

## Forslag

til

### Lov om ændring af borgerlig straffelov.

(Kaprings af luftfartøj).

Fremsat den 26. november 1971 af *justitsministeren*.

#### § 1.

I borgerlig straffelov, jfr. lovbekendtgørelse nr. 347 af 15. august 1967, som ændret senest ved lov nr. 288 af 9. juni 1971, foretages følgende ændringer:

1. I § 8, stk. 1, indsættes efter nr. 3 som nyt nummer:

„4) når handlingen er omfattet af § 183 a. Påtalen kan tillige omfatte overtrædelser af §§ 237 og 244-248, som er begået i forbindelse med overtrædelser af § 183 a.“

2. I § 8 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

„Stk. 3. I det under nr. 4 nævnte tilfælde afgør justitsministeren, om påtale skal finde sted.“

3. Efter § 183 indsættes:

„§ 183 a. Den, som ombord i et luftfartøj ved ulovlig tvang, jfr. § 260, overtager kontrollen over luftfartøjet eller griber ind i dets manøvrering, straffes med fængsel indtil 10 år.

Stk. 2. Har handlingen haft en særlig farlig karakter, kan straffen stige til fængsel i 16 år.“

4. I § 184, stk. 1, indsættes efter „§ 183“: „eller § 183 a“.

#### § 2.

Loven træder i kraft den 1. april 1972.

#### § 3.

Loven gælder ikke for Færøerne, men kan vedagl. anordning sættes i kraft for øerne.

### Bemærkninger til lovforslaget.

#### Almindelige bemærkninger.

1. Medens kapring af luftfartøjer tidligere kun forekom yderst sjældent, har man i de senere år oplevet et betydeligt antal tilfælde. Der foreligger således oplysninger om 27 kapringer i 1968 og 89 kapringer i 1969, hvorved flyvesikkerheden blev berørt for henholdsvis 1.490 og 4.519 passagerer og besætningsmedlemmer.

Flertallet af de hidtil begåede kapringer er sket som middel til flugt fra et land til et andet, men også kapringer som led i en partisanangreb, og i en-

kelte tilfælde kapringer i berigelseshensigt (røveri), er forekommet.

Der er endnu ikke sket kapring af et dansk luftfartøj, hvorimod der i sommeren 1970 indtraf to tilfælde, hvor polske passagerfly blev tvunget til at ændre kurs og lande i Danmark. Dette skete i begge tilfælde ved trusler om at bringe en håndgranat til eksplosion i maskinen. Der blev i disse sager på grundlag af jurisdiktionsbestemmelsen i straffelovens § 6, stk. 2, rejst tiltale her i landet for overtrædelse af straffelovens § 184, stk. 1 og § 260,

nr. 1 (se lovforslagets bilag 3), jfr. i det hele § 88, stk. 1, 2. pkt. („Under særdeles skærpende omstændigheder kan straffen overstige den højeste for nogen af lovovertrædelserne foreskrevne straf med indtil det halve“). Ved højesterets dom af 24. juni 1971 (Ugeskrift for Retsvæsen 1971, side 609) og østre landsrets dom af 26. august 1971 blev straffene i de to sager fastsat til fængsel i henholdsvis 6 og 5 år.

2. På baggrund af den voldsomme stigning i antallet af kapringer og de betydelige farer og ulemper, der herved påføres hele den civile luftfart, er der rejst stærke krav om, at staterne træffer effektive forholdsregler imod sådanne handlinger.

På internationalt plan er spørgsmålet navnlig blevet taget op af den internationale luftfartsorganisation (ICAO), hvis arbejde bl. a. er resulteret i, at der på en konference i Haag den 16. december 1970 blev vedtaget en konvention om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer (Haag-konventionen).

Danmark og de øvrige nordiske lande har deltaget såvel i det forberedende arbejde som i den afsluttende konference i december 1970. I denne deltog i alt 77 lande, hvoraf 74 stemte for konventionen, medens 3 lande undlod at stemme. Ved konferencens afslutning blev konventionen undertegnet af 50 lande, heriblandt Sverige og Danmark. Senere har også Norge, Finland og en række andre lande undertegnet konventionen.

Ifølge konventionens artikel 13, stk. 3, træder konventionen i kraft 30 dage efter, at 10 stater, som har undertegnet konventionen og deltaget i Haagerkonferencen, har deponeret deres ratifikationsdokument. Denne betingelse var opfyldt den 14. september 1971, og konventionen er således trådt i kraft den 14. oktober 1971. Blandt de lande, der har ratificeret konventionen, er Sovjetunionen, USA, Sverige og Norge.

Haag-konventionen er optaget som bilag 1 til lovforslaget.

Hovedindholdet af konventionen er, at staterne forpligter sig til at fastsætte strenge straffe for kaping af luftfartøjer og til at foretage strafforfølgning af denne forbrydelse, uanset hvor og af hvem den er begået, medmindre gerningsmanden udleveres til en anden stat. Strafforfølgning skal dog ikke foretages i videre omfang, end det efter det enkelte lands lovgivning og praksis normalt er tilfældet i alvorlige straffesager.

