

[Ministeren for kulturelle anliggender.]

Udvalget påregner at afgive betænkning i løbet af sommeren 1973, hvorefter lovforslag vil kunne fremsættes i folketingsåret 1973-74.

Også af denne grund vil det være ønskeligt, at man ikke ved allerede nu at fremsætte forslag til ændring af tilskudsbestemelsen i lovens § 5 foregriber en kommende tilskudsmæssig nyordning.

Jeg skal derfor anbefale forslaget om udskydelse af lovrevisjonen til tingets velvilige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål om meddelelse af orlov til folketingsmand Jørgen Peder Hansen.

Formanden: Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at den ønskede orlov meddeles fra og med den 5. november d. å. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmand Jørgen Peder Hansen.

Formanden: Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at stedfortræderen indkaldes. (Ophold). Det er vedtaget. Stedfortræderen vil herefter blive indkaldt som midlertidigt medlem af folketinget fra og med den 5. november d. å.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om udskrivningsprocenten for kalenderåret 1973.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 15) findes i tidenden sp. 306)

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 76 stemmer; 68

medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport.

(Lovforslaget (nr. 28) findes i tillæg A. sp. 375, fremsættelsen i tidenden sp. 105).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Otto Mørch: Den internationale arbejdsorganisation ILO har udarbejdet en rapport om vejtransport, hvori man beskæftiger sig med en række af de forhold, som . . .

Formanden: Jeg synes, vi med det samme må indstille os på, at der skal være mere ro i salen.

Otto Mørch: Den internationale arbejdsorganisation ILO har udarbejdet en rapport om vejtransport, hvori man beskæftiger sig med en række af de forhold, som frembyder en særlig risiko for trafikikkerheden. Ser man nærmere på rapporten, fremgår det tydeligt, at den professionelle chaufførs måske allerfarligste fjende er den træthed, der indtræder efter mange timer bag rattet og deraf følgende mangel på søvn og tilstrækkelig hvile. Man har også en amerikansk undersøgelse, der viser, at mellem 4 og 15 chauffører for hver 100, der er indblandet i ulykker, simpelt hen er faldet i søvn under kørslen, fordi de var fuldkomment udmattede. Derfor er det vigtigste for en bedring af chaufførernes arbejdsvilkår efter ILOs opfattelse, at man søger de standarder, der allerede er vedtaget, gennemført og kontrolleret i praksis, og her kan netop De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransporten medvirke til en betydelig bedring.

På denne alvorlige baggrund kan jeg derfor give tilslutning både til en hurtig og velvillig behandling af arbejdsministerens lov-

[Otto Mørch.]

forslag, så det bliver muligt for ministeren snarest gennem lovens bemyndigelse at få fastsat sådanne supplerende regler; der er en forudsætning både for den praktiske anvendelse af de forskellige rådsforordninger og for kontrol med disse, som vi nu som medlemmer af EF kan drage nytte af — og jeg vil gerne understrege: drage værdifuld nytte af.

Jeg skal i øvrigt ikke her ved første behandling gå i enkeltheder på dette vigtige lovområde. Jeg går ud fra, at vi under en udvalgsbehandling i arbejdsmarkedsudvalget får mulighed for nærmere at vurdere både de arbejderbeskyttende konsekvenser af forslaget, de erhvervsmæssige konsekvenser af forslaget og også de trafikpolitiske konsekvenser.

Mads Eg Damgaard: I Fællesskaberne har man forskellige rådsforordninger, som er udstedt til sikring af transporten. Det lovforslag, der her er til behandling, er faktisk en bemyndigelse til arbejdsministeren til at kunne træffe sådanne bestemmelser, at vi kan sørge for overholdelse af disse rådsforordninger, som vi i realiteten har tiltrådt ved vor underskrivelse af EF-traktaten.

Alle parter må være interesserede i, at man får så ensartede beskyttelsesforanstaltninger for landevejstransporten som muligt. Det er klart, at det er i allerhøjeste grad en international virksomhed, der her foregår, og det har noget at gøre med menneskets ve og vel, ikke blot for føreren, men også for medtrafikanter og mange andre. Det kan dreje sig om meget farlige køretøjer; de er udmærkede, men hvis de behandles forkert, f. eks. fordi føreren ikke får den tilstrækkelige hvile, kan det gå forfærdelig galt.

