

*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*

MEMORIE VAN ANTWOORD

(Ingezonden bij brief van 29 september 1970)

Nr. 7

**Algemeen**

Met de bijzondere commissie betreurt de ondergetekende dat het noodzakelijk is gebleken maatregelen te nemen in verband met de ernstige en zich in toenemende mate voordoende gevallen van luchtpiraterij. De ontwikkeling daarvan heeft de laatste tijd zelfs zulk een omvang aangenomen dat het treffen van maatregelen, ook wettelijke maatregelen, thans urgent moet worden geacht. De ondergetekende hoopt dat de verdere parlementaire behandeling van het onderhavige wetsontwerp spoedig zal kunnen plaatsvinden. Zijnerzijds heeft hij daartoe een bijdrage willen leveren door deze memorie van antwoord met de grootst mogelijke spoed uit te brengen.

In antwoord op de vraag wat eigenlijk het onderwerp van het thans gevoerde internationale overleg is, kan het volgende worden medegedeeld. De enige momenteel geldende internationale rechtsregel met betrekking tot het kapen van vliegtuigen is artikel 11 van het Verdrag van Tokio, waarnaar ook in de memorie van toelichting reeds is verwezen. Dit voorschrift is niet meer dan een eerste begin; bovendien is het Verdrag van Tokio tot dusverre slechts door een beperkt aantal (28) staten aanvaard.

In verband hiermede heeft de in juni jl. gehouden Buitengewone Algemene Vergadering van de I.C.A.O. aanbevolen dat ook die staten die tot dusverre het Verdrag van Tokio niet hebben geratificeerd, toch artikel 11 zouden toepassen.

Thans is een speciaal verdrag ter bestrijding van kaping van vliegtuigen in voorbereiding. Ook hiervan is in de memorie van toelichting reeds gewag gemaakt en daar is tevens een korte omschrijving van de strekking van dit ontwerp-verdrag gegeven. Van 1 t/m 16 december 1970 zal in den Haag een diplomatieke conferentie worden gehouden die tot taak heeft dit verdrag tot stand te brengen.

Een verdere activiteit is de voorbereiding van een verdrag tegen andere sabotagehandelingen dan kaping die de luchtvaart in gevaar kunnen brengen. Van 29 september t/m 13 oktober a.s. zal het Juridisch Comité van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (I.C.A.O.) in Londen bijeenkomen om te beraadslagen over de opstelling van een ontwerp voor een dergelijk verdrag.

In I.C.A.O.-verband wordt thans ook overlegd over de mogelijkheid van een gezamenlijk optreden tegen landen die geëkaapte vliegtuigen, de bemanning of de passagiers daarvan in strijd met de bepaling van artikel 11 van het Verdrag van Tokio, vasthouden.

Ten slotte moet nog worden vermeld dat internationale contacten plaatsvinden dit tot doel hebben te bereiken dat de thans in vele landen getroffen maatregelen tot feitelijke beveiliging van de internationale burgerluchtvaart zo goed mogelijk worden gecoördineerd.

De door de 24ste Algemene Vergadering van de Verenigde Naties aanvaarde resolutie heeft enerzijds de door I.C.A.O. ontpleide activiteiten gestimuleerd en er anderzijds toe geleid, dat een aantal landen, in afwachting van de totstandkoming van een verdrag tegen het kapen van vliegtuigen, de nationale wetgeving terzake, voor zover nodig, is gaan aanpassen. Ook in de aan de gang zijnde 25ste Algemene Vergadering wordt ge-

tracht dit onderwerp aan de orde te stellen. Deze pogingen worden door Nederland krachtig ondersteund.

Dat de juridische en parlementaire commissie van de Interparlementaire Unie over de hier aan de orde zijnde materie beraadslaagt, is toe te juichen. Dit overleg kan zeer nuttig blijken te zijn bij de verdere internationale acties op dit gebied, met name op de in december a.s. te houden diplomatieke conferentie. Zo nodig zal de Nederlandse delegatie de aandacht van de conferentie op de in de commissie van de I.P.U. gehouden discussies vestigen. Hetzelfde geldt voor de door de Raad van Europa ontwikkelde activiteiten.