Konventionen vil ikke medføre nogen forpligtelse for Danmark til at udlevere gerningsmanden til en anden stat. Den eneste bestemmelse i konventionen, der angår selve udleveringsspørgsmålet, er art. 8,

hvorefter kaping af et luftfartøj skal anses som en sådan forbrydelse, der kan medføre udlevering. Dette får ikke selvstændig betydning her i landet, idet § 3, stk. 1, i lov nr. 249 af 9. juni 1967 om udlevering af lovovertrædere, allerede indeholder hjemmel til udlevering i anledning af handlinger, for hvilke der efter dansk ret kan idømmes højere straf end fængsel i 1 år.

3. Som det fremgår af det ovenfor under 1 bemærkede, findes der allerede i straffeloven bestemmelser, der muliggør strafforfølgning og idømmelse af alvorlige straffe over for de typiske tilfælde af flykaping. Der gælder imidlertid visse begrænsninger i den danske jurisdiktionskompetence, jfr. nærmere bemærkningerne nedenfor til § 1, nr. 1 og 2, som bevirker, at det ikke er muligt — som forudsat i konventionens art. 4 — at straffe enhver kaping af et luftfartøj, uanset hvor og af hvem den er begået.

Lovforslagets hovedformål er at tilvejebringe en sådan universel kompetence. Man har fundet det naturligt i forbindelse med en lovgivning herom tillige gennem en særlig straffebestemmelse med en høj strafferamme (§ 183 a) at markere den alvor, hvormed man fra dansk side ser på flykapringer.

Gennemføres lovforslaget, vil man fra dansk side snarest ratificere Haag-konventionen. Der kan i denne forbindelse henvises til, at henstillinger om hurtig gennemførelse af konventionen er fremkommet bl. a. fra den interparlamentariske union (resolution på den 58. session i Haag), FN (resolution af 25. november 1970), Europarådet (rekommendation nr. 630/1971 af 22. januar 1971) og Nordisk Råd (rekommendation nr. 17/1971 af 17. februar 1971).

Lovgivning til gennemførelse af konventionen er gennemført i Sverige, Norge og Finland. Bestemmelsernes afgrænsning af det straffbare område svarer i hovedsagen til den regel, der foreslås indført her i landet. De svenske, norske og finske bestemmelser er optaget som bilag 2 til lovforslaget.

4. Udover kaping af luftfartøjer findes der en række andre handlinger, som indebærer en fare for luftfartens sikkerhed. Eksempelvis kan nævnes ødelæggelse eller beskadigelse af luftfartøjer og luftfartshjælpemidler og anbringelse af bomber og lignende om bord i luftfartøjer. På initiativ af ICAO er der derfor — som supplement til Haag-konventionen — udarbejdet en konvention om bekæmpelse af sådanne handlinger. Konventionen blev vedtaget på en konference i Montreal den 23. september 1971. Konventionen indeholder i det væsentlige samme regler som Haag-konventionen med hensyn til fastsættelse af straf, jurisdiktion og udlevering.

Gennemførelsen af Montreal-konventionen rejser

visse problemer af såvel teknisk som af mere principiel karakter. Det må derfor forventes, at der vil gå nogen tid, før spørgsmålet om dansk tiltrædelse af konventionen vil kunne afklares. Det bemærkes i denne forbindelse, at spørgsmålet om gennemførelse af Montreal-konventionen — ligesom det har været tilfældet for Haag-konventionens vedkommende — forudsættes gjort til genstand for forhandling på nordisk plan.

Under disse omstændigheder finder justitsministeriet, at gennemførelsen af Haag-konventionen ikke bør afvente afslutningen af overvejelserne om gennemførelse af Montreal-konventionen.

5. Der er indhentet udtalelser om lovforslaget fra præsidenterne for østre landsret, vestre landsret, Københavns byret og Århus by- og herredsret, fra Den danske Dommerforening, rigsadvokaten, Foreningen af Politimestre i Danmark, rigspolitichefen, politidirektøren, politimesteren på Færøerne, landsdommeren og politimesteren for Grønland, udenrigsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder.

6. Gennemførelsen af lovforslaget vil ikke medføre særlige udgifter eller administrative konsekvenser for det offentlige.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.*

*Til § 1, nr. 1 og 2.*

Konventionen pålægger i en række tilfælde de kontraherende stater at fastsætte regler, som gør det muligt for staterne at udøve strafferetlig jurisdiktion over for kapring af luftfartøjer uden hensyn til, om der udover gerningsmandens tilstedeværelse foreligger nogen tilknytning til staten, jfr. navnlig art. 4, 6 og 7. I de tilfælde, der er opregnet i art. 4, stk. 1, pålægger konventionen en tilsvarende forpligtelse for så vidt angår visse voldshandlinger, der er begået i forbindelse med flykapringen.

