

Chambre des Représentants

SESSION 1975-1976

24 NOVEMBRE 1975

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, et modifiant la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les actes de terrorisme aérien au sens large se divisent en deux catégories :

— d'une part, l'infraction spécifique de capture illicite d'aéronefs qui fait l'objet de la Convention signée à La Haye le 16 décembre 1970 et approuvée par la loi du 2 juin 1973;

— d'autre part, une série d'actes de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou en service qui font l'objet de la Convention signée à Montréal le 23 septembre 1971.

Le présent projet de loi a pour but essentiel d'approuver cette dernière Convention et d'apporter à notre législation interne les modifications que cette approbation requiert. Par la même occasion, il renforce cette législation sur un point particulier — celui de la détention d'armes — afin notamment de mieux assurer la sécurité de nos aéroports.

I. — Analyse de la Convention de Montréal. (1)

Définition des infractions et champ d'application de la Convention.

Les infractions sont définies à l'article 1^{er} de la Convention complété par l'article 2.

(1) Dans cette analyse il sera fréquemment renvoyé à la Convention de La Haye, plusieurs dispositions étant communes aux deux conventions, sinon similaires.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1975-1976

24 NOVEMBER 1975

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, opge maakt te Montreal op 23 september 1971, en houdende wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Terreurdaden tegen de luchtvaart in ruime zin kunnen in twee categorieën worden ingedeeld :

— enerzijds het specifieke misdrijf dat erin bestaat een luchtvaartuig wederrechtelijk in zijn macht te brengen en behandeld wordt in het op 16 december 1970 te 's-Gravenhage ondertekende en door de wet van 2 juni 1973 goedgekeurde Verdrag;

— anderzijds een reeks gedragingen die van zodanige aard zijn dat daardoor de veiligheid van een luchtvaartuig in bedrijf of tijdens de vlucht in gevaar wordt gebracht, en behandeld worden in het op 23 september 1971 te Montreal ondertekende Verdrag.

Het hoofddoel van dit ontwerp is laatstgenoemd Verdrag goed te keuren en onze interne wetgeving dienovereenkomstig aan te passen. Zij wordt trouwens verstevigd, met name waar het gaat om het in zijn bezit hebben van wapens. De veiligheid van onze vliegvelden zal er bij winnen.

I. — Ontleding van het Verdrag van Montréal. (1)

Definitie van de strafbare feiten en toepassingsfeer van het Verdrag.

Artikel 1 van het Verdrag, aangevuld door artikel 2, omschrijft de strafbare feiten.

(1) In deze ontleding wordt meermaals verwezen naar het Haagse Verdrag. In beide verdragen komen immers gelijkaardige zo niet eensluidende bepalingen voor.

Article 1.

Les actes énumérés à l'article 1^{er}, § 1 sont ceux qui sont de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef en vol en ce qui concerne les actes repris sous les littéras a) b) c) et d) et ceux qui ont pour résultat de compromettre la sécurité de l'aéronef en vol, lorsqu'il s'agit de la communication d'une information fausse reprise au littéra e). Comme on le voit, la Convention est axée sur la sécurité de l'aéronef en vol. Pour qu'il y ait infraction, l'auteur doit avoir agi illicitement, c'est-à-dire que l'acte doit avoir été commis en dehors de l'exercice d'un droit ou de l'accomplissement d'un devoir. Il faut, de plus, que l'auteur ait agi intentionnellement. Ainsi sont exclus la simple négligence, l'imprudence ou le manque de prévoyance.

Chaque acte repris dans l'énumération exhaustive de l'article 1^{er}, § 1^{er} constitue en soi une infraction et rend la convention applicable.

Ces actes sont les suivants :

a) *Acte de violence accompli à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef (en vol).*

— « acte de violence ».

Cette notion, longuement discutée à Montréal par les experts, n'a pu être mieux précisée. La question a notamment été posée de savoir si la violence morale sous forme de menace ne devait pas être explicitement visée. Une proposition de compléter le texte dans ce sens fut écartée bien que la majorité des experts admit que la menace de violence devait tomber sous l'application de la Convention. Finalement, il fallut bien convenir que les mots « actes de violence » seraient laissés à l'appréciation des tribunaux.

— « accompli à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol ».

Ce texte couvre aussi bien les passagers que les membres de l'équipage.

Seule, la victime doit être à bord; le coupable, resté au sol, pourrait avoir mis du poison dans le breuvage des membres de l'équipage, ce qui serait couvert par le texte pour autant que le juge national admette l'empoisonnement comme acte de violence.

— « si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef en vol ».

Il suffit donc que, par sa nature, l'acte puisse compromettre la sécurité de l'aéronef en vol même si, en fait, cette sécurité n'a pas été compromise. En revanche, un acte de violence, par exemple une rixe entre passagers, n'entrera pas nécessairement dans les prévisions de la Convention pour autant que le juge considère que cet acte n'était pas « de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef en vol ».

b) *Détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre la sécurité en vol.*

Mise à part la définition de l'aéronef « en service » qui fait l'objet de l'article 2, cette disposition n'appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 1.

De in artikel 1, § 1, opgenoemde daden zijn die welke de veiligheid van luchtvaartuigen tijdens de vlucht in gevaar kunnen brengen, wat de onder de letters a), b), c) en d) vermelde daden betreft, en die welke voor gevolg hebben de veiligheid van luchtvaartuigen tijdens de vlucht in gevaar te brengen, wanneer het gaat om het doorgeven van onjuiste gegevens, zoals vermeld onder letter e). Het Verdrag is dus duidelijk afgestemd op de beveiliging van die vaartuigen in de lucht. Het feit is strafbaar indien de dader wederrechtelijk heeft gehandeld, d.i. buiten de uitoefening van een recht of de vervulling van een plicht. Bovendien moet die handeling opzettelijk zijn. Gewone nalatigheid, onvoorzichtigheid of gebrek aan voorzorg blijven derhalve buiten beschouwing.

Iedere in de opsomming van artikel 1, § 1, vermelde daad is dus een strafbaar feit op zichzelf en valt onder het verdrag.

Die daden zijn de volgende :

a) *Daad van geweld begaan tegen een persoon aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, indien deze daad naar haar aard de veiligheid van dat luchtvaartuig (tijdens de vlucht) in gevaar kan brengen.*

— « daad van geweld ».

Dit begrip hebben de deskundigen te Montréal breedvoerig besproken, doch kon niet nader worden bepaald. De vraag was onder meer of het morele geweld in de vorm van bedreiging, niet uitdrukkelijk moest worden beoogd. Hoewel het merendeel van die deskundigen van oordeel waren dat het bedreigen met geweld onder de toepassing van het verdrag diende te vallen, werd een voorstel om de tekst in die zin aan te vullen, afgewezen. Uiteindelijk luidde de beslissing dan ook dat de interpretatie van de woorden « daad van geweld » aan de rechtbanken zou worden overgelaten.

— « begaan tegen een persoon aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht ».

Deze tekst betreft evengoed de passagiers als de bemanning.

Alleen het slachtoffer moet zich aan boord bevinden. De schuldige kan aan de grond blijven en b.v. gif in de drank van de bemanningsleden hebben gedaan, wat door de bedoelde tekst zou zijn gedekt voor zover de eigen rechter vergiftiging als een daad van geweld beschouwt.

— « indien deze daad naar haar aard de veiligheid van het luchtvaartuig tijdens de vlucht in gevaar kan brengen ».

Het volstaat dus dat de daad, wegens haar aard de veiligheid van het luchtvaartuig tijdens de vlucht in gevaar « kan » brengen, al was dat gevaar in werkelijkheid onbestaande. Integendeel hoeft een daad van geweld, b.v. een vechtpartij tussen passagiers, niet noodzakelijk binnen het bestek van het Verdrag te vallen, voor zover de rechter van oordeel is dat die daad de veiligheid van het luchtvaartuig tijdens de vlucht niet in gevaar kon brengen.

b) *Vernieling van een luchtvaartuig in bedrijf of toebren- ging daaraan van schade die het ongeschikt voor een vlucht maakt of van zodanige aard is dat zijn veiligheid tijdens de vlucht in gevaar wordt gebracht.*

Afgezien van de definitie van het luchtvaartuig in bedrijf of in gebruik, die in artikel 2 wordt gegeven, vergt deze bepaling geen bijzondere commentaar.

c) *Place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol.*

A première vue, on pourrait considérer que cette disposition ne constitue qu'un cas particulier du b). Elle s'en différencie cependant : elle érige en infraction, indépendamment de ses conséquences (dommagables ou non) un acte qui, selon le b) ne constituerait qu'un commencement d'exécution générateur de tentative, au cas où, pour une raison indépendante de la volonté de l'auteur, le dispositif n'aurait pas fonctionné.

Les mots « fait placer » sont destinés à couvrir le cas de l'individu qui envoie un engin par colis, tout en écartant la responsabilité du bagagiste, porteur innocent du colis.

Le mot « propres » qui figure dans le texte doit s'interpréter comme synonyme de « de natura à ».

d) *Détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol.*

Ce texte, en usant des mots « de nature à » plutôt que « avec pour résultat », couvre le cas d'un attentat perpétré contre une tour de contrôle même si à ce moment aucun avion n'est en vol. L'expression « installations ou services de navigation aérienne » ne vise que les installations dont la destruction, l'endommagement ou la perturbation du fonctionnement sont de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol. Ceci exclut les hangars et autres installations dont l'utilité n'est pas en liaison directe avec la circulation par air.

e) *Communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.*

Cette disposition vise les cas assez fréquents, surtout aux Etats-Unis et en Amérique latine, de tentative d'extorsion d'argent en communiquant une information fausse sur la prétendue présence d'un explosif à bord de l'avion.

A remarquer que les mots « de ce fait » rendent ce texte plus restrictif que ceux des littéras précédents (« de nature à »). Il faut que l'acte compromette en fait la sécurité de l'aéronef en vol pour qu'il soit punissable.