Een zorgwekkend bijverschijnsel van de vliegtuigkaping en andere sabotagedaden tegen de burgerluchtvaart is de in het voorlopig verslag vermelde toepassing van chantage om kapers en saboteurs hun straf te doen ontlopen. Wil men komen tot een afdoende bestrijding van de kaping van vliegtuigen, van andere sabotagehandelingen tegen de burgerluchtvaart en van het gebruik van chantage, als hier bedoeld, dan is het dringend gewenst een internationaal systeem op te bouwen dat verzekert dat personen die zich aan dergelijke gedragingen hebben schuldig gemaakt worden gestraft hetzij in het land waar ze worden aangehouden hetzij in het land waarheen ze worden uitgeleverd.

De rechtsgrond voor het wetsontwerp berust op de noodzaak te beschikken over strafbepalingen tegen handelingen die de veiligheid en de ongestoorde voortgang van het luchtverkeer in gevaar kunnen brengen, welke noodzaak, voor wat de kaping van vliegtuigen betreft, wordt geconstateerd in de door de 24ste Algemene Vergadering van de Verenigde Naties aanvaarde resolutie. In de laatste alinea op blz. 3 en de eerste alinea op blz. 4 van de memorie van toelichting wordt uiteengezet waarom naar het oordeel van de ondergetekende de bestaande Nederlandse wetgeving op dit stuk als onvoldoende moet worden beschouwd: er bestaan geen strafbepalingen die speciaal geschreven zijn voor de hierbedoelde feiten (wat moeilijkheden kan opleveren, speciaal op bewijsrechtelijk terrein) en voorts is de hoogte van de straffen die bedreigd worden voor de feiten die men volgens de bestaande wetgeving te laste van leggen (met name bedreiging met geweld) niet evenredig aan de ernst van de hier bedoelde gedragingen.

Naar aanleiding van de opmerking in de memorie van toelichting dat de Regering met alle haar ter beschikking staande middelen zal streven naar een spoedige totstandkoming van een internationale regeling, aangezien Nederland op het terrein van de burgerlijke luchtvaart grote belangen heeft, vragen vele leden of de Regering ook zonder dergelijke belangen hetzelfde streven aan de dag zou leggen. Uiteraard rekent de Regering het zich tot een taak onrecht te bestrijden waar zij dit tegenkomt en waar dit haar mogelijk is. Het komt de ondergetekende echter voor dat men het de Regering moeilijk kwalijk kan nemen wanneer zij zich bij het bepalen van prioriteiten en bij de mate waarin Nederland zich in een bepaalde materie op de voorgrond stelt, mede laat leiden door de vraag of Nederlandse belangen in het geding zijn. Voor wat betreft de kaping van vliegtuigen heeft Nederland o.m. het initiatief genomen tot de reeds meermalen genoemde, door de 24ste Algemene Vergadering van de Verenigde Naties aanvaarde, resolutie. Voorts heeft de Nederlandse Regering de diplomatieke conferentie die het verdrag tegen het kaperen van vliegtuigen tot stand moet brengen naar Nederland uitgenodigd.

Door vele leden werd gevraagd hoe de strafbaarheid en de strafmaat is geregeld met betrekking tot al of niet gewapende ineffeetieve bedreigingen in vliegtuigen, pogingen tot het begaan van de in het wetsontwerp genoemde misdrijven en het verboden wapenbezit. Het eerste lid van artikel 45 van het Wetboek van Strafrecht bepaalt dat strafbare poging aanwezig is, wanneer het voornemen van de dader om het delict te plegen zich door een begin van uitvoering heeft geopenbaard en de voltooiing van het delict alleen door een omstandigheid onafhankelijk van zijn wil achterwege is gebleven. Het geval van een al dan niet gewapende bedreiging in een vliegtuig die geen effect sorteert, b.v. omdat de kaper onmiddellijk daarop wordt overmeesterd of omdat de gezagvoerder niet voor de bedreiging

zwoert, zal in de regel als een strafbare pogingshandeling kunnen worden opgevat. Het maximum van de hoofdstraf op het misdrijf gesteld wordt bij poging met een derde verminderd.