De almindelige danske regler om, hvilke strafbare forhold der kan påtales her i landet, findes i §§ 6-9 i straffelovens 2. kapitel. Efter disse bestemmelser, hvis ordlyd er gengivet i bilag 3 til lovforslaget, vil en kapring af et luftfartøj normalt kunne straffes i Danmark, når blot én af følgende betingelser er opfyldt:

1. Forbrydelsen vedrører et dansk luftfartøj. Et luftfartøj er dansk, når det er registreret her i landet. Dette gælder også, selv om fartøjet undtagelsesvis ikke har dansk ejer, jfr. § 7, stk. 2, i luftfartsloven nr. 252 af 10. juni 1960.

2. Forbrydelsen helt eller delvis er begået på dansk område, herunder i luftrummet over Danmark.

3. Gerningsmanden har indfødsret eller bopæl i

Danmark, Finland, Island, Norge eller Sverige. Tilknytningen til de nævnte lande skal foreligge på tidspunktet for påtalen her i landet, men behøver ikke at have foreligget, da forbrydelsen blev begået.

Selv om man som tidligere bemærket på grundlag af disse kompetenceregler vil have mulighed for at strafforfølge alle typiske flykapringstilfælde, hvor retsforfølgning i Danmark er praktisk mulig, kan der tænkes tilfælde, hvor dette ikke gælder. Der kan f. eks. nævnes den situation, at gerningsmanden til en kapring af et fremmed luftfartøj, der er begået og afsluttet uden for Danmark, senere pågribes her i landet.

Med henblik på sådanne tilfælde foreslås det at supplere de under 1-3 omtalte almindelige regler med to nye bestemmelser i § 8, stk. 1 og 3. Der kan herefter pålægges straf i Danmark for en hvilken som helst kapring af et luftfartøj og for visse forbrydelser mod liv og legeme, der er begået i forbindelse med kapringen.

Det bør fremhæves, at en sådan universel kompetence vil stille Danmark friere i spørgsmålet om udlevering af en gerningsmand til en anden stat, idet Haag-konventionen i art. 4, stk. 2, stiller krav om, at den stat, hvor den formodede gerningsmand befinder sig, enten skal udlevere den pågældende eller være i stand til at udøve jurisdiktion.

Ligesom ved påtale af handlinger, der er begået i et fremmed fartøj på dansk område, jfr. straffelovens § 6, stk. 2, bør afgørelsen af spørgsmålet om påtale i medfør af den foreslåede regel i § 8, stk. 1, nr. 4, træffes af justitsministeren. En hertil sigtende regel foreslås indsat som § 8, stk. 3.

*Til § 1, nr. 3.*

Reglen bygger på konventionens art. 1, men går dog formelt videre end konventionen ved ikke at være begrænset til handlinger, der er begået, medens luftfartøjet var „under flyvning“. Under hensyn til den meget vide definition af udtrykket „under flyvning“ i konventionens art. 3, stk. 1, må denne fravigelse imidlertid antages at være uden nogen praktisk betydning. Det ville harmonere dårligt med straffelovens øvrige bestemmelser at anvende et specielt teknisk begreb som „under flyvning“.

Endvidere er forsøg og medvirken ikke som i konventionens art. 1, b, nævnt i § 183 a. Dette skyldes, at sådanne handlinger kan straffes efter de almindelige regler herom i straffelovens 4. kapitel.

Ordene „... ved ulovlig tvang, jfr. § 260, overtager kontrollen over luftfartøjet eller griber ind i dets manøvrering ...“ dækker i øvrigt formule-

ringen i konventionens art. 1. Udtrykket „ulovlig tvang, jfr. § 260“, omfatter de i § 260 nævnte tilfælde af tvang, d. v. s. tvang ved vold, trusel herom, eller trusel om betydelig skade på gods, om frihedsberøvelse eller om at fremsætte sigtelser af den i § 260 nævnte art, jfr. bilag 3.

Kontrollen over fartøjet eller indgrebet i dettes manøvrering skal være opnået gennem tvang. Bestemmelsen omfatter således ikke svig og udnyttelse, misbrug af afhængighedsforhold eller lignende mere indirekte påvirkningsmidler. Bestemmelsen omfatter heller ikke tilfælde hvor gerningsmanden, uden at udøve tvang over for personer i fartøjet, selv ødelægger et instrument i fartøjet og derved fremkalder f. eks. en nødlanding. Forhold af denne art vil imidlertid kunne straffes efter andre regler, bl. a. straffelovens § 183 om forvoldelse af transportulykke eller § 184 om forstyrrelse af driftssikkerheden, jfr. bilag 3.

Gerningsmandens overtagelse af kontrollen over luftfartøjet vil normalt give sig udslag i, at dette tvinges til at skifte kurs eller landingssted eller i øvrigt foretage manøvrer i luften eller på jorden efter gerningsmandens ønske, som ellers ikke ville blive foretaget. Kontrollen over fartøjet behøver dog ikke at give sig sådanne udslag, men kan f. eks. alene have til formål at tage besætning og passagerer som gidsler.

Indgreb i et luftfartøjs manøvrering behøver heller ikke at give sig udslag i fartøjets manøvrer,

men kan ske på enhver måde, hvorved besætningens frie føring af luftfartøjet vanskeliggøres, f. eks. ved indgreb i radiokommunikationen.