Vort parti er altså indstillet på at være meget velvilligt over for dette lovforslag og håber på, at vi får en god forhandling i udvalget om disse problemer.

En af de ting, jeg er meget interesseret i, er et forslag om at indføre en slags sladreapparat, en skive, der fortæller dagens forløb for føreren. Den fortæller altså, om han har fået den tilstrækkelige hviletid, hvor meget han har kørt, og hvordan hele dagen i virkeligheden er forløbet for ham. Skal man helt til bunds og have meget nøje kontrol med

sådan en chaufførs daglige dag i en lastbil f. eks., så er sådan et kontrolapparat uhyre værdifuldt. Først efter 1. januar 1978 påbydes disse apparater, men jeg kan godt sige med det samme, at jeg er interesseret i dem. Jeg kender dem også fra anden form for virksomhed, hvor man har sådanne sladreapparater, der kan fortælle, hvad der er sket. Alle er som sagt interesserede i det, og vi kan tilsige vores partis velvillige behandling i udvalget.

Karlskov Jensen: Som det er blevet sagt allerede, er der her tale om en følgelov i forbindelse med vores optagelse i fællesmarkedet. Det er en arbejderbeskyttelseslov, sådan som det fremgår af betegnelsen på lovforslaget, og det drejer sig om, at de regler, der hidtil har været gældende i fællesmarkedet, nu skal udvides til også at omfatte trafikken her i Danmark.

Jeg synes, det er værdifuldt, at man fra dansk side under optagelsesforhandlingerne har fået udvirket, at der bliver en 3-årig tilpasningstid på nogle af områderne og en 5-årig på andre områder.

Det, der er tale om, er jo regler, der vedrører lastbiler over 3½ t og rutebiler, der kører på ruter over 50 km. Det er altså et udsnit af færdslen, ikke den samlede. Der er begrænsninger i kørselstiden for de enkelte chauffører, der er visse alderskrav, som vi i forvejen, så vidt jeg kan se, opfylder, og der er en række bestemmelser om hviletid for chaufførerne forud for eller ind imellem køretidene. Det er naturligt, at disse bestemmelser medfører visse udgifter for vognmændene, der bliver tale om personaleudvidelser, der bliver tale om, at nogle af de ældre vogne må ombygges for at skabe plads til to kabiner, sådan at man kan imødekomme de krav, der stilles. Derudover kommer det apparatur, som hr. Mads Eg Damgaard kaldte for et sladreinstrument, et kontrolur, der automatisk registrerer en hel række forhold. Det bliver ikke uden omkostninger for vognmandserhvervet.

På den anden side må man nok se sådan på det, at der her er tale om sikkerhedsforanstaltninger, der ikke alene tjener til at sikre de enkelte chauffører, men som samtidig kan medvirke til at sikre også anden trafik på vejene, og ud fra denne synsvinkel ser vi i venstre med sympati på den bemyndigelse,

[Karlsov Jensen.]

som arbejdsministeren her søger, og vil gerne medvirke ved lovforslagets gennemførelse.

Jeg vil gerne tilføje, at vi har interesse i at få en række ting nærmere belyst i udvalget; ikke mindst vedrørende de straffeforanstaltninger, der kan iværksættes dels over for chaufførerne, dels over for vognmændene — også i de tilfælde, hvor vognmændene sådan set er helt uden mulighed for at hindre overtrædelserne. Det kunne være rart under udvalgsarbejdet at få oplysning om arten og størrelsen af de bøder og andre straffeforanstaltninger, der kan være tale om her.

Vi vil altså fra venstres side gerne medvirke til en hurtig og en positiv udvalgsbehandling.

Valbak: Drøftelserne i dag har som deres forudsætning EF-forordningens bestemmelser af arbejderbeskyttende karakter, og disse fornuftige bestemmelser tog vi stilling til i princippet den 2. oktober. Det, som det nu drejer sig om, er på national grund at supplere med kontrolbestemmelser og med sanktionsbestemmelser. Det kan vi uden forbehold medvirke til.