Wat het verboden wapenbezit betreft kan nog worden opgemerkt dat de verboden tot het voorhanden hebben van vuurwapens, als bedoeld in de Vuurwapenwet 1919, en van handwapens, als bedoeld in de Wet tot wering van ongewenste handwapens, krachtens artikel 3 van het Wetboek van Strafrecht ook toepasselijk zijn op ieder die zich buiten Nederland aan boord van een Nederlands luchtvaartuig schuldig maakt aan het verboden voorhanden hebben van zulke wapens. Bij de voorbereiding van de nieuwe wapenwet wordt de vraag onderzocht of er geen aanleiding is op verboden gedragingen met wapens en met name op verboden voorhanden hebben daarvan, zwaardere straffen te stellen indien zij geschieden aan boord van luchtvaartuigen.

In de te wijzigen artikelen 163, 167 en 169 W. v. S. worden verschillende culpoze gedragingen strafbaar gesteld die de veiligheid van het scheepvaart- of luchtvaartverkeer in gevaar kunnen brengen. Gevraagd wordt of de in die artikelen voorkomende strafmaat wel in overeenstemming kan worden geacht met de mogelijke ernst van de strafbaar gestelde schuld. Op deze vraag antwoordt de ondergetekende bevestigend, aangezien de dader ter zake van de in de artikelen 163, 167 en 169 omschreven feiten reeds strafbaar is bij laakbare onvoorzichtigheid, onachtzaamheid of nalatigheid, ook al had hij in het geheel niet de *opzet* een strafbaar feit te plegen. Het in deze artikelen bedreigde strafmaximum van ten hoogste een jaar indien het feit iemands dood ten gevolge heeft, is al zwaarder dan de straf van ten hoogste negen maanden die in artikel 307 Sr. op dood door schuld is gesteld. De verhouding tot die laatste strafbepaling zou overigens ook te zeer worden verbroken wanneer het in de artikelen 163, 167 en 169 Sr. bedreigde strafmaximum zou worden verhoogd. Ten slotte moge worden opgemerkt dat de activiteiten van kapers en saboteurs naar hun aard onder de omschrijving van opzettelijk gepleegde misdrijven zullen vallen, terwijl voor de hier bedoelde schuld-misdrijven eerder gedacht zal moeten worden aan beroepsfouten van varend, vliegend en technisch personeel.

Een samenvoeging van de in het wetsontwerp voorgestelde of te wijzigen artikelen zou niet stroken met de wijze waarop de misdrijven in het Tweede Boek van het Wetboek van Strafrecht thans zijn ingedeeld. Het Tweede Boek wijdt aparte titels aan de misdrijven waardoor de algemene veiligheid van personen of goederen in gevaar wordt gebracht (Titel VII), de vernieling of beschadiging van goederen (Titel XXVII) en (de meer typische) scheepvaart- en luchtvaartmisdrijven (Titel XXIX).

Het is juist dat het door het Juridisch Comité van de I.C.A.O. in Montreal opgestelde ontwerp-verdrag, dat in december in den Haag aan de orde zal komen, zich uitsluitend bezighoudt met wat het voorlopig verslag aanduidt als routeveranderingen van vliegtuigen door directe of indirecte overneming van de besturing, dus het z.g. kaperen van vliegtuigen. Zoals boven reeds bleek is evenwel nog een tweede verdrag in voorbereiding dat aanslagen op vliegtuigen en het in gevaar brengen van de beveiliging van vliegvelden e.d. sabotagehandelingen tot object heeft. Ook bij de voorbereiding van dit verdrag is de problematiek van de uitlevering aan de orde. De ondergetekende deed reeds uitkomen dat alle drie de in het voorlopig verslag genoemde verschijnselen een internationale aanpak vereisen. Hieraan kan worden toegevoegd dat het begrijpelijk is dat een zekere voorrang is gegeven aan de bestrijding van het eigenlijke kaperen omdat hiervoor internationale actie volstrekt onmisbaar is. Sabotagehandelingen, zoals het plaatsen van bommen in vliegtuigen en acties tegen de beveiligingsinstallaties van vliegvelden, kunnen in veel gevallen ook wel door de afzonderlijke staten worden bestreden.