Strafbarheden er betinget af forsæt, men gerningsmanden behøver ikke at have haft til hensigt at iværksætte truslen, hvis den truede ikke bøjer sig. Det er tilstrækkeligt, at truslen fremsættes på en sådan måde, at den er egnet til at tvinge.

Strafferammen er foreslået fastsat til fængsel indtil 10 år, der ifølge stk. 2 forhøjes til fængsel i indtil 16 år, hvis handlingen har haft en særlig farlig karakter. Bortset fra, at man i overensstemmelse med de retningslinier, der er fulgt i de senere års straffelovgivning, har undladt at fastsætte nogen mindstestraf, svarer den foreslåede strafferamme til den i § 288 om røveri.

Om strafferammerne i de tidligere nævnte bestemmelser i Sverige, Norge og Finland henvises til bilag 2.

#### *Til § 1, nr. 4.*

Efter § 184, hvis ordlyd er gengivet i bilag 3, straffes den, der forstyrrer sikkerheden for driften af forskellige transportmidler, herunder luftfartøjer. Da den foreslåede bestemmelse i § 183 a om kapring af luftfartøjer netop er begrundet bl. a. i den forstyrrelse af luftfartsdriften, som sådanne handlinger forvolder, er der ikke behov for, at handlinger, der straffes efter § 183 a, tillige skal kunne straffes efter § 184.

**Bilag 1.****CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL SEIZURE OF AIRCRAFT****Preamble****THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION**

CONSIDERING that unlawful acts of seizure or exercise of control of aircraft in flight jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of civil aviation;

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern;

CONSIDERING that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to provide appropriate measures for punishment of offenders;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

*Article 1*

Any person who on board an aircraft in flight:

(a) unlawfully, by force or threat thereof, or by any other form of intimidation, seizes, or exercises control of, that aircraft, or attempts to perform any such act, or

(b) is an accomplice of a person who performs or attempts to perform any such act

commits an offence (hereinafter referred to as "the offence").

*Article 2*

Each Contracting State undertakes to make the offence punishable by severe penalties.

*Article 3*

1. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until

**KONVENTION OM BEKÆMPELSE AF ULOVLIG BEMÆGTIGELSE AF LUFTFARTØJER****Indledning.****DE I DENNE KONVENTION DELTAGENDE STATER ER**

DA ulovlige handlinger, hvis formål er at bemægtige sig eller udøve kontrol over luftfartøjer under flyvning, truer sikkerheden for personer og gods, forstyrrer luftfarten på alvorlig måde og undergraver befolkningernes tillid til den civile luftfarts sikkerhed;

DA forekomsten af sådanne handlinger må give anledning til alvorlig bekymring;

DA der for at forebygge sådanne handlinger er et påtrængende behov for at gennemføre egnede foranstaltninger med henblik på at straffe gerningsmændene;

BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

*Artikel 1*

Enhver, som ombord i et luftfartøj under flyvning

a) uretmæssigt, ved vold eller trusel herom, eller ved enhver anden form for trusel bemægtiger sig eller udøver kontrol over luftfartøjet, eller forsøger at udføre en sådan handling, eller

b) medvirker til, at en anden udfører eller forsøger at udføre enhver sådan handling,

begår en forbrydelse (herefter betegnet „forbrydelsen“).

*Artikel 2*

Enhver kontraherende stat forpligter sig til at fastsætte strenge straffe for forbrydelsen.

*Artikel 3*

1. I denne konvention anses et luftfartøj for at være under flyvning på ethvert tidspunkt fra det øjeblik, da alle dets udvendige døre er lukket efter indstigning, indtil det

Oversættelse.

the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board.

2. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

3. This Convention shall apply only if the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft; it shall be immaterial whether the aircraft is engaged in an international or domestic flight.

4. In the cases mentioned in Article 5, this Convention shall not apply if the place of take-off and the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in that Article.

5. Notwithstanding paragraphs 3 and 4 of this Article, Articles 6, 7, 8 and 10 shall apply whatever the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft, if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registration of that aircraft.

#### *Article 4*

1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence and any other act of violence against passengers or crew committed by the alleged offender in connection with the offence, in the following cases:

- (a) when the offence is committed on board an aircraft registered in that State;
- (b) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;
- (c) when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee who has his principal place of business or, if the lessee has no such place of business, his permanent residence, in that State.

øjeblik, da nogen sådan dør er åbnet for udstigning. I tilfælde af nødlanding skal flyvningen anses for at vedvare, indtil de kompetente myndigheder overtager ansvaret for luftfartøjet og for ombordværende personer og gods.

2. Konventionen skal ikke finde anvendelse på luftfartøjer, der benyttes i militær-, told- eller polititjeneste.

3. Konventionen finder kun anvendelse, hvis startstedet eller det faktiske landingssted for det luftfartøj, hvori forbrydelsen er begået, er beliggende uden for den stat, hvor luftfartøjet er registreret; dette gælder uanset om fartøjet anvendes i international eller national trafik.