Alligevel vil vi godt have lejlighed til at drøfte sagen i udvalget. Det har sin baggrund i, at vi jo gennemførte en stor revision af vor nationale arbejderbeskyttelseslovgivning i 1968. Ved den lejlighed fik arbejdsministeren hjemmel til at fastsætte regler, i princippet, så vidt jeg kan se, af samme art som i forordning nr. 543/69 med tilføjelser af 1972, også kontrolregler. Denne hjemmel skulle med udarbejdede bestemmelser gøre det muligt at tiltræde en europæisk overenskomst af 1962. Jeg synes, det kan være rimeligt lige at se på i udvalget, hvordan det ligger med det arbejde, og dernæst hvordan det arbejde korresponderer med det regelsæt, som skal udarbejdes i forbindelse med EF-forordningen om arbejderbeskyttelse for de internationale transport-

arbejdere. Det skulle vi nok hurtigt kunne nå til ende med.

Vi vil i øvrigt gerne medvirke til, at ministeren hurtigt får sin bemyndigelse til at udforme de administrative regler; vi plejer jo at have administrativt fastsatte regler i sager af denne art, også når det drejer sig om nationale bestemmelser af tilsvarende teknisk karakter.

Arne Larsen: Socialistisk folkeparti kan i og for sig også give tilslutning til det af ministeren fremsatte lovforslag, fordi mit parti naturligvis ser en vital interesse i, at der bliver gennemført en virkelig ordentlig arbejderbeskyttelse inden for landevejstransporten og ikke mindst inden for den internationale landevejstransport.

Det lovforslag, vi her behandler, er altså en følge af vor tilslutning til EF, og det er i henhold til en rådsforordning, nr. 543/69, der nu gennemføres visse bestemmelser om hviletid, dels hvilken hviletid der skal være gået forud for transportarbejdets påbegyndelse, den såkaldte 11 timers regel, dels regler for, hvilke hviletider der skal opretholdes under transportarbejdets udførelse, regler for, hvor lange vejstrækninger der kan gennemkøres med disse tunge lastvognstog i løbet af en maksimal arbejdsdags længde på 8 timer.

Endvidere fastsættes der regler for, hvor lang en arbejdsuge man må have ved det pågældende arbejde, og her må jeg konstatere, at EF-forordningens regler om arbejdstidens længde ikke rigtig er i overensstemmelse med vore herhjemme gældende regler. Arbejdsgens længde kan gå helt op til 48 timer, mens vi jo herhjemme har 41 $\frac{3}{4}$ time, så vidt jeg erindrer. Der er jo altså visse bestemmelser, som ikke helt er i overensstemmelse med dansk lovgivning.

Jeg vil ligesom hr. Valbak spørge ministeren om, hvorfor vi egentlig ikke for længst har gennemført regler for danske køretøjer i international vejtransport. I arbejderbeskyttelseslovens § 31, stk. 5, har ministeren

[Arne Larsen.]

jo en bemyndigelse til at udstede sådanne bestemmelser, f. eks. om indførelse af kontrolbøger osv., men det har vi ikke set noget af siden denne lovs gennemførelse. Hvordan kan det egentlig være, at vi ikke for længst har ordnet det problem? Man har på internationalt plan behandlet disse spørgsmål gennem flere år. Derfor vil jeg gerne spørge: hvilke konsekvenser får egentlig dette lovforslag for vor egen lovgivning, for vor egen arbejderbeskyttelseslov?

Så vidt jeg har forstået, har Danmark ved en bestemt lejlighed, nemlig den 4. april 1970, tilsluttet sig den af FN's økonomiske kommission for Europa udarbejdede vejtransportaftale. Den hedder sådan noget som AETR, og den er jo ikke rigtig i overensstemmelse med EF-forordningen — eller var det ikke.