Le § 2 de l'article 1^{er} par des textes qui sont semblables à ceux de la Convention de La Haye prévoit l'obligation de punir la tentative et la complicité relatives aux infractions ci-dessus énumérées.

Certains pays ayant fait observer qu'ils éprouveraient en droit interne des difficultés à punir la tentative (par exemple pour les coups et blessures et pour la tentative de l'acte prévu au e) il a été convenu que la tentative ne sera punie que dans la mesure compatible avec le droit national.

Art. 2.

En liaison avec l'article 1^{er}, cet article définit les notions « d'aéronef en vol » et d'« aéronef en service ».

c) *Het plaatsen of doen plaatsen in een luchtvaartuig in bedrijf, op welke wijze dan ook, van een voorwerp of substantie waarvan waarschijnlijk is dat deze dit luchtvaartuig zullen vernielen of er schade aan zullen toebrengen die het ongeschikt voor een vlucht maakt of van zodanige aard is dat zijn veiligheid tijdens de vlucht in gevaar wordt gebracht.*

Op het eerste gezicht lijkt deze bepaling slechts een bijzonder geval van b) te zijn. De toestand is echter anders : zij stelt een daad, ongeacht de (al dan niet nadelige) gevolgen van deze laatste, strafbaar die, volgens b), slechts een begin van uitvoering van een poging zou zijn, mocht wegens omstandigheden die onafhankelijk zijn van de wil van de dader, het systeem niet hebben gewerkt.

De uitdrukking « doen plaatsen » heeft de persoon op het oog die een tuig als vrachtgoed opstuurt en stelt de bagagekruier veilig die het collo onschuldig heeft vervoerd.

De woorden « waarvan waarschijnlijk is » hebben, in de tekst, dezelfde betekenis als « die van zodanige aard zijn ».

d) *Vernieling of beschadiging van hulpmiddelen ten behoeve van de luchtvaart of hindering van hun werking, indien een van deze gedragingen van zodanige aard is dat daardoor de veiligheid van luchtvaartuigen tijdens de vlucht in gevaar wordt gebracht.*

Door de woorden « van zodanige aard is » eerder dan « ten gevolge heeft » aan te wenden, dekt deze tekst het geval van een aanslag die tegen een verkeerstoren zou zijn gepleegd, zelfs als zich op dat ogenblik geen enkel vliegtuig in de lucht bevindt. Door « hulpmiddelen ten behoeve van de luchtvaart » worden alleen die middelen bedoeld waarvan de vernieling of de beschadiging of een gehinderde werking van zodanige aard is dat daardoor de veiligheid van luchtvaartuigen tijdens de vlucht in gevaar wordt gebracht. Loodsen en andere installaties waarvan het gebruik niet rechtstreeks in verband staat met het luchtvervoer, komen hier dus niet in aanmerking.

e) *Doorgeving van gegevens waarvan de betrokkene weet dat zij onjuist zijn en dat hij daardoor de veiligheid van een luchtvaartuig tijdens de vlucht in gevaar brengt.*

Deze bepaling beoogt de gevallen die zich vooral in de Verenigde Staten en in Latijns Amerika voordoen en waarbij gepoogd wordt geld af te persen aan de hand van valse mededelingen over de beweerde aanwezigheid van springstof aan boord van het vliegtuig.

De inlassing van het woord « daardoor » beperkt de draagwijdte van deze tekst ten opzichte van die van de andere littéra's, waar geregeld van de uitdrukking « van die aard dat » gebruik wordt gemaakt. De daad is eerst strafbaar indien de veiligheid van het luchtvaartuig tijdens de vlucht werkelijk in gevaar wordt gebracht.

In een tekst die gelijkluidend is met die van het Haagse Verdrag, bepaalt artikel 1, § 2, dat de poging om een van de voornoemde strafbare feiten te plegen of de medeplichtigheid aan de poging of aan het strafbare feit, eveneens strafbaar is.

Daar bepaalde landen hebben opgemerkt dat zij, op het vlak van het eigen recht, moeilijkheden zouden ondervinden om de poging te doen bestraffen (b.v. voor slagen en verwondingen en voor de poging om de onder e) bedoelde daad te begaan) werd overeengekomen dat die bestraffing eerst zal plaatsgrijpen voor zover zij met dat recht verenigbaar is.

Art. 2.

In aansluiting op artikel 1, bepaalt artikel 2 wanneer een luchtvaartuig geacht wordt in vlucht dan wel in gebruik of in bedrijf te zijn.

a) L'« aéronef en vol » est défini par les mêmes termes que dans la Convention de La Haye (art. 3, § 1). Le b) de l'article 2 définit l'aéronef en service, ceci en liaison avec les littéras b) et c) du § 1^{er} de l'article 1^{er} qui réprime la destruction ou les dommages causés à un tel aéronef. La majorité des Etats a, en effet, été d'accord pour admettre que les actes délictueux dirigés contre l'aéronef lui-même devaient être limités à l'aéronef en service. A défaut d'une telle limitation on aurait abouti à une convention élargie à la protection des biens alors que le but essentiel de cette Convention est d'assurer la protection de l'aviation civile.

La définition de l'aéronef en service telle qu'elle est reprise au b) de l'article 2 est purement empirique et a fait l'objet de longues discussions à Montréal. La référence qui est faite in fine du b) à « la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa a) » n'a d'autre portée que de viser le cas de l'atterrissage forcé.

Art. 3.

L'article 3 de la Convention est repris de l'article 2 de la Convention de La Haye, cette disposition oblige les Etats contractants à réprimer les infractions de peines sévères.

Art. 4.

Le § 1 exclut de l'application de la Convention les aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

§ 2 et § 3. Pour les cas visés aux alinéas a, b, c, et e du § 1^{er} de l'article 1^{er}, la Convention ne s'applique, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur que dans l'un des cas suivants :

a) si le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissage de l'aéronef est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef;

b) si l'infraction est commise sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef;

c) si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef (cf § 3 de l'article 4).

Au a) on a mentionné le lieu réel ou prévu de décollage ou de l'atterrissage pour couvrir le cas d'un avion en vol intérieur qui, par suite d'une avarie consécutive à un sabotage, serait obligé d'atterrir sur un aérodrome situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation.

Au b), « le territoire » comprend évidemment l'espace aérien qui lui correspond.

Le § 3 de l'article 4 rend la Convention également applicable, toujours pour les infractions a, b, c, et e, si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef. Certains Etats n'ont pas manqué d'attirer l'attention sur le fait que ce texte est très large et étend le champ d'application de la Convention au-delà des infractions internationales. Il sera revenu sur cette question dans les commentaires de l'article 5 et de l'article 7.

De eerste definitie is onder a), in dezelfde termen opgesteld als in het Haagse Verdrag (art. 3, § 1). Onder artikel 2, b), wordt de omschrijving gegeven van het luchtvaartuig in gebruik of in bedrijf, zulks ter verduidelijking van de bepalingen van de littera's b en c van artikel 1, § 1, die de vernieling of de beschadiging van een zodanig luchtvaartuig bestraffen. De meeste Staten hebben er immers mee ingestemd dat de tegen het luchtvaartuig zelf gerichte misdrijven moesten beperkt blijven bij het luchtvaartuig in gebruik of in bedrijf. Mocht een zodanige beperking niet zijn gesteld, dan zou het verdrag ook de goederen zijn gaan beschermen, daar waar het in hoofdzaak op de bescherming van de burgerluchtvaart is gericht.

De in artikel 2, b) opgenomen definitie van het luchtvaartuig in gebruik of in bedrijf is louter empirisch en werd te Montréal uitvoerig besproken. In fine van b worden de termen « de gehele periode tijdens welke het luchtvaartuig in vlucht is zoals omschreven onder letter a) » alleen toegevoegd om het geval van de noodlanding in te sluiten.

Art. 3.

Artikel 3 is in dezelfde bewoordingen opgesteld als artikel 2 van het Haagse Verdrag en legt de Verdragsluitende Staten de verplichting op zware straffen te stellen op de bewuste feiten.

Art. 4.

Luidens § 1 is het Verdrag niet van toepassing op luchtvaartuigen gebruikt door de strijdkrachten, de douane of de politie.

§ 2 en § 3. In de gevallen bedoeld onder letters a, b, c en e van artikel 1, § 1, is het Verdrag, ongeacht of het luchtvaartuig een internationale dan wel een binnenlandse vlucht uitvoert, slechts van toepassing indien :

a) de feitelijke of voorgenomen plaats van opstijgen of van landing van het luchtvaartuig gelegen is buiten het grondgebied van de Staat waar dat luchtvaartuig is ingeschreven;

b) het strafbare feit wordt gepleegd op het grondgebied van een andere Staat dan die waar het luchtvaartuig is ingeschreven;

c) de dader of de vermoedelijke dader wordt aangetroffen op het grondgebied van een andere Staat dan die waar het luchtvaartuig is ingeschreven (cfr. artikel 4, § 3).

Onder a) is er sprake van « feitelijke of voorgenomen » plaats van opstijgen of van landing om het geval te dekken van een vliegtuig dat een binnenlandse vlucht uitvoert en ingevolge aan sabotage te wijten averij gedwongen zou zijn een vliegveld aan te doen buiten het grondgebied van de Staat waar dat vliegtuig is ingeschreven.

Het onder b) bedoeld grondgebied omvat uiteraard het daarmee overeenstemmende luchtruim.

Artikel 4, § 3, maakt, steeds wat de strafbare feiten opgenoemd onder letters a, b, c en e van § 1 van artikel 1 betreft, het Verdrag eveneens toepasselijk op de dader of de vermoedelijke dader van zodanige feiten die wordt aangetroffen op het grondgebied van een andere Staat dan die waar het luchtvaartuig is ingeschreven. Een aantal landen hebben erop gewezen dat die tekst zeer ruim is en het Verdrag uitbreidt buiten de erkende internationale misdrijven. Hier wordt bij de bespreking van de artikelen 5 en 7 op teruggekomen.

