

man derved ville kunne komme til at skabe vanskeligheder for i givet fald at yde asyl til politiske flygtninge. Under drøftelsen i udvalget plæderede Sovjetunionen stærkt for at foretage en tilføjelse, hvorefter det fastslås, at udlevering som regel skal ske til indregistreringslandet. Dette forslag blev imødegået under henvisning til eksisterende udleveringsaftaler, der kan føre til andre resultater og til, at spørgsmålet er taget i betragtning af ICAO og bør afgøres på Haag-konferencen.

#### Operative 3:

„Declares that the exploitation of unlawful seizure of aircraft to take hostages is to be condemned“

3. operative paragrafs fordømmelse af at benytte flykapringer til at tage gidsler blev som ventet stærkt kritiseret af de arabiske lande; således hævdede Den forenede arabiske Republik, at paragraffen var overflødig, da den allerede var dækket af operative 1. Libanon fandt paragraffen politisk præget og vendt mod de nyligt passerede begivenheder i Det mellemste Østen. I de afsluttende forhandlinger blev det oprindelige forslag, der indledes med ordet „condemns“, omredigeret, således at paragraffen indeholder en erklæring om, at gidseltagning må fordømmes — „is to be condemned“.

Denne omredigering og tilsvarende formulering af operative 4 var den endelige betingelse for de arabiske landes tilslutning. Disse gik formentlig ud fra, at den engelske ordlyd har vendt sig mod fremtiden, medens den efter den korrekte forståelse vil omfatte såvel tidligere som fremtidige tilfælde.

#### Operative 4:

„Declares further that the unlawful detention of passengers and crew in transit or otherwise engaged in civil air travel is to be condemned as another form of wrongful interference with free and uninterrupted air travel“

Den 4. operative paragrafs fordømmelse af tilbageholdelsen af passagerer og besætning i transit eller på andre måder var ikke genstand for særlige drøftelser udover, at paragraffen, der oprindeligt indledtes med ordene „condemns“, blev omredigeret på samme måde som operative 3.

#### Operative 5:

„Urges States to the territory of which a hijacked aircraft is diverted to provide for the care and safety of its passengers and crew and to enable them to continue their journey as soon as practicable and to return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession“.

Da operative paragraf 5's krav om at sørge for passagerer og besætning og sætte dem i stand til at fortsætte rejsen efter kapringen og at returnere fly og last er i overensstemmelse med artikel 11 i Tokyo-konventionen, der allerede fandt tilslutning i resolutionen, der blev vedtaget på 24. samling, gav denne paragraf ikke anledning til drøftelser.

#### Operative 6:

„Invites States to ratify or accede to the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed in Tokyo on 14 September 1963, in conformity with the Convention“.

Under debatten gav en række lande oplysning om, at de allerede havde ratificeret Tokyo-konventionen, efter at de til imødekommelse af opfordringen til ratifikation i operative 6 havde eller ville tage skridt hertil.

#### Operative 7:

„Requests concerted action on the part of States, in accordance with the Charter, towards suppressing all acts which jeopardize the safe and orderly development of international civil air transport“

Efter ønske fra Den forenede arabiske Republik gik forslagsstillerne ind på i operative 7, der anmoder om staternes medvirken til at søge at forhindre alle handlinger, der truer sikkerhed og udvikling indenfor den internationale civile luftfart, at tilføje, at denne medvirken skulle være i overensstemmelse med FN's pagt. Forslagsstillerne fandt egentlig ikke, at tilføjelsen var påkrævet, men skulle der blive stillet formelt ændringsforslag, ville det være vanskeligt at modsætte sig, hvorfor man imødekom ønsket.