De Regering acht de bestrijding van de sabotage niet van minder belang dan die van kaping van vliegtuigen. Het Wetboek van Strafrecht bevat reeds een aantal bepalingen tegen handelingen die de veiligheid van schepen en van installaties

ten behoeve van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen en het was op tamelijk eenvoudige wijze mogelijk deze bepalingen mede betrekking te doen hebben op de luchtvaart. De ondergetekende heeft met een zeer korte toelichting op dit onderdeel volstaan omdat hij meende dat die aanpassing wel voor zich zelf sprak. Het nieuwe artikel 385*bis* heeft juridisch veel sterker het karakter van een innovatie dan de voorgestelde wijzigingen van de overige artikelen. Daar komt bij dat de kapingen de afgelopen tijd (dat gold ook op het moment dat het wetsontwerp werd opgesteld) meer in het centrum van de belangstelling stonden dan andere sabotagehandelingen. Het is om deze redenen dat in de memorie van toelichting aan de kaping en het aan de bestrijding daarvan gewijde artikel meer aandacht is gegeven dan aan de bestrijding van andere sabotagehandelingen. Om dezelfde redenen heeft het voorbeeld in de considerans van de in het belang van de veiligheid en de ongestoorde voortgang van het luchtverkeer wenselijk geachte wijzigingen in het Wetboek van Strafrecht, eveneens betrekking op het verschijnsel kaping.

De beschouwingen in de laatste drie alinea's van de memorie van toelichting zijn in het bijzonder toegesneden op kaping. Op andere sabotagehandelingen zijn de jurisdictiebepalingen van de artikelen 2, 3 en 5, eerste lid, onder 2°, van het Wetboek van Strafrecht eveneens toepasselijk. Overigens is het belang van de uitbreiding van jurisdictie, die voorzien is in artikel 3 W.v.Sr. groter voor kaping dan voor overige vormen van sabotage. Kaping zal immers in de regel plaatsvinden door inzittenden van vliegtuigen, terwijl dit voor andere sabotagehandelingen minder waarschijnlijk is.

Bij de beoordeling van de laatste alinea van de memorie van toelichting moet worden bedacht dat ten tijde van de opstelling van dat stuk internationaal nog slechts sprake was van een verdrag ter bestrijding van kaping. Het besluit om daarnaast een aan sabotage gewijd verdrag tot stand te brengen is eerst later genomen. Een van de punten waarmee het Juridisch Comité van de I.C.A.O. zich bij de beraadslagingen over laatstbedoeld verdrag wederom zal dienen bezig te houden is overigens de vraag van de uitbreiding van de jurisdictie van de nationale recher.

Het is niet zonder meer juist dat wanneer de strafbepalingen een beperkt toepassingsgebied hebben, zoals met die van het wetsontwerp het geval is, de niet-Nederlander die een aanslag op een buitenlands vliegtuig in het buitenland heeft gepleegd en vervolgens naar Nederland komt, hier ongemoeid zou moeten worden gelaten. De staat die een strafrechtelijk onderzoek heeft ingesteld kan immers in dat geval, althans wanneer hij een uitleveringsverdrag met Nederland heeft, de uitlevering van de vermoedelijke dader(s) verzoeken. De aanslagplegers op de Zwitserse en Oostenrijkse vliegtuigen hadden dan ook, wanneer zij naar Nederland waren gekomen en hier waren gesignaleerd, aan Zwitserland respectievelijk Oostenrijk uitgeleverd kunnen worden, aangezien deze twee landen met Nederland partij zijn bij het Europese Uitleveringsverdrag.

Door sommige leden is de vraag gesteld of er bij de Nederlands Regering principieel bezwaar bestaat om nu al vast te stellen, en in het Wetboek van Strafrecht op te nemen, dat het misdrijf van het kapen van vliegtuigen een z.g. uitleverbaar misdrijf (extraditable crime) is. Artikel 5, eerste lid, onder a, van de Uitleveringswet bepaalt dat uitlevering mogelijk is ten aanzien van feiten waarvoor, zowel naar het recht van de verzoekende staat als naar dat van Nederland, vrijheidsstraf van een jaar of langer kan worden opgelegd. (Dit criterium wordt ook gevolgd in artikel 2, eerste lid, van het Europese Uitleveringsverdrag.) Aangezien het ontworpen artikel 385*bis* W.v.S. straf bedreigt van ten hoogste negen tot vijftien jaar, zal uitlevering van de kaper dus mogelijk zijn, voor zover Nederland met de verzoekende staat een uitleveringsverdrag heeft.

