betrokkene wordt beschouwd als toelating tot het grondgebied van de betrokken Verdragsluitende Staat in de zin van de wet van die Staat inzake het binnenkomen of het toelaten van personen en de bepalingen van dit Verdrag laten de wetten van de Verdragsluitende Staten inzake de verwijdering van personen van hun grondgebied onverlet.

Artikel 15.

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 14 staat het iemand die krachtens de bepalingen van artikel 8, eerste lid, het luchtvaartuig heeft moeten verlaten of krachtens de bepalingen van artikel 9, eerste lid, is overgedragen of het luchtvaartuig heeft verlaten na een handeling als bedoeld in artikel 11, eerste lid, te hebben begaan en die zijn reis wenst voort te zetten, vrij om zo spoedig mogelijk door te reizen naar een bestemming van zijn keuze, tenzij zijn aanwezigheid wordt vereist door de wet van de Staat waar het vliegtuig is geland voor het instellen van een uitleveringsprocedure of strafvervolg.

2. Onverminderd zijn wetten inzake het binnenkomen van en toelaten tot, en uitlevering en uitwijzing uit zijn grondgebied verleent een Verdragsluitende Staat op welks grondgebied een persoon krachtens de bepalingen van artikel 8, eerste lid, het luchtvaartuig heeft moeten verlaten of krachtens de bepalingen van artikel 9, eerste lid, is overgedragen of het luchtvaartuig heeft verlaten onder de verdenking van een handeling te hebben begaan als bedoeld in artikel 11, eerste lid, deze persoon een behandeling die wat zijn bescherming en bevestiging betreft niet minder gunstig is dan die welke aan onderdanen van die Verdragsluitende Staat onder soortgelijke omstandigheden wordt verleend.

TITRE VI.

Autres dispositions.

Article 16.

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un Etat contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

2. Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition.

Article 17.

En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les Etats contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.

Article 18.

Si des Etats contractants constituent pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un Etat déterminé, ces Etats désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme Etat d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui en informera tous les Etats parties à la présente Convention.

TITRE VII.

Dispositions protocolaires.

Article 19.

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article 21, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

Article 20.

1. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

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. A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 22.

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

2. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

HOOFDSTUK VI.

Verdere bepalingen.

Artikel 16.

1. Wat uitlevering betreft worden misdrijven en overtredingen aan boord van in een Verdragsluitende Staat ingeschreven luchtvaartuigen beschouwd alsof zij niet alleen waren gepleegd op de plaats waar dit het geval was doch ook op het grondgebied van de Staat waar het vliegtuig is ingeschreven.

2. Onverminderd het bepaalde in het voorgaande lid mag geen bepaling van dit Verdrag zo worden uitgelegd dat zij de verplichting schept om een verzoek om uitlevering in te willigen.

Artikel 17.

Wanneer de Verdragsluitende Staten een maatregel ter opsporing of aanhouding nemen of op andere wijze rechtsmacht uitoefenen in verband met een misdrijf of overtreding aan boord van een luchtvaartuig, nemen zij de veiligheid en andere belangen van de luchtvaart behoorlijk in acht en gaan zodanig te werk dat onnodig openthoud van het luchtvaartuig, de passagiers, de bemanning of de lading wordt vermeden.

Artikel 18.

Indien Verdragsluitende Staten voor het luchtvervoer gemeenschappelijke exploitatieorganisaties of internationale exploitatieorganisaties oprichten, die gebruik maken van luchtvaartuigen die niet in een bepaalde Staat zijn ingeschreven, wijzen deze Staten, al naar de omstandigheden een Staat uit hun midden aan die, wat dit Verdrag betreft, als de Staat van inschrijving zal worden beschouwd en doen daarvan mededeling aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie, die op haar beurt alle Staten die partij zijn bij dit Verdrag kennis geeft van deze mededeling.

HOOFDSTUK VII.

Slotbepalingen.

Artikel 19.

Tot aan de datum waarop dit Verdrag overeenkomstig de bepalingen van artikel 21 in werking treedt, staat het open voor ondertekening namens iedere Staat die op die datum lid is van de Verenigde Naties of van een der Gespecialiseerde Organisaties.

Artikel 20.