4. I de tilfælde, som er omfattet af artikel 5, finder konventionen ikke anvendelse, hvis både startstedet og det faktiske landingssted for det luftfartøj, hvori forbrydelsen er begået, ligger inden for samme stat, og denne hører til de stater, der er nævnt i artikel 5.

5. Uanset bestemmelserne i stk. 3 og 4, finder artiklerne 6, 7, 8 og 10 anvendelse uden hensyn til luftfartøjets startsted eller faktiske landingssted, hvis gerningsmanden eller den formodede gerningsmand findes i en anden stat end den, hvor luftfartøjet er registreret.

#### *Artikel 4*

1. Enhver kontraherende stat skal træffe sådanne foranstaltninger, som måtte være nødvendige for at udøve jurisdiktion overfor forbrydelsen og enhver anden volds handling mod passagerer eller besætning, og som den formodede gerningsmand har begået i forbindelse med forbrydelsen, i følgende tilfælde:

- a) når forbrydelsen er begået ombord i et luftfartøj, der er registreret i staten;
- b) når det luftfartøj, hvori forbrydelsen er begået, lander inden for statens område med den formodede gerningsmand ombord;
- c) når forbrydelsen er begået ombord i et luftfartøj, der er udlejet uden besætning til en person, som har sit hovedforretningssted, eller i mangel af et sådant forretningssted sin faste bopæl, i staten.

2. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to any of the States mentioned in paragraph 1 of this Article.

3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

#### *Article 5*

The Contracting States which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

#### *Article 6*

1. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, shall take him into custody or take other measures to ensure his presence. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

2. Such State shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

3. Any person in custody pursuant to paragraph 1 of this Article shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft, the State mentioned in Ar-

2. Enhver kontraherende stat skal endvidere træffe sådanne foranstaltninger, som måtte være nødvendige for at udøve jurisdiktion over forbrydelsen, hvis den formodede gerningsmand befinder sig inden for dens område, og staten ikke i medfør af artikel 8 udleverer ham til en af de i stk. 1, nævnte stater.

3. Konventionen udelukker ikke straffetlig jurisdiktion udøvet i overensstemmelse med national lovgivning.

#### *Artikel 5*

Kontraherende stater, som opretter fælles organisationer for lufttransport eller internationale virksomheder, der anvender luftfartøjer, som er genstand for fælles eller international registrering, skal på hensigtsmæssig måde for hvert luftfartøj udpege den stat iblandt dem, som skal udøve jurisdiktionen og fungere som registreringsland i henhold til denne konvention, samt give underretning herom til organisationen for international civil luftfart, der viderebringer underretningen til alle de i konventionen deltagende stater.

#### *Artikel 6*

1. Når betingelserne herfor er tilstede, skal enhver kontraherende stat, inden for hvis område gerningsmanden eller den formodede gerningsmand befinder sig, tage ham i forvaring eller træffe andre foranstaltninger for at sikre hans tilstedeværelse. Forvaringen og de nævnte andre foranstaltninger skal ske i overensstemmelse med statens lovgivning, men kan ikke oprettholdes udover, hvad der er nødvendigt for, at der kan indledes strafforfølgning eller tages skridt til udlevering.

2. Staten skal straks iværksætte en foreløbig undersøgelse af sagens omstændigheder.

3. Enhver, der er taget i forvaring i henhold til stk. 1, skal bistås med straks at komme i forbindelse med den nærmeste repræsentant for den stat, hvori han er statsborger.

4. Når en stat i henhold til denne artikel har taget en person i forvaring, skal den øjeblikkelig underrette den stat, hvor luftfartøjet er registreret, den stat, som er

ticle 4, paragraph 1 (c), the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested States of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

#### *Article 7*

The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution.

Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of that State.

#### *Article 8*

1. The offence shall be deemed to be included as an extraditable offence in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offence as an extraditable offence in every extradition treaty to be concluded between them.

2. If a Contracting State which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another Contracting State with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for extradition in respect of the offence. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.

3. Contracting States which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offence as an extraditable offence between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.

nævnt i artikel 4, stk. 1, c), den stat, hvori den forvarede er statsborger, og — hvis den førstnævnte stat finder anledning her til — enhver anden interesseret stat, om at en sådan person er i forvaring og om de omstændigheder, der ligger til grund for hans tilbageholdelse. Den stat, der foretager den foreløbige undersøgelse, jfr. stk. 2, skal straks give de nævnte stater meddelelse om undersøgelsesresultaterne og oplyse, om den agter at udøve jurisdiktion.

#### *Artikel 7*

Den kontraherende stat, inden for hvis område den formodede gerningsmand findes, skal, hvis den ikke udleverer ham, uden nogensomhelst undtagelse og uanset om forbrydelsen er begået inden for dens område, overgive sagen til sine kompetente myndigheder med henblik på strafforfølgning. Disse myndigheder skal træffe deres afgørelse efter samme retningslinjer, som i henhold til statens lovgivning anvendes ved enhver anden lovovertrædelse af alvorlig karakter.

