

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