Uitlevering buiten een verdrag om stuit op grondwettelijke bezwaren. Artikel 4, tweede lid, van de Grondwet gaat klaarblijkelijk uit van de gedachte dat uitlevering in beginsel alleen mag geschieden op basis van een verdrag (bij de totstandkoming van de Uitleveringswet van 9 maart 1967, *Stb.* 139,

is dit Grondwetsartikel uitvoerig ter sprake gekomen; zie o.a. memorie van antwoord Tweede Kamer, 1965-1966, **8054**, blz. 2/3). Zolang een verdragsbasis ontbreekt kan dan ook geen gevolg worden gegeven aan de wens in de wet vast te leggen dat het misdrijf van kapen van vliegtuigen voor uitlevering vatbaar is zowel naar het land van registratie van het vliegtuig als naar het land van herkomst van de kapers. Als het verdrag ter bestrijding van het kapen van vliegtuigen op dit stuk het I.A.C.O.-ontwerp zal volgen, zal dit verdrag deze basis niet rechtstreeks verschaffen. Volgens dit ontwerp worden de verdragsstaten slechts verplicht bestaande of toekomstige uitleveringsverdragen op vliegtuigkaping van toepassing te doen zijn.

In antwoord op de opmerking van sommige leden die gemaakt is in het voorlopig verslag, blz. 2, linker kolom onderaan en rechter kolom bovenaan, kan het volgende dienen. Met de indiening van het onderhavige wetsontwerp is de Nederlandse Regering inderdaad vooruitgelopen op een internationale regeling. Daar is ook geen bezwaar tegen omdat dit wetsontwerp niet eenzijdig aan de Nederlandse strafrechter jurisdictie toekent, die op een internationale overeenkomst pleegt te worden gebaseerd. Eenzijdige uitbreiding van de jurisdictie over de grenzen van het nationale grondgebied heen, is in het algemeen ook niet zinvol zolang niet vaststaat dat deze uitbreiding door andere staten zal worden erkend.

Het door het Juridisch Comité van de I.C.A.O. voorbereide ontwerp-verdrag ter bestrijding van het kapen van vliegtuigen bepaalt dat de verdragsstaten ook jurisdictie zullen hebben wanneer een in het buitenland door een buitenlander gekeapt buitenlands vliegtuig na de kaping op hun grondgebied landt met de kaper nog aan boord. Wanneer deze bepaling in de definitieve versie van het verdrag blijft staan, zal de ondergetekende, tegelijkertijd met het voorstel tot goedkeuring van die overeenkomst, voorstellen de Nederlandse wet op dit punt te wijzigen. Overigens merkt de ondergetekende op dat wanneer een in het buitenland gekeapt buitenlands vliegtuig in Nederland landt, in de regel ook wel strafbare gedragingen in het Nederlandse luchtruim zullen hebben plaatsgehad. Noodzakelijk is dit echter niet. Het voordeel van de uitbreiding van de jurisdictie is vooral dat wanneer een gekeapt vliegtuig na de kaping in Nederland landt met de kaper nog aan boord, men niet meer zal behoeven aan te tonen dat strafbare gedragingen in het Nederlandse luchtruim hebben plaatsgehad om veroordeling in Nederland mogelijk te maken.

Over de gang van zaken bij de voorbereiding van het verdrag ter bestrijding van de kaping van luchtvaartuigen is in de memorie van toelichting op het wetsontwerp en hierboven reeds gesproken. Het komt de ondergetekende voor dat de I.C.A.O. in dezen heeft gedaan wat van haar verwacht kon worden, zodat de vraag of deze organisatie al dan niet verplicht was op te treden geen praktisch belang heeft.