#### *Artikel 8*

1. Forbrydelsen skal anses for optaget i enhver udleveringstraktat, der består mellem de kontraherende stater, blandt de forbrydelser, der kan medføre udlevering. De kontraherende stater forpligter sig til i enhver udleveringstraktat, de afslutter med hinanden, at optage forbrydelsen blandt de forbrydelser, der kan medføre udlevering.

2. Hvis en kontraherende stat, som kun foretager udlevering på grundlag af en traktat herom, modtager en anmodning om udlevering fra en anden kontraherende stat, med hvilken den ikke har afsluttet udleveringstraktat, kan den betragte denne konvention som det retlige grundlag for udlevering i anledning af forbrydelsen. For udleveringen gælder i øvrigt de bestemmelser, der er fastsat i den anmodede stats lovgivning.

3. Kontraherende stater, som ikke gør udlevering betinget af, at der består en traktat herom, skal gensidigt anse forbrydelsen som en sådan forbrydelse, der kan medføre udlevering i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i den anmodede stats lovgivning.



4. The offence shall be treated, for the purpose of extradition between Contracting States, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States required to establish their jurisdiction in accordance with Article 4, paragraph 1.

#### *Article 9*

1. When any of the acts mentioned in Article 1(a) has occurred or is about to occur, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.

2. In the cases contemplated by the preceding paragraph, any Contracting State in which the aircraft or its passengers or crew are present shall facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable, and shall without delay return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

#### *Article 10*

1. Contracting States shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offence and other acts mentioned in Article 4. The law of the State requested shall apply in all cases.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect obligations under any other treaty, bilateral or multilateral, which governs or will govern, in whole or in part, mutual assistance in criminal matters.

#### *Article 11*

Each Contracting State shall in accordance with its national law report to the Council of the International Civil Aviation Organization as promptly as possible any relevant information in its possession concerning:

- (a) the circumstances of the offence;
- (b) the action taken pursuant to Article 9;
- (c) the measures taken in relation to the offender or the alleged offender, and, in

4. For så vidt angår udlevering mellem kontraherende stater, skal forbrydelsen anses som begået ikke blot dér, hvor den fandt sted, men også i de stater, som ifølge artikel 4, stk. 1, skal kunne udøve jurisdiktion overfor forbrydelsen.

#### *Artikel 9*

1. Når en af de handlinger, der er nævnt i artikel 1, a), er begået eller ved at blive begået, skal de kontraherende stater træffe alle egnede foranstaltninger til at tilbagegive kontrollen over luftfartøjet til dets lovlige chef eller til at bevare hans kontrol over fartøjet.

2. I de tilfælde, som er omtalt i stk. 1, skal enhver kontraherende stat, i hvilken luftfartøjet eller dets passagerer eller besætning befinder sig, lette passagerernes og besætningens muligheder for snarest at fortsætte deres rejse og uden tøven tilbagegive luftfartøjet og dets last til de personer, som har retmæssigt krav på besiddelsen.

#### *Artikel 10*

1. De kontraherende stater skal yde hinanden størst mulig bistand i forbindelse med strafforfølgning i anledning af forbrydelsen og andre handlinger, nævnt i artikel 4. Den anmodede stats lovgivning finder undtagelsesfrit anvendelse.

2. Bestemmelserne i stk. 1 påvirker ikke forpligtelser i henhold til nogen anden, bestående eller fremtidig, bilateral eller multilateral, traktat, der helt eller delvis regulerer spørgsmålet om gensidig bistand i straffesager.

#### *Artikel 11*

Enhver kontraherende stat skal i overensstemmelse med sin nationale lovgivning snarest muligt underrette rådet for organisationen for international civil luftfart om alle relevante oplysninger, som den er i besiddelse af vedrørende:

- a) omstændighederne ved forbrydelsen;
- b) de skridt, der er taget i medfør af artikel 9;
- c) de foranstaltninger, der er truffet over for gerningsmanden eller den formodede

particular, the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.

### Article 12

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the Depositary Governments.

### Article 13

This Convention shall be open for signature at The Hague on 16 December 1970, by States participating in the International Conference on Air Law held at The Hague from 1 to 16 December 1970 (hereinafter referred to as The Hague Conference). After 31 December 1970, the Convention shall be open to all States for signature in Moscow, London and Washington. Any State which does not sign this Convention before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this Article may accede to it at any time.

2. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist

gerningsmand, herunder navnlig resultatet af enhver udleveringssag eller andre retslige handlinger.

### Artikel 12

1. Enhver uoverensstemmelse mellem to eller flere kontraherende stater om fortolkningen eller anvendelsen af denne konvention, der ikke kan afgøres ved forhandling, skal efter en af disse staters anmodning henvises til voldgift. Såfremt der ikke inden for 6 måneder fra datoen for anmodningen om voldgift kan opnås enighed mellem parterne om voldgiftsrettens sammensætning, kan enhver af parterne henvise tvisten til Den internationale Domstol ved en anmodning herom i overensstemmelse med domstolens statutter.

2. Enhver stat kan ved undertegnelsen eller ratifikationen af denne konvention eller ved sin tiltrædelse af konventionen erklære, at den ikke anser sig for bundet af bestemmelsen i stk. 1. De øvrige kontraherende stater skal ikke være bundet af stk. 1 over for en kontraherende stat, der har taget et sådant forbehold.