1. Dit Verdrag dient door de ondertekenende Staten overeenkomstig hun grondwettelijke voorschriften te worden bekrachtigd.

2. De akten van bekrachtiging worden nedergelegd bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie.

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. Voor iedere Staat die het Verdrag daarna bekrachtigt treedt het Verdrag in werking op de negentigste dag na de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging.

2. Zodra dit Verdrag in werking is getreden, wordt het door de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie geregistreerd bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties.

Artikel 22.

1. Nadat dit Verdrag in werking is getreden, staat het open ter toetreding door iedere Staat die lid is van de Verenigde Naties of van een der Gespecialiseerde Organisaties.

2. De toetreding geschiedt door het nederleggen van een akte van toetreding bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie en gaat in op de negentigste dag na die nederlegging.

Article 23.

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.
2. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 24.

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 adhérera, 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 à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 25.

Sauf dans le cas prévu à l'article 24, il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

Article 26.

L'Organisation de l'Aviation civile internationale notifiera à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée :

- a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 21;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception; et
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article 24 et la date de réception.

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

Fait à Tokyo le quatorzième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante-trois, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.

La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale où, conformément aux dispositions de l'article 19, elle restera ouverte à la signature et cette Organisation transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

Cette Convention a été signée par les Etats dont les noms suivent :

Congo (Brazzaville), Etats-Unis d'Amérique, Guatemala, Indonésie, Italie, Japon, Libéria, Panama, Philippines, Chine, Haute-Volta, Allemagne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Siège, Suède, Yougoslavie, Sénégal, Portugal, Venezuela, Espagne, Irlande, Canada, Nigeria, Pakistan, Corée, Norvège, Danemark, Arabie Saoudite, Pays-Bas, Israël, Colombie, Belgique (M. A. x. Pissori, Représentant permanent auprès de l'O. A. C. I.), Mexique, Brésil, Niger, Barbade, Equateur, France, Grèce, Finlande et Suisse.

Artikel 23.

1. Iedere Verdragsluitende Staat kan dit Verdrag opzeggen door een tot de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie gerichte mededeling.
2. De opzegging wordt van kracht zes maanden na ontvangst van de desbetreffende mededeling door de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie.

Artikel 24.

1. Ieder 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. Iedere Staat kan op het tijdstip van ondertekening of 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 Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie.

Artikel 25.

Met uitzondering van het bepaalde in artikel 24 mogen ten aanzien van dit Verdrag geen voorbehouden worden gemaakt.

Artikel 26.

De Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie doet aan alle Staten die lid zijn van de Verenigde Naties of van een der Gespecialiseerde Organisaties mededeling van :

- a) iedere ondertekening van het Verdrag, alsmede van de datum van die ondertekening;
- b) de nederlegging van iedere akte van bekrachtiging of toetreding, alsmede van de datum van de nederlegging;
- c) de datum waarop dit Verdrag krachtens de bepalingen van artikel 21, eerste lid, in werking treedt;
- d) de ontvangst van iedere mededeling van opzegging, alsmede van de datum van ontvangst;
- e) de ontvangst van iedere verklaring of mededeling krachtens artikel 24, alsmede van de datum van ontvangst.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Tokio, de veertiende september 1963, in drie authentieke teksten in de Franse, de Engelse en de Spaanse taal.

Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie, waar het overeenkomstig de bepalingen van artikel 19 voor ondertekening openstaat, en genoemde organisatie zendt gewaarmerkte afschriften van dit verdrag aan alle Staten die lid zijn van de Verenigde Naties of van een der Gespecialiseerde Organisaties.

Namens de volgende Staten werd dit Verdrag ondertekend :

Kongo (Brazzaville), Verenigde Staten van Amerika, Guatemala, Indonesië, Italië, Japan, Liberia, Panama, Philippijnen, China, Opper-Volta, Bondsrepubliek Duitsland, Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Heilige Stoel, Zweden, Zuidslavië, Senegal, Portugal, Venezuela, Spanje, Ierland, Canada, Nigeria, Pakistan, Korea, Denemarken, Noorwegen, Saoedi Arabië, Nederland, Israël, Columbia, België, Mexico, Brazilië, Niger, Barbades, Ecuador, Frankrijk, Griekenland, Finland en Zwitserland.