Tijdens de 54ste conferentie van de International Law Association in den Haag zijn twee resoluties aan de orde geweest. De eerste hiervan had betrekking op piraterij, zowel ter zee als in de lucht. Deze resolutie is verworpen. De ondergetekende heeft vernomen dat de meerderheid van degenen die aan de vergadering van de werkgroep die zich met deze resolutie heeft beziggehouden heeft deelgenomen, van mening was dat de zaak nog onvoldoende was voorbereid en doordacht om een uitspraak in de vorm van een resolutie te doen. In een andere werkgroep is een tweede resolutie voorgesteld, die betrekking had op het ontwerp-verdrag ter bestrijding van het kapen van vliegtuigen, dat is opgesteld door het Juridisch Comité van de I.C.A.O. Deze resolutie is wel aangenomen. Daarin wordt geconstateerd dat het ontwerp-verdrag een belangrijke stap voorwaarts betekent. Wel wordt een aantal amendementen op het ontwerp-verdrag voorgesteld. Het is te verwachten dat deze wijzigingsvoorstellen een rol zullen spelen tijdens de diplomatieke conferentie die in december zal worden gehouden. Een van die voorstellen komt hierna nog aan de orde (zie de voorlaatste alinea van de memorie van antwoord).

Het I.C.A.O.-ontwerp bevat geen concrete bepalingen met betrekking tot de strafmaat. De verdragsstaten worden slechts verplicht in hun wetten strenge straffen te bedreigen.

#### Verspreide opmerkingen en vragen

Naar aanleiding van de vraag wat de consequenties zijn van universele internationale voorschriften op onderdelen van de hier behandelde materie voor de Nederlandse wetgeving, een en ander in acht genomen de artikelen 65 en 66 van de Grondwet, wijst de ondergetekende er op dat over deze materie geen verdragsbepalingen bestaan, welke naar haar inhoud een ieder kunnen verbinden. Ook met het in december tot stand te brengen verdrag ter bestrijding van de kaping van luchtvaartuigen zal dat, naar te voorzien is, niet het geval zijn. Dit verdrag zal slechts verplichtingen tussen regeringen vestigen. Derhalve spelen de artikelen 65 en 66 van de Grondwet hier geen rol.

Het kwam de ondergetekende doelmatiger voor waar mogelijk de bestaande strafbepalingen die op het verkeer te land of te water van toepassing zijn aan te vullen, in plaats van afzonderlijke bepalingen in het Wetboek van Strafrecht op te nemen over misdrijven die de veiligheid van personen en goederen in de luchtvaart in gevaar brengen; aldus wordt een onnodige opeenvolging van grotendeels identieke strafbepalingen vermeden. De ondergetekende kan niet inzien dat daardoor onduidelijkheid zou kunnen ontstaan. Hij merkt in antwoord op dienaangaande in het voorlopig verslag gestelde vragen op, dat zowel een vaartuig als een luchtvaartuig volgens algemeen spraakgebruik kan „verongelukken”. Daarentegen is „zinken of stranden” een bijzondere vorm van verongelukken waarbij wel in de eerste plaats of uitsluitend aan schepen zal worden gedacht.

Luchtweg, in de zin van gedeelte van het luchtruim dat voor de luchtvaart wordt gebruikt, is een veel minder bepaald begrip dan landweg of waterweg. Verwezen kan worden naar de op het Luchtverkeersreglement gebaseerde beschikking van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Defensie van 22 juni 1961, *Stert.* 1961, nr. 148 (gewijzigd *Stert.* 1964, nr. 115). Luchtwegen in technische zin vinden aan de onderzijde hun begrenzing op een hoogte van 900 meter boven zeeniveau. Het is duidelijk dat op een dergelijke hoogte van versperring geen sprake kan zijn. In het voorlopig verslag is waarschijnlijk eerder gedacht aan aanvliegroutes van vliegvelden. In de bescherming hiervan wordt echter al voorzien door artikel 38 van de Luchtvaartwet. Het oplaten van ballonnen, waarvan sprake is in het voorlopig verslag, levert op de wijze waarop dit tot dusverre enige malen is gebeurd, geen gevaar op voor moderne vliegtuigen. Een uitzondering moet worden gemaakt voor versterking van de radar. Inderdaad vertoont de wet op dit stuk een lacune, zowel voor wat de scheepvaart als voor wat de luchtvaart betreft. Het is immers niet zeker dat onder „teken” in de artikelen 166 en 167 ook radar wordt begrepen. Om elke onzekerheid op te heffen, stelt de ondergetekende een nota van wijzigingen voor met het doel de artikelen 166 en 167 W.v.S. op dit punt aan te vullen.