3. Enhver kontraherende stat, der har taget forbehold i medfør af stk. 2 kan når som helst trække dette forbehold tilbage ved meddelelse til depositarregeringerne.

### Artikel 13

1. Denne konvention står åben for undertegnelse i Haag den 16. december 1970 af stater, der deltager i den internationale konference om luftfartslovgivning, der afholdes i Haag fra 1. til 16. december 1970 (herefter betegnet Haagerkonferencen). Efter 31. december 1970 står konventionen åben for alle stater til undertegnelse i Moskva, London og Washington. Enhver stat, som ikke undertegner konventionen før dens ikrafttræden i henhold til stk. 3, kan når som helst tiltræde konventionen.

2. Konventionen skal ratificeres af de undertegnende stater. Ratifikations- og tiltrædelsesdokumenter skal deponeres hos regeringerne i Unionen af sovjetiske socialistiske republikker, Det forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland samt

Bilag til f. t. l. vedr. borgerlig straffelov m. v.

Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, which are hereby designated the Depositary Governments.

3. This Convention shall enter into force thirty days following the date of the deposit of instruments of ratification by ten States signatory to this Convention which participated in The Hague Conference.

4. For other States, this Convention shall enter into force on the date of entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of this Article, or thirty days following the date of deposit of their instruments of ratification or accession, whichever is later.

5. The Depositary Governments shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Convention, and other notices.

6. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered by the Depositary Governments pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

#### *Article 14*

1. Any Contracting State may denounce this Convention by written notification to the Depositary Governments.

2. Denunciation shall take effect six months following the date on which notification is received by the Depositary Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their Governments, have signed this Convention.

DONE at The Hague, this sixteenth day of December, one thousand nine hundred and seventy, in three originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

Amerikas forenede Stater, som herved udpeges som depositarregeringerne.

3. Konventionen træder i kraft 30 dage efter at 10 stater, som har undertegnet konventionen og deltaget i Haagerkonferencen, har deponeret deres ratifikationsdokument.

4. For andre stater træder konventionen i kraft fra tidspunktet for dens ikrafttræden i henhold til stk. 3, eller 30 dage efter datoen for deponeringen af statens ratifikations- eller tiltrædelsesdokument, hvis dette tidspunkt ligger efter det førstnævnte.

5. Depositarregeringerne skal straks underrette alle undertegnende og tiltrædende stater om datoen for hver enkelt undertegnelse, for deponeringen af hver enkelt ratifikations- eller tiltrædelsesdokument, for konventionens ikrafttræden og om enhver anden meddelelse.

6. Så snart konventionen træder i kraft, skal den registreres af depositarregeringerne i henhold til artikel 102 i De forenede Nationers pagt og i henhold til artikel 83 i konventionen om international civil luftfart (Chicago 1944).

#### *Artikel 14*

1. Enhver kontraherende stat kan opsig denne konvention ved skriftlig meddelelse til depositarregeringerne.

2. Opsigelsen får virkning 6 måneder efter den dato, da depositarregeringerne har modtaget meddelelsen.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede, som har behørig fuldmagt dertil fra deres regeringer, undertegnet denne konvention.

UDFÆRDIGET i Haag den sekstende dag i december, nitten hundrede og halvfjerds, i tre originaler, der hver er udfærdiget i fire autentiske tekster på det engelske, franske, russiske og spanske sprog.

## Bilag 2.

## Svenske, norske og finske straffebestemmelser om kapring af luftfartøj.

## Sverige.

Ved lov nr. 188 af 27. maj 1971, der trådte i kraft den 9. juni 1971, blev i brottsbalken indsat følgende bestemmelse:

„5 a § Den som ombord på luftfartyg medelst olaga tvång bemäktigar sig fartyget eller ingriper i dess manövrering, dömes för *kapning av luftfartyg* till fängelse i högst fyra år.

Är brottet grovt, dömes till fängelse, lägst ett och högst tio år. Vid bedömande huruvida brottet är grovt skall särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen eljest varit av särskilt farlig art.“

## Norge.

Ved lov nr. 81 af 18. juni 1971, der trådte i kraft ved lovens offentliggørelse, blev i den almindelige borgerlige straffelov indsat følgende bestemmelse:

## „§ 151 a.

Med fengsel fra 2 år inntil på livstid straffes den som om bord i luftfartøyt ved vold, trusler eller på annen måte ulovlig tiltvinger seg kontroll over fartøyet eller for øvrig griper inn i flygningen. Under særdeles formildende omstendigheter kan straffen settes under det nevnte lavmål.

Medvirkning straffes på samme måte.

Forsøk kan straffes like med fullbyrdet forbrytelse.“

## Finland.

Den finske rigsdag har den 2. november 1971 vedtaget en ændringslov til straffeloven, der kan forventes stadfæstet i slutningen af november 1971, og derefter vil træde i kraft formentlig i begyndelsen af december 1971. Ved ændringsloven indsættes i straffeloven følgende bestemmelse:

## „14 a §.

Den som ombord på luftfartyg genom våld eller hot olagligen tvingar befälhavaren eller medlem av besättningen till åtgärd vid fartygets förande eller att avstå från sådan eller på sagda sätt eljest bemäktigar sig fartyget eller ingriper i dess förfarande eller gång, skall för *kapning av luftfartyg* dömas till tukthus i *minst två och högst tolv år*.