Le § 4 vise le cas particulier prévu à l'article 9 (identique à l'article 5 de la Convention de La Haye) des Etats contractants qui constituent des organisations d'exploitation en commun (Air Afrique) en prévoyant les modalités d'application des §§ 2 et 3 précédents à ce cas particulier.

Le § 5 précise que pour les actes repris sous le d) du § 1^{er} de l'article 1^{er} tombant sous l'application de la Convention, il faut que les installations et services de navigation aérienne soient utilisés pour la navigation aérienne internationale.

Le § 6 prévoit enfin que le champ d'application de la Convention s'étend à la tentative et à la complicité.

La compétence.

Art. 5.

Cet article, très important, détermine les cas où l'Etat contractant est tenu d'établir sa compétence aux fins de connaître des infractions.

Il est tenu de le faire :

§ 1. a) « si l'infraction est commise sur le territoire de cet Etat »; le mot « territoire » comprend l'espace aérien;

b) « si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat ». Cette disposition est semblable à celle du § 1 a) de l'article 4 de la Convention de La Haye, les mots « à l'encontre » ayant été ajoutés pour viser l'acte dirigé contre l'aéronef lui-même;

c) « si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur leur territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord ». Cette disposition est identique à celle du § 1 b) de l'article 4 de la Convention de La Haye;

d) « si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat ». Cette disposition est semblable à celle du § 1 c) de l'article 4 de la Convention de La Haye en ajoutant les mots « à l'encontre » pour viser l'acte dirigé contre l'aéronef lui-même.

§ 2. Ce paragraphe impose à l'Etat contractant d'établir sa compétence pour les infractions a), b) et c) du § 1^{er} de l'article 1^{er} ainsi qu'en matière de tentative et complicité relatives à ces infractions dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers un des Etats visés au § 1^{er} du présent article.

Cette disposition constitue la mise en œuvre, au point de vue de l'obligation de l'Etat d'établir sa compétence, du § 3 de l'article 4 de la Convention. Toutefois, cette dernière disposition reprend également l'infraction e) du § 1^{er} de l'article 1^{er} (information fausse) que ne vise pas l'obligation d'établir la compétence. Cette situation est le résultat d'un compromis entre les pays qui souhaitaient que le § 2 de l'article 5 soit limité aux infractions a) et b) du § 1^{er} de l'article 1^{er} et d'autres pays qui voulaient étendre la portée du § 2 de l'article 5 aux infractions prévues au § 3 de l'article 4.

Artikel 4, § 4, betreft het in artikel 9 (dat gelijkluidend is met artikel 5 van het Haagse Verdrag) bedoelde geval van de Verdragsluitende Staten die gemeenschappelijke exploitatieorganisaties (Air Afrique) oprichten, en schrijft de toepassing op dit geval voor van de bepalingen van de §§ 2 en 3 van het genoemde artikel 4.

§ 5 bepaalt dat in de gevallen bedoeld onder artikel 1, § 1, d, het Verdrag slechts van toepassing is indien de hulpmiddelen ten behoeve van de luchtvaart worden gebruikt voor de internationale luchtvaart.

Naar luid van § 6 vallen de poging en de medeplichtigheid eveneens binnen de toepassingsfeer van het Verdrag.

Bevoegdheid.

Art. 5.

Dit zeer belangrijk artikel bepaalt in welke gevallen de Verdragsluitende Staat zijn bevoegdheid moet vastleggen tot kennisneming van de strafbare feiten.

Hij doet dat :

§ 1. a) « indien het strafbare feit is gepleegd op het grondgebied van die Staat » (onder « grondgebied » hoort ook het daarboven gelegen luchtruim);

b) « indien het strafbare feit is gepleegd tegen of aan boord van een luchtvaartuig dat in die Staat is ingeschreven » (die tekst is gelijkluidend met die van artikel 4, § 1, a, van het Haagse Verdrag, waarin echter de woorden « tegen of » werden ingevoegd om de tegen het luchtvaartuig zelf gerichte daad te dekken);

c) « indien het luchtvaartuig aan boord waarvan het strafbare feit is gepleegd, op zijn grondgebied landt met de vermoedelijke dader nog aan boord » (die tekst is gelijkluidend met die van artikel 4, § 1, b, van het Haagse Verdrag);

d) « indien het strafbare feit is gepleegd tegen of aan boord van een luchtvaartuig dat zonder bemanning is verhuurd aan een huurder die de hoofdzetel van zijn bedrijf of, indien de huurder niet een zodanige zetel heeft, zijn vaste verblijfplaats heeft in die Staat » (die tekst is gelijkluidend met die van artikel 4, § 1, c, van het Haagse Verdrag, waarin echter de woorden « tegen of » werden ingevoegd om de tegen het luchtvaartuig zelf gerichte daad te dekken).

§ 2. Deze paragraaf verplicht de Verdragsluitende Staat ertoe zijn bevoegdheid vast te leggen tot kennisneming van de in artikel 1, § 1, a, b en c, opgesomde strafbare feiten en van de poging of de medeplichtigheid in verband met die feiten, in het geval waarin de vermoedelijke dader zich op het grondgebied van die Staat bevindt en deze hem niet ingevolge artikel 8 uitlevert aan een van de Staten genoemd in artikel 5, § 1.

Die bepaling houdt, wat de verplichting van de Staat betreft om zijn bevoegdheid vast te leggen, de uitvoering in van artikel 4, § 3, van het Verdrag. In deze laatste paragraaf komen echter ook de onder artikel 1, § 1, e (onjuiste gegevens) vermelde strafbare feiten voor ten aanzien waarvan er geen verplichting tot vastlegging van de bevoegdheid bestaat. Die toestand vloeit voort uit een vergelijk tussen de landen wier wens het was § 2 van artikel 5, slechts toepasselijk te maken op de in artikel 1, § 1, a, en b, bedoelde strafbare feiten, en andere landen die de draagwijdte van de genoemde § 2 wilden uitbreiden tot de gevallen opgenomen in artikel 4, § 3.

Cette disposition est semblable dans sa présentation à celle du § 2 de l'article 4 de la Convention de La Haye mais une différence fondamentale doit être signalée. Alors que la Convention de La Haye ne concerne que le détournement d'avion — acte nécessairement flagrant et connu du monde entier — la Convention de Montréal, quant aux infractions a), b) et c) que vise la disposition qui nous occupe, oblige à rendre nos tribunaux compétents pour des infractions qui pourraient être internes et commises sur des lignes d'aviation intérieures. Elle instaure une compétence universelle pour des infractions qui peuvent être domestiques.

§ 3. Cette disposition est identique au § 3 de l'article 4 de la Convention de La Haye; aucune priorité dans l'exercice des compétences n'est établie.

Arrestation et enquête préliminaire.

Art. 6.

Cet article est la transposition de l'article 6 de la Convention de La Haye.

Exercice des poursuites.

Art. 7.

Cet article est identique à l'article 7 de la Convention de La Haye; il ouvre une alternative en ce qui concerne l'exercice de l'action pénale :

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

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

Il s'impose de préciser ici que, tout comme dans la Convention de La Haye (1), ce texte ne porte pas atteinte aux principes de la liberté d'extradition et de l'opportunité des poursuites que connaissent certains pays, telle la Belgique. Cette précision est particulièrement importante dans les cas prévus au § 2 de l'article 5.

Extradition.

Art. 8.

Cet article est la transposition de l'article 8 de la Convention de La Haye. Le § 1^{er} intéresse particulièrement la Belgique qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité. Sur base de ce texte, les infractions prévues par la

(1) « La Convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs », G. Guillaume, paru dans l'Annuaire français de droit international, XVI, 1970.

Voormelde paragraaf 2 is in dezelfde vorm gegoten als paragraaf 2 van artikel 4 van het Haagse Verdrag, doch op een bepaald punt verschillen beide grondig van elkaar. Terwijl dit laatste Verdrag enkel verband houdt met het afleiden van vliegtuigen, een daad die uiteraard flagrant is en onmiddellijk de hele wereld door wordt geseind, legt het Verdrag van Montréal wat de onder a, b en c, opgesomde strafbare feiten betreft die in de hier besproken tekst zijn bedoeld, elke Verdragsluitende Staat de verplichting op maatregelen te nemen om zijn bevoegdheid tot kennisneming vast te leggen van zodanige feiten die van interne aard kunnen zijn en op binnenlandse luchtlijnen kunnen zijn bedreven. Laatstgenoemd Verdrag voert dus een universele bevoegdheid in voor strafbare feiten die op inwendig vlak kunnen worden begaan.

§ 3. Deze paragraaf is identiek met de gelijknamige paragraaf van artikel 4 van het Verdrag van 's-Gravenhage. Er bestaat geen voorrang in de uitoefening van de bevoegdheden.

Aanhouding en voorlopig onderzoek.

Art. 6.

Dit artikel luidt als het gelijknamig artikel van het Haagse Verdrag.

Strafvervolgning.

Art. 7.

Dit artikel is de weergave van het gelijknamige artikel van het Haagse Verdrag en biedt, wat het vorderen van de toepassing van de strafwet betreft, een tweevoudige mogelijkheid :

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

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

Hier moet nader worden bepaald dat deze tekst evenmin als die van het Haagse Verdrag (1) afbreuk doet aan het beginsel van de vrijheid van uitlevering en aan het opportuniteitsbeginsel dat in sommige landen en o.m. in België wordt gehuldigd. Die opmerking heeft vooral betrekking op artikel 5, § 2.

Uitlevering.

Art. 8.

Dit artikel is het evenbeeld van het gelijknamige artikel van het Verdrag van 's-Gravenhage. Het gaat voornamelijk België aan, dat eerst uitlevert indien er een Verdrag bestaat. Luidens het genoemde artikel zijn de feiten die het voor-

(1) « La Convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs », G. Guillaume, verschenen in het jaarboek « Annuaire français de droit international », XVI, 1970.

