

VOORLOPIG VERSLAG van de vaste Commissie voor Justitie omtrent het ontwerp van wet houdende strafbaarstelling van het gewelddadig in zijn macht brengen of houden van luchtvaartuigen en van enkele andere gedragingen die de veiligheid en de ongestoorde voortgang van het luchtverkeer in gevaar kunnen brengen.

§ 1. Algemeen

Zeer vele leden gaven te kennen grote waardering te hebben voor het onderhavige wetsontwerp. Na de totstandkoming der wet zal ons land een der eerste staten zijn, waar het kapen van luchtvaartuigen als zodanig wordt strafbaar gesteld.

Voorts werd de vraag gesteld, of de Minister in een bijlage bij de memorie van antwoord wil overleggen de tekst van de Haagse conventie van 1970 met betrekking tot kaping van vliegtuigen, de tekst van de desbetreffende resolutie van de Verenigde Naties en de tekst van de resolutie van de Interparlementaire Unie ten aanzien van dit zelfde onderwerp.

Sommige leden merkten met betrekking tot de eerderbedoelde resolutie van de Verenigde Naties op, dat – gezien de stemverhouding bij de totstandkoming dezer resolutie – niet te verwachten valt dat op korte termijn het universaliteitsbeginsel zal worden toegepast. Het onderhavige wetsontwerp is beperkt tot de mogelijkheid een kaper, die in Nederland een vliegtuig doet landen, hier te straffen of – eventueel – uit te leveren dan wel asyl te verlenen en straf op te leggen. Met de Minister spraken deze leden in deze samenhang de hoop uit, dat de uitleveringsmogelijkheden in internationaal verband verruimd zullen kunnen worden. Acht – zo vroegen deze leden – de Minister deze mogelijkheden verruimd in het op 16 december 1970 te 's-Gravenhage tot stand gekomen verdrag? Op welke andere punten acht de bewindsman dat verdrag een stap vooruit? Welke waren de Nederlandse voorstellen bij de totstandkoming van het verdrag? Acht de Minister verdere wijzigingen in het Wetboek van Strafrecht nodig wanneer dit verdrag geratificeerd zal zijn?

Enige leden zouden in dit verband gaarne vernemen, welke staten het eerderbedoelde verdrag reeds hebben getekend.

§ 2. Beveiliging van luchthavens

Sommige leden brachten in herinnering, dat de Minister bij de discussie aan de overzijde van het Binnenhof (*Handelingen*, blz. 1487, rechterkolom) is ingegaan op de beveiliging van de internationale luchthavens. Acht de Minister de bestaande beveiliging nog voor veel verbetering vatbaar?

Enkele leden vroegen in dit verband, of de Minister gegevens kan verstrekken over het verloop van de kapingen vóór en na de aankondiging van beveiligingsmaatregelen, met name of cijfers bekend zijn van maand tot maand, vooral van die gebieden waar veel vliegtuigen gekaapt plegen te worden.

§ 3. Medeplichtigheid aan kaping

Dezelfde leden als laatstelijk in de vorige paragraaf aan het woord brachten in herinnering, dat bij de conferentie van de Interparlementaire Unie in het vorige jaar ter sprake is gekomen de rol van helpers bij de kaping, die op de grond blijven. De Minister is op dit punt bij de discussie aan de overzijde van het Binnenhof (*Handelingen*, blz. 1489, rechterkolom) summier op dit vraagstuk ingegaan. Deze leden zouden op dit stuk gaarne een nadere uiteenzetting ontvangen met betrekking tot de strafbaarheid van de „grond-medeplichtigen”.

§ 4. De nieuw voorgestelde redactie van artikel 163 van het Wetboek van Strafrecht

Enkele leden stelden de vraag, wat onder „werk” in dit artikel verstaan moet worden met betrekking tot de luchtvaart.

§ 5. Het nieuw voorgestelde artikel 385bis

Enige leden meenden, dat dit artikel twijfel openlaat, of de piloot van een luchtvaartuig, die dit opzettelijk, met het oogmerk van kaping van zijn route doet afwijken valt onder dit artikel, aangezien hierbij niet geweld, bedreiging met geweld of vreesaanjaging – elementen van het misdrijf – behoeft te zijn gebruikt. Het bepaalde in artikel 385 is evenmin afdoende, omdat daar alleen gesproken wordt van het in de macht van zeerovers brengen van een luchtvaartuig. Gaarne zouden deze leden hieromtrent opheldering ontvangen.

Vele andere leden kwam het voor, dat het eerste lid van dit artikel minder zorgvuldig was geredigeerd, aangezien een dood voorwerp als een luchtvaartuig niet vatbaar kan zijn voor bedreiging of vreesaanjaging. Slechts hij die de besturing in handen heeft of overneemt kan het luchtvaartuig van zijn route doen afwijken.

Dezelfde leden stelden de vraag, waarom in het tweede lid van dit artikel het woord „wederrechtelijk” is opgenomen. Is de kaping minder strafbaar indien die wordt ondernomen met het oogmerk degene, die verdacht of schuldig is aan een ernstig misdrijf in handen van de justitie te spelen?

Vastgesteld, 20 januari 1971.

NIERS
 CORNELISSEN
 BRONGERSMA (*Voorzitter*)
 CAMMELBEECK
 VAN DER WERFF
 PIKET
 BOUKEMA
 VAN WIJK
 VAN MARION
 IJMKERS
 TONNAER.