Är *kapningen icke ägnad att framkalla allvarlig fara för luftfartygets passagerare eller besättning eller bör brottet eljest, med beaktande av de omständigheter i deras helhet, vilka föranlett brottet och framgå av detsamma, anses ringare än den i 1 mom. avsedda gärningen, skall gärningsmannen för olagligt besittningstagande av luftfartyg dömas till fängelse.*

Försök till brott, som nämnas i denna paragraf, är straffbart.“

## Bilag 3.

**§§ 6-9, 183, 184 og 260 i borgerlig straffelov, lovbekendtgørelse nr. 347 af 15. august 1967.**

**§ 6.** Under dansk straffemyndighed hører handlinger, som foretages

- 1) i den danske stat,
- 2) på dansk fartøj, som befinder sig uden for nogen stats folkeretlig anerkendt område,
- 3) på dansk fartøj, som befinder sig på fremmed folkeretlig anerkendt område, af personer, der hører til fartøjet eller som rejsende følger med dette.

*Stk. 2.* Justitsministeren bestemmer, i hvilket omfang handlinger, som på dansk område foretages om bord i fremmed fartøj af og imod nogen, der hører til eller som rejsende følger med dette, skal påtales.

**§ 7.** Under dansk straffemyndighed hører fremdeles handlinger, som en person, der har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat, har foretaget uden for denne,

- 1) for så vidt handlingen er foretaget uden for folkeretlig anerkendt statsområde, hvis handlinger af den pågældende art kan medføre højere straf end hæfte,
- 2) for så vidt handlingen er foretaget inden for sådant område, hvis den er strafbar også efter den dér gældende lovgivning.

*Stk. 2.* Bestemmelserne i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse med hensyn til handlinger begået af en person, der har indfødsret eller bopæl i Finland, Island, Norge eller Sverige, og som opholder sig her i landet.

**§ 8.** Under dansk straffemyndighed hører endvidere handlinger, foretagne uden for den danske stat, uden hensyn til, hvor gerningsmanden hører hjemme,

- 1) når handlingen krænker den danske stats selvstændighed, sikkerhed, forfatning eller offentlige myndigheder, en embedspligt mod staten eller sådanne interesser, hvis retsbeskyttelse i den danske stat forudsætter en særlig tilknytning til denne,
- 2) når handlingen krænker en forpligtelse, som det ifølge lov påhviler gerningsmanden at iagttage i udlandet, eller en ham over for dansk fartøj påhvilende tjenestepligt,

3) når en uden for folkeretlig anerkendt statsområde foretagen handling krænker nogen, der har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat, og handlinger af den pågældende art kan medføre højere straf end hæfte.

*Stk. 2.* I det under nr. 3 nævnte tilfælde afgør rigsadvokaten, om påtale skal finde sted.

**§ 9.** I de tilfælde, i hvilke en handlings strafbarhed afhænger af eller påvirkes af en indtrædt eller tilsigtet følge, betragtes handlingen tillige som foretaget dér, hvor virkningen er indtrædt eller tilsigtet at skulle indtræde.

— — — —

**§ 183.** Den, der til skade for andres person eller formue forvolder sprængning, spredning af skadevoldende luftarter, oversvømmelse, skibbrud, jernbane- eller anden transportulykke, straffes med fængsel fra 6 måneder til 12 år.

*Stk. 2.* Sker det under de i § 180 angivne omstændigheder, er straffen fængsel ikke under 4 år.

*Stk. 3.* Begås forbrydelsen uagtsomt, er straffen bøde, hæfte eller fængsel indtil 2 år.

**§ 184.** Med fængsel indtil 6 år, under mildende omstændigheder med hæfte, straffes den, der uden at være strafskyldig efter § 183 forstyrrer sikkerheden for jernbaners, fartøjers, motorkøretøjers eller lignende transportmidlers drift eller sikkerheden for færdsel på offentlige færdselsveje.

*Stk. 2.* Begås forbrydelsen uagtsomt, er straffen bøde eller hæfte.

— — — —

**§ 260.** Med bøde eller hæfte eller med fængsel indtil 2 år straffes for ulovlig tvang den, som

- 1) ved vold eller ved trusel om vold, om betydelig skade på gods, om frihedsberøvelse

eller om at fremsætte usand sigtelse for strafbart eller ærerørigt forhold eller at åbenbare privatlivet tilhørende forhold tvinger nogen til at gøre, tåle eller undlade noget,

2) ved trusel om at anmelde eller åbenbare et strafbart forhold eller om at frem-

sætte sande ærerørige beskyldninger tvinger nogen til at gøre, tåle eller undlade noget, for så vidt fremtvingelsen ikke kan anses tilbørlig begrundet ved det forhold, som truslen angår.