Convention de Montréal sont de plein droit incorporées dans les traités d'extradition existants et seront incluses dans les traités futurs.

Cas des Etats qui exploitent en commun le transport aérien.

Art. 9.

Cet article reproduit textuellement l'article 5 de la Convention de La Haye en corrigeant dans cette dernière disposition une erreur matérielle (suppression de « et » qui figure à la 4^e ligne de l'article 5 de la Convention de La Haye).

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

Art. 10.

Le § 1^{er} de cet article enjoint aux Etats de prendre des mesures raisonnables, conformément au droit international et à leur droit national, en vue de prévenir les infractions.

Le § 2 est inspiré du § 2 de l'article 9 de la Convention de La Haye.

Art. 11.

Reproduit l'article 10 de la Convention de La Haye.

Art. 12.

Enjoint aux Etats de se communiquer mutuellement tous renseignements utiles en leur possession, en conformité avec la législation nationale, s'il y a lieu de croire que l'une des infractions sera commise.

Art. 13.

Reproduit le texte de l'article 11 de la Convention de La Haye.

Clauses diplomatiques.

Celles-ci font l'objet des articles 14 à 16 de la Convention qui reproduisent textuellement les articles 12 à 14 de la Convention de La Haye.

L'article 14 prévoit que tout différend entre les Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application 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 que la Belgique a reconnu la compétence de la Cour (loi du 18 avril 1958 autorisant le Roi à accepter la juridiction obligatoire de la Cour internationale de Justice).

melde Verdrag van Montréal strafbaar stelt, van rechtswege in de huidige uitleveringsverdragen begrepen en zullen zij in de toekomstige verdragen worden opgenomen.

Geval van de Staten die het luchtvervoer gemeenschappelijk exploiteren.

Art. 9.

Dat artikel neemt artikel 5 van het Haagse Verdrag woordelijk over, nadat in de Franse tekst van dit laatste artikel een materiële fout werd verbeterd (schrapping van « et » op de 4^{de} regel van artikel 5 van het Haagse Verdrag).

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

Art. 10.

Paragraaf 1 van dit artikel legt de Verdragsluitende Staten de verplichting op, overeenkomstig het internationale en het nationale recht alle redelijke maatregelen te nemen om de strafbare feiten te voorkomen.

Paragraaf 2 is afgekeken van de gelijknamige paragraaf van artikel 9 van het Haagse Verdrag.

Art. 11.

Dit artikel is de weergave van artikel 10 van het Haagse Verdrag.

Art. 12.

De Verdragsluitende Staten zijn er luidens dit artikel toe verplicht elkaar, overeenkomstig hun nationale wet, alle in hun bezit zijn de gegevens ter kennis te brengen, wanneer er redenen zijn te veronderstellen dat een van de strafbare feiten zal worden gepleegd.

Art. 13.

Dit artikel neemt de tekst van artikel 11 van het Verdrag van 's-Gravenhage over.

Diplomatieke bepalingen.

Daaraan zijn de artikelen 14 tot 16 van het Verdrag gewijd, die woordelijk de tekst van de artikelen 12 tot 14 van het Haagse Verdrag overnemen.

Luidens artikel 14 wordt elk geschil tussen Verdragsluitende Staten betreffende de toepassing of de uitleg van dit Verdrag dat niet door onderhandelingen kan worden beslecht, aan arbitrage onderworpen. Komt het over de vorm van deze arbitrage niet tot eensgezindheid, dan kan het geschil aan het Internationaal Gerechtshof worden voorgelegd.

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

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

II. — Mise en application de la Convention.

1. *Compétence.*

Conformément à l'article 5 de la Convention l'article 2 du projet de loi a pour but de rendre nos tribunaux compétents pour connaître des infractions prévues par la Convention.

Le § 1^{er}, a), de l'article 5 ne nécessite aucune adaptation de notre législation.

Il en va de même du littera b) de ce même paragraphe lorsque l'infraction est commise à bord de l'aéronef (1); par contre pour une infraction qui serait commise à l'étranger à l'encontre d'un aéronef belge mais sans que l'auteur de l'infraction soit à bord de l'aéronef il convient de prévoir un texte qui fait l'objet du littera a) de l'article 2.

Le littera c) du § 1^{er} ne nécessite pas d'adaptation de notre législation (1).

Le littera d) de ce même paragraphe, tout comme l'article 4, § 1^{er}, c), de la Convention de La Haye qui lui est similaire, oblige à prévoir une disposition rendant nos tribunaux compétents, laquelle fait l'objet du littera b) de l'article 12 du projet de loi.

Il en est de même au § 2 de l'article 5 qui, pour les infractions prévues aux litteras a, b et c du § 1^{er} de l'article 1 de la Convention, accorde compétence à l'Etat sur le territoire duquel se trouve l'auteur présumé de l'infraction pour autant que cet Etat n'extrade pas ledit auteur vers un autre Etat. Cette règle demande elle aussi à être introduite dans la loi belge qui ne connaît en aucune matière — sinon celle de la Convention de La Haye (art. 4, § 2) — une compétence pénale aussi étendue; c'est l'objet du littera c) de l'article 1 du projet de loi.

2. *Dispositions répressives.*

Les infractions telles qu'elles sont qualifiées au § 1^{er} de l'article 1 de la Convention sont, au sens large, converties par notre législation interne telle qu'elle a été renforcée par la loi du 6 août 1973 (*Moniteur belge* du 15 août 1973).

En outre de l'article 30 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la navigation aérienne, il convient de relever les dispositions suivantes en droit interne :

— en ce qui concerne la destruction totale ou partielle d'aéronefs il y a lieu de se référer aux articles suivants du Code pénal : 510 et 511 (destruction par incendie), 520 (destruction par explosion), 521 (destruction « par quelque moyen que ce soit »);

— la simple mise hors d'usage est visée par l'article 521, alinéa 2, du Code pénal;

— l'entrave à la circulation aérienne est visée par l'article 30bis de la loi du 27 juin 1937;

— la propagation d'informations fausses est visée par l'article 328 du Code pénal modifié par la loi du 4 juillet 1972.

Ces dispositions éparses ne couvrent cependant pas de manière parfaitement adéquate les infractions de la Convention de Montréal et prévoient des peines qui ne sont pas

II. — Inwerkingstelling van het Verdrag.

1. *Bevoegdheid.*

Ter voldoening aan artikel 5 van het Verdrag verleent artikel 2 van het wetsontwerp onze rechtbanken de bevoegdheid om kennis te nemen van de feiten die door het genoemde Verdrag strafbaar zijn gesteld.

De termen van § 1, a), van voormeld artikel 5 vergen geen aanpassing van onze wetgeving.

Hetzelfde geldt voor littera b) van die paragraaf indien het strafbaar feit aan boord van het luchtvaartuig is gepleegd (1). In het geval dat het feit in het buitenland tegen een Belgisch luchtvaartuig wordt gepleegd zonder dat de dader zich aan boord bevindt voorziet artikel 2, a) van het ontwerp.

Littera c) van vorenbedoelde paragraaf 1 vergt evenmin als littera a) een aanpassing van onze wetgeving (1).

Littera d) van diezelfde paragraaf legt, zoals het gelijkluidend artikel 4, § 1, c), van het Haagse Verdrag, de verplichting op een bepaling in te voeren ter verlening van de nodige bevoegdheid aan onze rechtbanken. Die bepaling is in artikel 2, b), van het wetsontwerp opgenomen.

Dezelfde verplichting is in paragraaf 2 van het bewuste artikel 5 neergelegd die voor de in artikel 1, § 1, letters a, b en c, van het Verdrag strafbaar gestelde feiten, bevoegdheid toekent aan de Staat op wiens grondgebied de vermoedelijke dader zich bevindt voor zover de genoemde Staat deze laatste niet aan een andere Staat uitlevert. Die regel moet ook worden ingevoerd in de Belgische wet, die in geen enkele materie — behalve die van het Haagse Verdrag (art. 4, § 2) — in een zo ruime strafrechtelijke bevoegdheid voorziet. Hij staat te lezen onder letter c) van artikel 2 van het ontwerp van wet.

2. *Strafbepalingen.*

De in artikel 1, § 1, van het Verdrag strafbaar gestelde feiten zijn, in ruime zin, gedekt door onze interne wetgeving zoals die door de wet van 6 augustus 1973 (*Belgisch Staatsblad* van 15 augustus 1973) werd verscherpt.

Daarenboven dienen buiten artikel 30 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, de volgende bepalingen van ons intern strafrecht in het licht te worden gesteld :

— volledige of gedeeltelijke vernieling van vliegtuigen : artt. 510 en 511 (vernieling door brand), 520 (vernieling door ontploffing) en 521 (vernieling door welk middel ook) van het Strafwetboek;

— gewone onbruikbaarmaking : art. 521, tweede lid, van het Strafwetboek;

— belemmering van het luchtverkeer : art. 30bis van de wet van 27 juni 1937;

— verspreiding van valse inlichtingen : art. 328 van het Strafwetboek, gewijzigd bij de wet van 4 juni 1972.

Deze uiteenlopende voorzieningen dekken de door het Verdrag van Montréal strafbaar gestelde feiten nochtans niet zoals het behoort en zijn ten aanzien van de allengs

(1) Cfr. article 36 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

(1) Cfr. artikel 36 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart.

toujours suffisamment sévères, compte tenu du caractère de plus en plus odieux des actes terroristes dirigés contre l'aviation.

Pour ces motifs, il a été jugé préférable de prévoir, par la voie d'un amendement à l'article 30 de la loi du 27 juin 1937, une disposition très générale qui couvrirait l'ensemble des infractions prévues par la convention de Montréal.