Nu henviser ministeren til forskellige forordninger i sine bemærkninger, nemlig også forordning nr. 514/72 og nr. 515/72. Jeg har forsøgt at dykke ned i disse forordninger, og med det gode biblioteks hjælp heroppe har jeg fået en afskrift af Amtsblætter fra De europæiske Fællesskaber af 1972, men mine sprogkundskaber er ikke så gode, at jeg sådan på en studs kan oversætte, hvad der står i disse forordninger. Bemærkelsesværdigt er det jo, at ministeren henviser til disse forordninger. Jeg synes ærlig talt, det ville være på sin plads, når man fremsætter et sådant lovforslag, at man forsyner lovforslaget med de nødvendige bilag oversat til dansk, altså hvad disse forordninger går ud på, således at folketingets medlemmer kan få en chance for at sætte sig ind i, hvad det egentlig er, ministeren vil kontrollere.

Er det denne vejtransportaftale af 4. april 1970, eller er det EF-forordningen, han skal kontrollere? Jeg har forstået ved også at studere supplementsbindene, som vi jo har fået her de sidste 2—3 år om udviklingen i Fællesskaberne, at der har været et skisma mellem på den ene side denne europæiske overenskomst og på den anden side EF-forordningen af 1969, og jeg har forstået, at de to forordninger, som ministeren henviser til, måske har klaret det problem op. Derfor vil jeg godt vide: hvad er egentlig den maksimale arbejdstids længde i dag i henhold til forordningerne, er det 8 timer, eller er det 9

timer? Måske ministeren kan redegøre lidt nærmere for det, for i henhold til supplementsbind nr. 3 opstod der jo den situation, at Ministerrådet tilsluttede sig den såkaldte AETR-overenskomst, men Kommissionen protesterede og fandt, at det kunne Ministerrådet ikke tillade sig at gøre. Man ville endda indanke Ministerrådet for Europadomstolen. Måske ministeren kan fortælle os lidt om, hvordan de problemer egentlig blev klaret.

Jeg er altså meget interesseret i at finde ud af, hvad det egentlig er, vi skal kontrollere.

Når jeg har sagt dette, vil jeg tilføje, at jeg er da enig i, at det er nødvendigt af hensyn til en ligestilling på det konkurrence-mæssige område, at der indføres ensartede regler for arbejds- og hviletid og kørelængder med tunge lastmotorkøretøjer; det er nødvendigt også som en social beskyttelsesforanstaltning for personalet, de chauffører, som må arbejde på dette felt. Naturligvis har det også en færdselssikkerhedsfremmende betydning, og disse ting lægger jeg overordentlig stor vægt på. Principielt tror jeg derfor, man kan sige, at det er en rigtig ting, man er kommet ind på, og vi vil gerne være med til at støtte disse bestræbelser.

Jeg vil gerne spørge, når jeg nu er i spørgehjørnet, hvorfor der i relation til rådsforordning nr. 543/69 bliver en overgangsperiode på 3 år, hvad angår den nationale transport, hvorfor vi har taget anstand her, hvorfor man har krævet en 3-årig overgangstid.

Jeg er også interesseret i, om ministeren ville fortælle os lidt om, på hvilke måder han kunne tænke sig at gennemføre disse kontrolforanstaltninger, hvilke straffe der kunne tænkes at komme på tale. Der skal jo i henhold til en forordning gennemføres nogle sladreure eller kontrolapparater i motorkøretøjerne, og jeg er ikke sikker på, at man er lige begejstret for dem alle steder, ej heller blandt chauffører, for et sådant ur kontrollerer jo arbejdstiden minut for minut eller sekund for sekund, så man kan kontrollere, om han har haft en lille afhopning, og hvor lang tid den har stået på. Nu er der noget af det, der er ganske naturligt, selvfølgelig, men jeg tror nu nok, der kan være visse områder, hvor posekiggeriet kan gå lidt for vidt. Spørgsmålet er også, hvilke

[Arne Larsen.]

kontrolforanstaltninger de andre EF-lande virkelig vil være i stand til at gennemføre. Jeg tror, vi har bedre muligheder.

Der skal nok foretages en udvidelse af personalet i arbejdstilsynet, og jeg kunne egentlig tænke mig at spørge arbejdsministeren: hvad er det egentlig for personale, som kan komme på tale, eller skal det ordnes i samarbejde med justitsministeren?

