

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-