L'article 30, § 1^{er}, 1^o, de la loi du 27 juin 1937 modifié récemment par la loi du 6 août 1973 est rédigé comme suit :

« Article 30. — § 1^{er}. Sera puni de réclusion :

1^o Celui qui aura méchamment compromis la navigabilité ou la sécurité de vol d'un aéroneuf, privé ou d'Etat;

..... »

Le texte nouveau prévu à l'article 3 du projet est le suivant :

« Article 30, § 1^{er}. Sera puni de réclusion :

1^o Celui qui illicitement et intentionnellement accomplit ou tente d'accomplir, de quelque manière que ce soit, un acte de nature à compromettre la navigabilité ou la sécurité de vol d'un aéronef privé ou d'Etat ».

La comparaison de ces deux textes appelle les remarques suivantes :

1. Au mot « méchamment » ont été substitués les mots « illicitement et intentionnellement » pour reprendre la terminologie de la Convention de Montréal avec le sens précisé plus haut au début de l'analyse de la Convention.

2. La tentative est punie de la même peine que l'acte lui-même dans le nouveau texte.

3. Les mots « de quelque manière que ce soit » tendent à donner au texte un champ d'application aussi étendu que possible; ces mots visent, p.e., celui qui fait placer par autrui sur un aéronef un dispositif propre à le détruire (cfr. art. 1^{er} § 1 c de la Convention).

4. Pour que le texte actuel soit applicable il faut que l'acte ait, en fait, compromis la navigabilité ou la sécurité de vol de l'aéronef.

D'après le texte nouveau, et conformément à la convention de Montréal, il suffit, pour être réprimé, que l'acte soit « de nature à » compromettre la navigabilité ou la sécurité de vol de l'aéronef même si, en fait, celles-ci n'ont pas été compromises.

5. A la disposition du § 1^{er}, 1^o de l'article 30 telle qu'elle a été modifiée s'appliqueront les circonstances aggravantes prévues aux §§ 2 et 3. A ce sujet, il faut observer que le projet de loi, par la modification qu'il apporte au § 2, 3^o de l'article 30, renforce les circonstances aggravantes en prévoyant que la prise d'otages constituera une circonstance aggravante pour toutes les infractions prévues au § 1^{er} de l'article 30, et non pas uniquement pour celles reprises au 2^o de ce paragraphe comme le prescrit le texte actuel.

Le texte nouveau de l'article 30 a, à certains égards une portée plus étendue que la convention de Montréal.

Il ne vise pas uniquement, comme la Convention de Montréal, les aéronefs en vol ou en service mais bien tout aéronef privé ou d'Etat dont la navigabilité ou la sécurité de vol pourrait être compromise. Il frappe de sanction tout acte de nature à compromettre la navigabilité ou la sécurité de vol d'un aéronef alors que la Convention énumère, de façon limitative, les différents actes et que, lorsqu'il s'agit de la prorogation de fausses informations, il faut que l'acte ait, en fait, compromis la sécurité d'un aéronef en vol pour que la Convention s'applique.

wraakroepender wordende terreurdaden tegen het vliegwezen, niet steeds voldoende doortastend.

Het werd derhalve verkieslijk gevonden artikel 30 van de wet van 27 juni 1937 te wijzigen en er een zeer algemene bepaling in op te nemen die op alle in het voornoemde Verdrag vermelde feiten toepasselijk zou zijn.

Artikel 30, § 1, 1^o van de wet van 27 juni 1937, zoals het onlangs door de wet van 6 augustus 1973 werd gewijzigd, luidt thans :

« Artikel 30. — § 1. Met opsluiting wordt gestraft :

1^o hij die kwaadwillig de luchtwaardigheid of de vliegzekeerheid van een particulier of een staatsluchtvaartuig in gevaar brengt;

..... »

In artikel 3 van het ontwerp wordt onderstaande nieuwe tekst voorgesteld :

« Artikel 30, § 1. Met opsluiting wordt gestraft :

« 1^o hij die, hoe dan ook, wederrechtelijk en opzettelijk een daad verricht of poogt te verrichten die de luchtwaardigheid of de vliegzekeerheid van een particulier of een staatsluchtvaartuig in gevaar kan brengen; »

Bij vergelijking van beide teksten moet het volgende worden aangestipt :

1. « Wederrechtelijk en opzettelijk » komen in de plaats van « kwaadwillig » ter handhaving van de terminologie van het Verdrag van Montréal, en dienen in de zin te worden begrepen die er hiervoren bij de aanvang van de ontleding van dat Verdrag aan is gegeven.

2. De nieuwe tekst stelt op de poging en de eigenlijke daad dezelfde straf.

3. De woorden « hoe dan ook » zijn ingevoegd om de toepassingsfeer zoveel mogelijk te verruimen. Zij beogen b.v. degene die in een luchtvaartuig een voorwerp doet plaatsen waarvan waarschijnlijk is dat het dit luchtvaartuig zal vernielen (cfr. art. 1, § 1, c, van het Verdrag).

4. Zoals de tekst thans luidt, is hij slechts van toepassing indien de daad de luchtwaardigheid of de vliegzekeerheid van het luchtvaartuig werkelijk in gevaar heeft gebracht.

Volgens de nieuwe lezing en het Verdrag van Montréal is de daad reeds strafbaar indien zij die luchtvaardigheid of vliegzekeerheid in gevaar « kan » brengen, al werden deze in werkelijkheid niet in gevaar gebracht.

5. Op de gewijzigde bepaling van artikel 30, § 1, 1^o, zijn de in de §§ 2 en 3 genoemde verzwarende omstandigheden van toepassing. In dit verband dient erop te worden gewezen dat het wetsontwerp deze in § 2, 3^o, verscherpt in die voege dat de gijzeling een zodanige omstandigheid zal uitmaken niet meer alleen voor de in het 2^o van paragraaf 1 van voormeld artikel omschreven misdrijven, zoals de wet het tegenwoordig wil, doch voor alle misdrijven die in die paragraaf zijn opgesomd.

Het nieuwe artikel 30 reikt, in vele opzichten, verder dan het Verdrag van Montréal.

Dat artikel beoogt niet alleen, zoals het genoemde Verdrag, luchtvaartuigen in vlucht of in bedrijf, doch alle particuliere of Staatsvliegtuigen waarvan de luchtwaardigheid of de vliegzekeerheid in gevaar zou kunnen worden gebracht. Het stelt straf op iedere daad die deze luchtwaardigheid of vliegzekeerheid in gevaar kan brengen, terwijl het Verdrag, op beperkende wijze, de verschillende daden opnoemt en, wanneer het om het doorgeven van onjuiste gegevens gaat, slechts van toepassing is indien de veiligheid van het luchtvaartuig tijdens de vlucht werkelijk in gevaar werd gebracht.

Le présent projet de loi renforce donc nos dispositions répressives internes au-delà de ce qu'exige la Convention de Montréal mais s'en tient strictement à la dite convention en ce qui concerne les dispositions relatives à la compétence des tribunaux. En matière d'extradition, celle-ci pourra s'opérer dans les limites des infractions de la Convention et aux conditions prévues à l'article 8 de celle-ci. Toutefois, il faut tenir compte du fait que la loi du 6 août 1973 modifiant notre loi interne sur la navigation aérienne a inclus dans la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions les infractions visées à l'article 30 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la navigation aérienne.

Par le fait qu'il est donné à cet article 30 une portée plus étendue, la faculté est désormais ouverte de donner aux futurs traités d'extradition un champ d'application plus étendu dans le domaine de la navigation aérienne.

Enfin, il convient de préciser que le but de la modification apportée à l'article 29 de la loi relative à la navigation aérienne est de permettre de mieux assurer la sécurité de nos aéroports.

Tel qu'il est actuellement rédigé, l'article 29, ne vise pas explicitement le cas d'une personne qui, sur un aéroport, porte elle-même ou fait transporter, dans ses bagages par exemple, un objet dont le transport par air est interdit par les lois, règlements ou instructions.

Le texte proposé comble cette lacune en même temps qu'il augmente les peines prévues.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération au Développement,*

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre de la Justice,

H. VANDERPOORTEN.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement, le 17 janvier 1975, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, et modifiant la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne », a donné le 10 février 1975 l'avis suivant :

Le projet a pour objet :

1° de soumettre à l'assentiment des Chambres législatives la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971;

2° de rendre les tribunaux belges compétents pour connaître des infractions prévues par la Convention;

3° de modifier les articles 29 et 30 de la loi du 27 juin 1937.

Dit wetsontwerp zet onze interne strafbepalingen dus meer kracht bij dan door het Verdrag van Montréal is vereist, doch houdt zich nauwkeurig aan de letter van dat Verdrag wat de voorschriften ter zake van de bevoegdheid van de rechtbanken betreft. Uitlevering geschiedt binnen de perken van de door dit laatste strafbaar gestelde feiten en in de omstandigheden die in artikel 8 zijn omschreven. Er mag echter niet uit het oog worden verloren dat de wet van 6 augustus 1973 tot wijziging van onze interne wet op de luchtvaart, de misdrijven die bedoeld zijn in artikel 30 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, ingevoerd heeft in de wet van 15 maart 1874 op de uitleveringen.

Wegens de rekking van de termen van dit artikel is het thans mogelijk de toepassingsfeer van de toekomstige uitleveringsverdragen op het stuk van de luchtvaart uit te breiden.

Ten slotte dient er nader te worden op gewezen dat de wijziging in artikel 29 van de wet op de luchtvaart een betere beveiliging van onze luchtvaartterreinen beoogt.

In zijn huidige lezing voorziet laatstgenoemd artikel niet uitdrukkelijk in het geval van een persoon die op een luchtvaartterrein, b.v. in zijn bagage, een voorwerp vervoert of doet vervoeren waarvan de overbrenging door de lucht bij wetten, verordeningen of instructies verboden is.

De voorgestelde tekst vult die leemte aan en verzwakt tegelijk de bestaande straffen.