Med disse måske lidt kritiske bemærkninger kan jeg give tilslutning til lovforslaget.

Arbejdsministeren (Erling Dinesen): Må jeg først sige tak for den almindelige, brede tilslutning, der har været til det lovforslag, som vi behandler her. Hr. Mads Eg Damgaard var interesseret i de sladreapparater, som nu skulle installeres i lastbiler, og jeg tror også, det vil være en meget nyttig og hensigtsmæssig foranstaltning.

Jeg er enig med hr. Karlskov Jensen i, at vi gennem tiltrædelse af indholdet i disse forordninger får bedre sikkerhedsbestemmelser på disse områder til gavn for alle, ikke blot chaufførerne, men også for andre, som er med i denne landevejstransport.

Jeg kan være enig i, at det må være rimeligt at give en lang række oplysninger i udvalget, også vedrørende straffebestemmelserne. Der blev spurgt om, hvorvidt jeg var i stand til i dag at give oplysning herom. Hr. Arne Larsen var inde på spørgsmålet om, på hvilken måde jeg havde tænkt mig at denne lovgivning skulle gennemføres, hvordan disse kontrolforanstaltninger skulle gennemføres. Min fornemmelse er den, at vi skal behandle spørgsmålet på helt normal måde; sådan at arbejdsmarkedets parter — igennem Arbejdsrådet, der er det særlige rådgivende organ i arbejderbeskyttelses-spørgsmål — kommer ind i billedet og får lov til at kigge på tingene og arbejde med dem og komme med et udspil til ministeren på et senere tidspunkt. Vi har jo, hvad de vigtigste bestemmelser angår, en vis tid at løbe på.

Hr. Valbak mente, at arbejdsministeren i forvejen havde en bemyndigelse til at gennemføre disse ting. Det har han nu ikke, det har jeg undersøgt nærmere. Forholdet er det, at vi er forpligtet til i direkte tilknytning til disse EF-forordninger at gennem-

føre en lovgivning, der sikrer, at disse forordninger kan gennemføres i praksis, at de kan håndhæves. Der er også en forpligtelse til at gennemføre sanktionsbestemmelser i tilfælde af brud på de regler, der her er tale om.

Hr. Arne Larsen var inde på spørgsmålet om, at arbejdstidsreglerne i EF ikke er så gunstige som de danske. Der er ikke noget i vejen for, at vi kan lave gunstigere regler end dem, der er anført i disse forordninger, det kan vi gøre under hensyn til de særlige danske forhold. I sit udgangspunkt er formålet med denne lovgivning jo det, at man vil forhindre, at der bliver tale om konkurrenceforvridning, og der er altså ikke spor i vejen for, at vi kan sige: vi har de og de regler i forvejen, og på de og de områder ønsker vi gunstigere regler. Det er altså minimums-normer, vi skal opfylde.

Hvilke konsekvenser det vil få for vor egen lov, synes jeg vi må se på under det arbejde, som nu sættes i gang, hvis dette lovforslag vedtages.

Jeg kan da være enig med hr. Arne Larsen i, at forordningerne måske nok burde have været med som bilag til lovforslaget, men ærlig talt, jeg nænnede det ikke, for de fylder — jeg har dem oversat her, og man skal få dem i udvalget — ca. 75 maskinskrevne sider. Jeg synes, det var en lidt voldsom mundfuld at præsentere folketinget for, for det er jo i overvejende grad tekniske ting, de indeholder. Det er klart, at hele udvalget, når vi nu skal behandle lovforslaget nærmere, vil få disse forordninger.

Jeg kan godt her, hvis man ønsker det, gå nærmere ind på hovedbestemmelserne i disse forordninger, men jeg synes egentlig lige så godt, det kan vente til udvalgsarbejdet. Jeg har sendt til samtlige medlemmer af folketingets arbejdsmarkedsudvalg et notat på 2—3 sider, som indeholder de væsentligste bestemmelser i disse forordninger, som danner baggrund for det lovforslag, vi behandler her.