Ten overvloede merkt de ondergetekende nog op dat het doen oplaten van voorwerpen waardoor opzettelijk het luchtverkeer effectief zou worden gehinderd, zeker geacht kan

worden te vallen onder het bereik van de in het wetsontwerp genoemde strafbepalingen, met name de artikelen 162 en 166 Sr.

Wil men een oud wetboek handhaven en bij de tijd houden, dan zal het af en toe nodig zijn daarin nieuwe begrippen op te nemen. Het voorgestelde begrip „vreesaanjaging” in het toe te voegen artikel 385*bis* is daarvan inderdaad een voorbeeld, maar niet het enige. In artikel 328*ter*, ingevoegd bij de Wet van 23 november 1967, *Stb.* 565 (Strafbaarstelling van niet-ambtelijke corruptie) wordt het begrip „goede trouw” ingevoerd, dat tot dan in het strafrecht niet werd gebruikt. De hantering van het begrip vreesaanjaging in de delictomschrijving van artikel 385*bis* zou wellicht tot bewijsrechtelijke problemen kunnen leiden, indien daar uitsluitend van vreesaanjaging zou worden gesproken. Nu vreesaanjaging naast geweld en bedreiging met geweld wordt gesteld, zullen bewijsrechtelijke problemen juist worden vermeden. Voldoende zal immers zijn dat wordt te laste gelegd en bewezen dat sprake is geweest van geweld, van bedreiging met geweld, of van vreesaanjaging. In veel gevallen zal vreesaanjaging met geweld of met bedreiging met geweld samenvallen, maar dit behoeft niet onder alle omstandigheden zo te zijn.

De vraag of het geval dat geweld wordt gebruikt om het vliegtuig van koers te doen veranderen zonder dat de kaper in zijn voornemen slaagt strafbaarheid oplevert kwam hierboven reeds ter sprake. De dader zal in dat geval voor poging kunnen worden vervolgd.

De ondergetekende deelt niet de mening van sommige leden dat het voor de duidelijkheid beter zou zijn in de voorgestelde tekst een zinsnede toe te voegen die de werking van artikel 385*bis* zou beperken tot gevallen waarin het luchtvaartuig zich in vlucht bevindt. Een dergelijke beperking komt inderdaad wel voor in het door het Juridisch Comité van de I.C.A.O. opgestelde ontwerp-verdrag. Het motief van de meerderheid van dit comité (tot welke meerderheid het Nederlandse lid overigens niet behoorde) tot het aanbrengen van deze beperking was dat optreden tegen overmeestering van vliegtuigen op de grond een zaak was van de afzonderlijke staten en dat het aangaan van verdragsverplichtingen daartoe een onnodige inbreuk op de nationale souvereiniteit zou betekenen. Het is duidelijk dat dit motief, zelfs als men het aanvaardt, geen reden oplevert om nu ook de nationale wetgeving te beperken tot aanslagen op luchtvaartuigen die zich in de vlucht bevinden. Zou men dit wel doen, dan zou het gevolg zijn dat de strafbepaling geen toepassing zou vinden, wanneer de kaping plaatsvindt voordat de vlucht is aangevangen. Dit kan niet de bedoeling zijn. De ondergetekende vestigt er de aandacht op dat een van de amendementsvoorstellen in de hierboven al genoemde resolutie die is aangenomen tijdens een werkvergadering van de 54ste conferentie van de International Law Association behelst dat in het verdrag de woorden „in flight” zouden moeten worden geschrapt.

Nu in de omschrijving van artikel 385*bis* de bedoelde beperking niet voorkomt bestaat er ook geen aanleiding nader te bepalen wat onder deze beperking zou moeten worden verstaan.

*De Minister van Justitie,*  
C. H. F. POLAK.