*De Minister van Buitenlandse Zaken
en van Ontwikkelingssamenwerking,*

R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Justitie,

H. VANDERPOORTEN.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 17^e januari 1975 door de Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, opgemaakt te Montreal op 23 september 1971, en houdende wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart », heeft de 10^e februari 1975 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp heeft tot doel :

1° de instemming van de Wetgevende Kamers te vragen voor het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, opgemaakt te Montreal op 23 september 1971;

2° de Belgische rechtbanken bevoegdheid te geven om kennis te nemen van de in het Verdrag bedoelde misdrijven;

3° de artikelen 29 en 30 van de wet van 27 juni 1937 te wijzigen.

L'article 4 du projet modifie l'article 29 de ladite loi du 27 juin 1937. La disposition en projet tend à mieux assurer la sécurité sur les aérodromes, renforce les peines et permet la confiscation des objets visés dans la disposition, même s'ils n'appartiennent pas au condamné.

L'article 29 actuel de la loi punit « quiconque aura, sans autorisation, transporté au moyen d'un aéronef ou aura embarqué à bord d'un aéronef, en vue du transport, des explosifs, armes ... ». Le projet punit « quiconque ... aura embarqué à bord d'un aéronef, des explosifs, armes ... ». Le projet ne punit donc plus celui qui aura, sans autorisation, transporté au moyen d'un aéronef des objets prohibés.

Selon les explications données au Conseil d'Etat, le pilote qui aura transporté des objets prohibés sera complice de celui qui aura embarqué ces objets à bord de l'aéronef. C'est, sans doute, ce qui se passera dans la plupart des cas. Il peut se faire, cependant, que des objets prohibés soient embarqués à l'insu du pilote et que celui-ci accepte de les transporter. Dans cette hypothèse, il n'y aurait pas complicité du pilote dans l'embarquement des objets.

Il conviendrait dès lors que le projet reprenne le texte de l'article 29 de la loi en le complétant. Il suffirait, à cette fin, que les mots « ou aura transporté au moyen d'un aéronef » soient insérés entre les mots « sur un aérodrome » et les mots « ou aura embarqué ».

Par ailleurs, il y a lieu d'écrire au même alinéa 1^{er}, « ... dont la détention sur un aérodrome ou dont le transport... ».

Quant à la forme, le projet soulève les observations suivantes.

Les articles 3 et 4 devraient être fusionnés en un seul article divisé en paragraphes de la manière suivante :

« Article 3. — Les modifications suivantes sont apportées à la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, modifiée par les lois du 7 juin 1963 et du 6 août 1973 :

§ 1^{er}. L'article 29 de la loi précitée est remplacé par la disposition suivante :

« Article 29. — Sera puni d'un emprisonnement ... ou fait transporter sur un aérodrome ou aura transporté au moyen d'un aéronef ... ou dont le transport ... ».

Les objets prévus ... (comme au projet).

§ 2. L'article 30, § 1^{er}, 1^o, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« 1^o ... (comme au projet) ».

§ 3. L'article 30, § 2, 3^o, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« 3^o ... (comme au projet) ».

Le texte communiqué au Conseil d'Etat ne contient quant à la mention des Etats qui ont signé la Convention qu'une simple indication dénuée de tout caractère authentique. Conformément à l'usage, il importe que les signatures soient indiquées par la mention des Etats qui les ont apposées, avec mention du nom et de la qualité des signataires ainsi que, le cas échéant, mention de la date de ces signatures.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Masquelin, président de chambre,

H. Rousseau et J. vanden Bossche, conseillers d'Etat,

P. De Visscher et C. Deschamps, assesseurs de la section de législation,

Madame : J. Truyens, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. van den Bossche.

Le rapport a été présenté par M. J. Coolen, premier auditeur.

Le Greffier,

J. TRUYENS.

Le Président,

J. MASQUELIN.

Artikel 4 van het ontwerp wijzigt artikel 29 van de eerderevermelde wet van 27 juni 1937. De ontwerp-bepaling beoogt een grotere veiligheid op de luchtvaartterreinen, stelt strengere straffen en maakt het mogelijk de in de bepaling genoemde zaken verbeurd te verklaren, zelfs indien ze niet aan de veroordeelde toebehoren.

Het huidige artikel 29 van de wet straft « al wie, zonder toelating, springstoffen, oorlogswapens ... met een luchtvaartuig zal hebben vervoerd of aan boord van een luchtvaartuig zal hebben gebracht met het inzicht ze te vervoeren ». Het ontwerp straft degene « die ... springstoffen, wapens ... aan boord van een luchtvaartuig brengt ». Het ontwerp straft dus niet meer degene die, zonder toelating, verboden voorwerpen met een luchtvaartuig zal hebben vervoerd.

Naar aan de Raad van State is verklaard, zal de piloot die de verboden voorwerpen heeft vervoerd, medeplichtige zijn van degene die ze aan boord van het luchtvaartuig zal hebben gebracht. Dat is ongetwijfeld hetgeen zich het meest zal voordoen. Het kan echter ook voorkomen dat verboden voorwerpen aan boord zijn gebracht buiten weten van de piloot en dat deze aanvaardt ze te vervoeren. In dat geval zal de piloot niet medeplichtig zijn aan het aan boord brengen van de voorwerpen.

Het ontwerp zou dus de tekst van artikel 29 van de wet moeten overnemen en aanvullen. Daartoe is het voldoende de woorden « met een luchtvaartuig vervoert » in te voegen tussen de woorden « doet vervoeren » en de woorden « of aan boord van een luchtvaartuig brengt ».

In de Franse tekst van hetzelfde eerste lid moet anderzijds worden gelezen : « ... dont la détention sur un aérodrome ou dont le transport ... ».

Over de vorm van het ontwerp is het volgende op te merken :

De artikelen 3 en 4 zouden als volgt tot één in paragrafen onderverdeeld artikel moeten worden samengevoegd :

« Artikel 3. — In de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, gewijzigd bij de wetten van 7 juni 1963 en 6 augustus 1973, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

§ 1. Artikel 29 van de eerderevermelde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 29. — Met gevangenisstraf ... wordt gestraft hij die, zonder toelating of... naar een zodanig terrein brengt, vervoert of doet vervoeren, met een luchtvaartuig vervoert of aan boord van een luchtvaartuig brengt.

De in het ... (zoals in het ontwerp).

§ 2. Artikel 30, § 1, 1^o, van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« 1^o ... (zoals in het ontwerp) ».

§ 3. Artikel 30, § 2, 3^o, van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« 3^o ... (zoals in het ontwerp) ».

De aan de Raad van State voorgelegde tekst bevat, wat de Staten betreft die het Verdrag hebben ondertekend, slechts een gewone vermelding zonder enig authentiek karakter. Zoals gebruikelijk is, moet van de ondertekening melding worden gemaakt door opgave van de ondertekenende Staten, met vermelding van de naam en de hoedanigheid van de ondertekenaars en, in voorkomend geval, van de datum van die ondertekeningen.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Masquelin, kamervoorzitter,

H. Rousseau en J. van den Bossche, staatsraden,

P. De Visscher en C. Deschamps, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Mevrouw : J. Truyens, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J. van den Bossche.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. Coolen, eerste auditeur.

De Griffier,

J. TRUYENS.

De Voorzitter,

J. MASQUELIN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article 1^{er}.

La Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, sortira son plein et entier effet.

Art. 2.

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

a) pour connaître des infractions prévues à l'article 1 de la Convention aux conditions visées aux articles 2 et 4, si l'infraction est commise à l'encontre d'un aéronef immatriculé en Belgique;

b) pour connaître des infractions prévues à l'article 1 de la Convention aux conditions visées aux articles 2 et 4, si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente en Belgique;

c) pour connaître des infractions prévues aux alinéas a, b et c du § 1 de l'article 1 de la Convention dans les limites prévues aux articles 2, 4 et 5, § 2, au cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur le territoire de la Belgique et où le gouvernement belge ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au § 1 de l'article 5.

Art. 3.

Les modifications suivantes sont apportées à la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, modifiée par les lois du 7 juin 1963 et du 6 août 1973 :

§ 1. L'article 29 de la loi précitée est remplacé par la disposition suivante :

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 en van Ontwikkelingssamenwerking, van Onze Minister van Justitie en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Artikel 1.

Het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, opgemaakt te Montreal op 23 september 1971, zal volkomen uitwerking hebben.

Art. 2.

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

a) van de in artikel 1 van het Verdrag omschreven strafbare feiten die in de omstandigheden bepaald in de artikelen 2 en 4 zijn gepleegd tegen een in België ingeschreven luchtvaartuig;

b) van de in artikel 1 van het Verdrag omschreven strafbare feiten die in de omstandigheden bepaald in de artikelen 2 en 4 zijn gepleegd tegen of aan boord van een luchtvaartuig dat zonder bemanning is verhuurd aan een huurder die de hoofdzetel van zijn bedrijf, of, indien de huurder niet een zodanige zetel heeft, zijn vaste verblijfplaats in België heeft;

c) van de in artikel 1, § 1, a, b en c, van het Verdrag omschreven strafbare feiten indien zij binnen de perken van de artikelen 2, 4 en 5, § 2, vallen, de vermoedelijke dader zich op Belgisch grondgebied bevindt en de Belgische regering hem niet ingevolge artikel 8 uitlevert aan een van de Staten genoemd in artikel 5, § 1.

Art. 3.