Men som sagt, forordningerne i deres helhed i oversat stand vil være til disposition, og jeg kan egentlig ikke se, det tjener noget formål, at jeg går ind i en længere redegørelse for dette. Hvis man ønsker det, skal jeg gerne give yderligere oplysninger, men i øvrigt takker jeg for tilslutningen.

Valbak: Jeg vil nødig, at ministeren og jeg i denne sag — som i andre naturligtvis — taler forbi hinanden. For at tydeliggøre, hvad jeg sagde på et bestemt punkt: jeg motiverede ønsket om en udvalgsbehandling med henvisning til den hjemmel, arbejdsministeren fik ved loven af 1968 til at lade udarbejde nogle regler, og så sagde jeg, vi gerne ville bruge anledningen til at få konstateret, hvordan de to sæt regler skal korrespondere med hinanden. Jeg mente ikke noget på forhånd.

Formanden: Hr. Arne Larsen har ordet. Det var praktisk, hvis man bad om ordet med det samme, så talerne kunne indpasses i den sædvanlige rækkefølge.

Arne Larsen: Jeg er i og for sig tilfreds med arbejdsministerens redegørelse, men jeg synes nu nok, man kunne have gjort os den tjeneste at sende os notatet; nu siger arbejdsministeren, han har oversendt et notat til arbejdsmarkedsudvalgets medlemmer kl. 11 i dag, men jeg er medlem af det udvalg, og jeg har ikke modtaget noget notat. I øvrigt synes jeg egentlig også, at tidspunktet var lidt vel fremskredent til oversendelse af et sådant notat. Man kunne godt give os en lidt bedre service. Det er blot det, jeg vil anke lidt over.

Mads Eg Damgaard: Det er sådan set det samme, det gælder; jeg beklager også, at vi ikke har fået disse oplysninger noget før, for der er jo en hel del ting, som godt kan have interesse. Når jeg f. eks. i mit første indlæg kaldte apparatet for et sladreapparat, skal danske chauffører ikke tro, at nu skal de sættes under lup og udspioneres og den slags ting. Det må være i deres egen interesse, at man kan se, hvor stærkt de har kørt osv., kort sagt hele dagens forløb for en sådan chauffør. Når vi her i landet og også andre lande udfolder store bestræbelser for at sikre, at selve køretøjet er forskriftsmæssigt i orden for sikkerhedens skyld, er det også nødvendigt, at menneskematerialet er i orden, og ved at indføre sådanne apparater kan vi altså meget nøje kontrollere, om det er det. Derfor ser jeg det ikke som en fjende af chaufførerne, men som et gode for alle. Det ønsker jeg altså at sige, når jeg bruger navnet sladreapparat.

Arbejdsministeren (Erling Dinesen): Jeg beklager naturligtvis, at det notat ikke er kommet frem specielt til ordførerne. Jeg fik en opfordring i går fra medlemmer af folketingets arbejdsmarkedspolitiske udvalg til at lave et kort notat over hovedindholdet af disse forordninger. Det satte jeg i gang med det samme, og det er blevet sendt over i formiddags. Jeg erkender, det burde måske nok have været fremsat i lidt god tid, men oprindelig regnede vi med, at man først var interesseret i at få det under udvalgsbehandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til arbejdsmarkedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af borgerlig straffelov. (Sabotage mod luftfartøjer m. v.).

(Lovforslaget (nr. 30) findes i tillæg A. sp. 337, fremsættelsen i tidenden sp. 106).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Falk Hansen: Formålet med det foreliggende forslag til lov om ændring af borgerlig straffelov er bl. a., at man fra dansk side kan blive i stand til at ratificere Montrealkonventionen.

I sidste folketingssamling blev der gennemført en ændring af straffeloven, som gjorde det muligt for Danmark at ratificere Haagkonventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, såkaldt flykapring. Imidlertid findes der en række andre handlinger end flykapring, som kan være en fare for luftfartssikkerheden, bl. a. ødelæggelse eller beskadigelse af luftfartøjer og luftfartshjælpe midler, anbringelse af bomber o. lign. om bord i luftfartøjer. Derfor er der nu udarbejdet en konvention om bekæmpelse af ulovlige handlinger af den