In de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, gewijzigd bij de wetten van 7 juni 1963 en 6 augustus 1973, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

§ 1. Artikel 29 van de eerderevermelde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Article 29. — Sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 100 à 5 000 F ou d'une de ces peines seulement, quiconque, sans autorisation ou en violation des conditions de celle-ci, aura porté, transporté ou fait transporter sur un aérodrome, ou aura transporté au moyen d'un aéronef ou embarqué à bord d'un aéronef, des explosifs, armes ou munitions, correspondances et dépêches postales ou tout autre objet ou matière dont la détention sur un aérodrome ou dont le transport par air est interdit par les lois, règlements ou instructions. »

Les objets prévus à l'alinéa précédent pourront, en cas d'infraction, être saisis et confisqués, même s'ils n'appartiennent pas au condamné. »

§ 2. L'article 30, § 1^{er}, 1^o, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« 1^o Celui qui illicitement et intentionnellement accomplit ou tente d'accomplir, de quelque manière que ce soit, un acte de nature à compromettre la navigabilité ou la sécurité de vol d'un aéronef privé ou d'Etat. »

§ 3. L'article 30, § 2, 3^o, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« 3^o Si l'infraction 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. »

Donné à Bruxelles, le 19 novembre 1975.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération au Développement,*

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre de la Justice,

H. VANDERPOORTEN.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

« Artikel 29. — Met gevangenisstraf van één maand tot drie jaar en met geldboete van 100 tot 5 000 F of met één van deze straffen alleen wordt gestraft, hij die zonder toelating of met overtreding van de daarin bepaalde voorwaarden naar een luchtvaartterrein brengt, vervoer of doet vervoeren, of met een luchtvaartuig vervoert of aan boord van een luchtvaartuig brengt, springstoffen, wapens of munitie, poststukken en postpakketten of enige andere voorwerpen of stoffen waarvan de bewaring op een luchtvaartterrein of het vervoer door de lucht bij wetten, verordeningen of instructies verboden is. »

De in het vorige lid genoemde zaken kunnen in geval van misdrijf in beslag genomen en verbeurd verklaard worden, zelfs indien ze niet aan de veroordeelde toebehooren. »

§ 2. Artikel 30, § 1, 1^o, van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« 1^o hij die hoe dan ook, wederrechtelijk en opzettelijk een daad verricht of poogt te verrichten die de luchtwaardigheid of de vliegzeekerheid van een particulier of een Staatsluchtvaartuig in gevaar kan brengen. »

§ 3. Artikel 30, § 2, 3^o, van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« 3^o Indien het misdrijf vergezeld gaat van of gevolgd is door de wederrechtelijke gevangenhouding of de gijzeling van één of meer personen die zich aan boord van het luchtvaartuig bevinden. »

Gegeven te Brussel, op 19 november 1975.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Buitenlandse Zaken
en van Ontwikkelingssamenwerking,*

R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Justitie,

H. VANDERPOORTEN.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

CONVENTION

pour la répression d'actes illicites dirigés contre
la sécurité de l'aviation civile (1).

Les Etats Parties à la présente convention,

Considérant que les actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile,

Considérant que de tels actes les préoccupent gravement,

Considérant que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}.

1. Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement :

a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef;

b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;

c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;

d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol;

e) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :

a) tente de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1^{er} du présent article;

b) est le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions.

Article 2.

Aux fins de la présente convention :

a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord;

b) un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa a) du présent paragraphe.

Article 3.

Tout Etat contractant s'engage à réprimer de peines sévères les infractions énumérées à l'article 1^{er}.

(1) Le texte des différentes versions originales de ce traité a été déposé au greffe de la Chambre.

(Vertaling)

VERDRAC

tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen
gericht tegen de veiligheid van de burgerlucht-
vaart (1).

De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag,

Overwegende dat wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart de veiligheid van personen en goederen in gevaar brengen, de exploitatie van luchtdiensten ernstig aantasten en het vertrouwen dat de volkeren der wereld stellen in de veiligheid der burgerluchtvaart ondermijnen,

Overwegende dat zodanige gedragingen hen ernstig verontrusten,

Overwegende dat, ten einde zodanige gedragingen te voorkomen, er dringende behoefte bestaat aan passende maatregelen ter bestrafning van de daders;

Zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

1. Aan een strafbaar feit maakt zich schuldig hij die wederrechtelijk en opzettelijk :

a) een daad van geweld begaat tegen een persoon aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, indien deze daad naar haar aard de veiligheid van dat luchtvaartuig in gevaar kan brengen;

b) een luchtvaartuig in bedrijf vernielt of daaraan schade toebrengt die het ongeschikt voor een vlucht maakt of van zodanige aard is dat zijn veiligheid tijdens de vlucht in gevaar wordt gebracht;

c) in een luchtvaartuig in bedrijf, op welke wijze dan ook, een voorwerp of substantie plaatst of doet plaatsen, waarvan waarschijnlijk is dat deze dit luchtvaartuig zal vernielen of er schade aan zal toebrengen, die het ongeschikt voor een vlucht maakt of van zodanige aard is dat zijn veiligheid tijdens de vlucht in gevaar wordt gebracht; of

d) hulpmiddelen ten behoeve van de luchtvaart vernielt of beschadigt, dan wel hun werking hindert, indien een van deze gedragingen van zodanige aard is dat daardoor de veiligheid van luchtvaartuigen tijdens de vlucht in gevaar wordt gebracht;

e) gegevens doorgeeft waarvan hij weet dat zij onjuist zijn, daardoor de veiligheid van een luchtvaartuig tijdens de vlucht in gevaar brengend.

2. Aan een strafbaar feit maakt zich eveneens schuldig hij die :

a) een poging doet een der in het eerste lid van dit artikel genoemde strafbare feiten te plegen; of

b) medeplichtige is van een persoon die een zodanig feit pleegt of poogt te plegen.

Artikel 2.

In dit Verdrag :

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

b) wordt een luchtvaartuig geacht in gebruik te zijn van het begin van het aan de vlucht voorafgaande gereedmaken van het luchtvaartuig door grondpersoneel of door de bemanning voor een bepaalde vlucht tot vierentwintig uur na een landing; de periode van gebruik strekt zich in elk geval uit tot de gehele periode tijdens welke het luchtvaartuig in vlucht is zoals omschreven onder letter a) van dit artikel.

Artikel 3.

Elke Verdragsluitende Staat verbindt zich ertoe zware straffen te stellen op de in artikel 1 genoemde strafbare feiten.

(1) De tekst van de verschillende oorspronkelijke versies van dit verdrag werd ter griffie van de Kamer neergelegd.

Article 4.

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

2. Dans les cas visés aux alinéas a), b), c) et e) du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur, ne s'applique que :

a) si le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissage de l'aéronef est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef; ou

b) si l'infraction est commise sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, dans les cas visés aux alinéas a), b), c) et e) du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention s'applique également si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

4. En ce qui concerne les Etats visés à l'article 9 et dans les cas prévus aux alinéas a), b), c) et e) du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention ne s'applique pas si les lieux mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article sont situés sur le territoire d'un seul des Etats visés à l'article 9, à moins que l'infraction soit commise ou que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un autre Etat.

5. Dans les cas visés à l'alinéa d) du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention ne s'applique que si les installations et services de navigation aérienne sont utilisés pour la navigation aérienne internationale.

6. Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 1^{er}.

Article 5.

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants :

a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet Etat;

b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;

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

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

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, ainsi qu'au paragraphe 2 du même article, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe 1^{er} du présent article.

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

Article 6.

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

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

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

4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, les Etats mentionnés au paragraphe 1^{er} de l'article 5, 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 para-

Artikel 4.

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

2. In de gevallen bedoeld onder letters a), b), c) en e) van het eerste lid van artikel 1 is dit Verdrag, ongeacht of het luchtvaartuig een internationale dan wel een binnenlandse vlucht uitvoert, slechts van toepassing indien :

a) de feitelijke of voorgenomen plaats van opstijgen of van landing van het luchtvaartuig gelegen is buiten het grondgebied van de Staat waar dat luchtvaartuig is ingeschreven; of

b) het strafbare feit wordt gepleegd op het grondgebied van een andere Staat dan de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven.

3. Onverminderd het tweede lid van dit artikel is dit Verdrag, in de gevallen als bedoeld onder letters a), b), c) en e) van het eerste lid van artikel 1, eveneens van toepassing indien de dader of de vermoedelijke dader wordt aangetroffen op het grondgebied van een andere Staat dan de Staat waar het luchtvaartuig is ingeschreven.

4. Ten aanzien van de Staten genoemd in artikel 9 en in de gevallen genoemd onder letters a), b), c) en e) van het eerste lid van artikel 1 is dit Verdrag niet van toepassing indien de plaatsen waarnaar onder letter a) van het tweede lid van dit artikel wordt verwezen zijn gelegen op het grondgebied van eenzelfde Staat wanneer die Staat een van de Staten is waarnaar in artikel 9 wordt verwezen, tenzij het strafbare feit is gepleegd of de dader of de vermoedelijke dader wordt aangetroffen op het grondgebied van een Staat niet zijnde die Staat.

5. In de gevallen als bedoeld onder letter d) van het eerste lid van artikel 1 is dit Verdrag slechts van toepassing indien de hulpmiddelen ten behoeve van de luchtvaart worden gebruikt voor de internationale luchtvaart.

6. Het bepaalde in het tweede, derde, vierde en vijfde lid van dit artikel is eveneens van toepassing in de gevallen bedoeld in het tweede lid van artikel 1.

Artikel 5.

1. Elke Verdragsluitende Staat neemt de maatregelen die nodig zijn om zijn bevoegdheid vast te leggen tot kennisneming van de strafbare feiten in de volgende gevallen :

a) indien het strafbare feit is gepleegd op het grondgebied van die Staat;

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

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

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

2. Elke Verdragsluitende Staat neemt eveneens de maatregelen die nodig zijn om zijn bevoegdheid tot kennisneming vast te leggen van de strafbare feiten genoemd in artikel 1, eerste lid, letters a), b) en c) en in artikel 1, tweede lid, voor zover dat lid op deze strafbare feiten betrekking heeft, in het geval waarin de vermoedelijke dader zich op zijn grondgebied bevindt en deze Staat hem niet ingevolge artikel 8 uitlevert aan een van de Staten genoemd in het eerste lid van dit artikel.

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

Artikel 6.

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

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

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

4. Wanneer een Staat krachtens het bepaalde in dit artikel een persoon in hechtenis heeft genomen, verwittigt hij onmiddellijk de Staten bedoeld in artikel 5, eerste lid, 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

phe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 7.

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'une des infractions est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

Article 8.

1. Les infractions sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre les infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

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

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

4. Entre Etats contractants, les infractions sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas b), c) et d) du paragraphe 1^{er} de l'article 5.

Article 9.

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

Article 10.

1. Les Etats contractants s'engagent, conformément au droit international et national, à s'efforcer de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 1^{er}.

2. Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions prévues à l'article 1^{er}, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Article 11.

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

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

Article 12.

Tout Etat contractant qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article 1^{er} sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui à son avis seraient les Etats visés au paragraphe 1^{er} de l'article 5.

rechtvaardigen. De Staat die het voorlopig onderzoek bedoeld in het tweede lid van dit artikel instelt, deelt zijn bevindingen onverwijld mede aan genoemde Staten en geeft tevens aan of hij voornemens is zijn rechtsmacht uit te oefenen.

Artikel 7.

De Verdragsluitende Staat op het grondgebied waarvan de vermoedelijke dader wordt aangetroffen is, indien hij hem niet uitlevert, ongeacht of het strafbare feit gepleegd is op zijn grondgebied, in alle gevallen verplicht de zaak voor vervolging aan zijn bevoegde autoriteiten over te dragen. Deze autoriteiten nemen hun beslissing op dezelfde wijze als in geval van een gewoon strafbaar feit van ernstige aard krachtens de wet van die Staat.

Artikel 8.

1. De strafbare feiten worden geacht in elk tussen de Verdragsluitende Staten bestaand uitleveringsverdrag te zijn begrepen als uitleveringsdelicten. De Verdragsluitende Staten verplichten zich ertoe de strafbare feiten op te nemen als uitleveringsdelicten in ieder uitleveringsverdrag dat tussen hen wordt gesloten.

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

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

4. Voor uitlevering tussen Verdragsluitende Staten wordt elk van de strafbare feiten beschouwd als niet alleen begaan op de plaats waar het is gepleegd, maar ook op het grondgebied van de Staten die overeenkomstig het eerste lid, letters b), c) en d), van artikel 5 rechtsmacht dienen uit te oefenen.

Artikel 9.

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

Artikel 10.

1. De Verdragsluitende Staten streven er naar, overeenkomstig het internationale en het nationale recht alle redelijke maatregelen te nemen om de in artikel 1 genoemde strafbare feiten te voorkomen.

2. Wanneer ten gevolge van het plegen van een van de strafbare feiten genoemd in artikel 1 een vlucht is vertraagd of onderbroken stelt iedere Verdragsluitende Staat op het grondgebied waarvan het luchtvaartuig, de passagiers of bemanning zich bevinden, alles in het werk om de passagiers en de bemanning hun reis zo spoedig mogelijk te kunnen laten voortzetten. Hij geeft onverwijld het luchtvaartuig en zijn lading terug aan de rechthebbenden.

Artikel 11.

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

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

Artikel 12.

Een Verdragsluitende Staat die reden heeft te veronderstellen dat een van de strafbare feiten genoemd in artikel 1 zal worden gepleegd, brengt, overeenkomstig zijn nationale wet, alle desbetreffende in zijn bezit zijnde gegevens ter kennis van die Staten die naar hij meent de in artikel 5, eerste lid, genoemde Staten zijn.

Article 13.

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

- a) aux circonstances de l'infraction;
- b) aux mesures prises en application du paragraphe 2 de l'article 10;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

Article 14.

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

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

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

Article 15.

1. La présente convention sera ouverte le 23 septembre 1971 à Montréal à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 8 au 23 septembre 1971 (ci-après dénommée « la Conférence de Montréal »). Après le 10 octobre 1971, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

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

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

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

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

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

Article 16.

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

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

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

Fait à Montréal, le vingt-troisième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et onze, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

Artikel 13.

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

- a) het strafbare feit en de omstandigheden waaronder het is gepleegd;
- b) de maatregelen die ingevolge artikel 10, tweede lid, zijn genomen;
- c) de maatregelen genomen ten aanzien van de dader of de vermoedelijke dader, en in het bijzonder de resultaten van elke uitleveringsprocedure of elke andere gerechtelijke procedure.

Artikel 14.

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

2. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging of toetreding verklaren dat hij zich niet gebonden acht door het voorgaande lid. De andere Verdragsluitende Staten zijn door het voorgaande lid niet gebonden tegenover een Verdragsluitende Staat die zulk een voorbehoud heeft gemaakt.

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

Artikel 15.

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening te Montreal op 23 september 1971 door Staten die hebben deelgenomen aan de Internationale Conferentie inzake het Luchtrecht, gehouden te Montreal van 8 tot 23 september 1971 (hierna te noemen de Conferentie van Montreal). Na 10 oktober 1971 staat het Verdrag open voor ondertekening door alle Staten te Londen, Moskou en Washington. Elke Staat die dit Verdrag niet voor de datum van inwerkingtreding overeenkomstig het derde lid van dit artikel ondertekent, kan te allen tijde tot het Verdrag toetreden.

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

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

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

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

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

Artikel 16.

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

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

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

Gedaan te Montreal, de 23^e september negentienhonderdeenenzeventig, in drie oorspronkelijke exemplaren, elk opgemaakt in vier authentieke teksten in de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal.

<i>La République Argentine :</i>	<i>De Republiek Argentinië :</i>
R. TEMPORINI, O. A. AINCHIL.	R. TEMPORINI, O. A. AINCHIL.
<i>La Barbade :</i>	<i>Barbados :</i>
O. H. JACKMAN.	O. H. JACKMAN.
<i>Le Royaume de Belgique :</i>	<i>Het Koninkrijk België :</i>
A. X. PIRSON.	A. X. PIRSON.
<i>La République fédérale du Brésil :</i>	<i>De Bondsrepubliek Brazilië :</i>
E. C. SANCTOS.	E. C. SANCTOS.
<i>La République populaire de Bulgarie :</i>	<i>De Volksrepubliek Bulgarië :</i>
L. GELIAZKOV.	L. GELIAZKOV.
<i>La République socialiste soviétique de Biélorussie :</i>	<i>De Socialistische sovjetrepubliek Witrusland :</i>
V. I. LUKYANOVICH.	V. I. LUKYANOVICH.
<i>Canada :</i>	<i>Canada :</i>
P. A. BISSONNETTE.	P. A. BISSONNETTE.
<i>La République du Tchad :</i>	<i>De Republiek Tsjaad :</i>
A. AGANAYE.	A. AGANAYE.
<i>La République de Chine :</i>	<i>De Republiek China :</i>
S. M. KAO.	S. M. KAO.
<i>La République populaire du Congo :</i>	<i>De Volksrepubliek Kongo :</i>
F. X. OLLASSA.	F. X. OLLASSA.
<i>La République du Costa-Rica :</i>	<i>De Republiek Costa-Rica :</i>
Mrs. G. DARLINGTON.	Mrs. G. DARLINGTON.
<i>La République socialiste de Tchécoslovaquie :</i>	<i>De Socialistische Republiek Tsjechoslovakije :</i>
B. VACHATA.	B. VACHATA.
<i>L'Empire d'Ethiopie :</i>	<i>Het Keizerrijk Ethiopië :</i>
G. TUNI.	G. TUNI.
<i>La République fédérale d'Allemagne :</i>	<i>De Bondsrepubliek Duitsland :</i>
H. GROEPPER.	H. GROEPPER.
<i>La République populaire de Hongrie :</i>	<i>De Volksrepubliek Hongarije :</i>
I. SANDOR.	I. SANDOR.
<i>L'Etat d'Israël :</i>	<i>De Staat Israël :</i>
N. BEN-YEHUDA, E. BEN-YAKIR.	N. BEN-YEHUDA, E. BEN-YAKIR.

La République italienne :

V. MARABITO.

La Jamaïque :

K. O. RATTRAY,
G. B. MORRIS.

Le Royaume des Pays-Bas :

W. RIPHAGEN,
M. R. MOK.

La République des Philippines :

P. AGACAOILI,
L. T. CADAY,
R. CARSI CRUZ.

La République populaire polonaise :

S. DABROWA.

La République du Portugal :

J. R. PINTO-SOARES.

La République du Sénégal :

Y. DIALLO.

La République Sudafricaine :

H. E. M. I. BOTHA.

La Confédération suisse :

W. GULDIMANN.

La République socialiste soviétique d'Ukraine :

I. ILIUSCHENKO.

L'Union des Républiques socialistes soviétiques :

N. OSSETROV.

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

A. W. G. KEAN.

Les Etats-Unis d'Amérique :

C. BROWER,
R. P. BOYLE,
F. K. WILLIS.

La République du Venezuela :

J. MENDEZ.

La République socialiste fédérale de Yougoslavie :

T. CURUVIJA.

De Italiaanse Republiek :

V. MARABITO.

Jamaica :

K. O. RATTRAY,
G. B. MORRIS.

Het Koninkrijk der Nederlanden :

W. RIPHAGEN,
M. R. MOK.

De Republiek Philippijnen :

P. AGACAOILI,
L. T. CADAY,
R. CARSI CRUZ.

De Volksrepubliek Polen :

S. DABROWA.

De Republiek Portugal :

J. R. PINTO-SOARES.

De Republiek Senegal :

Y. DIALLO.

De Zuidafrikaanse Republiek :

H. E. M. I. BOTHA.

Het Zwitserse Eedgenootschap :

W. GULDIMANN.

De Socialistische sovjetrepubliek Oekraïne :

I. ILIUSCHENKO.

De Unie der Socialistische sovjetrepublieken :

N. OSSETROV.

Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :

A. W. G. KEAN.

De Verenigde Staten van Amerika :

C. BROWER,
R. P. BOYLE,
F. K. WILLIS.

De Republiek Venezuela :

J. MENDEZ.

De Socialistische Bondsrepubliek Joegoslavië :

T. CURUVIJA.