

Ed.

386. Frumvarp til laga

[202. mál]

um breyting á almennum hegningarlögum nr. 19 12. febrúar 1940.

(Lagt fyrir Alþingi á 93. löggjafarþingi, 1972—1973.)

1. gr.

Við 6. gr. bætist nýr málslíður, 4. málslíður, svofelldur:

4. Fyrir brot gegn 165 gr. 2. málsgre., svo og fyrir manndráp, líkamsmeiðingar, frelsissviptingu og önnur ofbeldisverk, sem framin eru í tengslum við brot á þessu ákvæði, og enn fremur fyrir háttsemi, sem milliríkjasamningur (konvention) frá 23. september 1971 um að koma í veg fyrir ólögmætar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna tekur til, eftir að sá samningur hefur verið fullgiltur af Íslands hálfu. Mál samkvæmt þessum tölulíð skal þó aðeins höfða eftir fyrirskipun dómsmálaráðherra.

2. gr.

Ný grein, 120. gr. a, orðist svo:

Nú veitir maður vísvitandi rangar upplýsingar eða lætur uppi vísvitandi rangar tilkynningar, sem eru fallnar til að vekja ótta um líf, heilbrigði eða velferð manna eða um atriði, sem varða loftferðaöryggi, og varðar það sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að 3 árum. Sömu refsingu varðar að útbreiða þess konar orðróm gegn betri vitund.

3. gr.

Við 165. gr. bætist ný málsgrein, svofelld:

Nú beitir maður, sem er í loftfari, ofbeldi eða hótun um ofbeldi eða annarri ólögmætri aðferð til að ná valdi á stjórn loftfars eða gripur á annan hátt ólöglega inn í stjórn þess og flug, og varðar það fangelsi ekki skemur en 2 ár. Ef alveg sérstaklega stendur á, getur refsing orðið lægri. Ákvæði 166., 167. og 169. gr. eiga einnig við um brot þessi.

4. gr.

Við 2. málsgrein 257. gr. bætist: Sama er, ef eignaspjöll beinast að loftfari.

5. gr.

Lög þessi taka gildi þegar í stað.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta hefur hegningarlaganefnd samið, en í henni eiga sæti dr. Ármann Snævarr, hæstaréttardómari, formaður, Jónatan Þórmundsson, prófessor, Valdimar Stefánsson, saksóknari ríkisins og Þórður Björnsson, yfirsakadómari. Samráð hafa verið höfð við samgönguráðuneytið um efni frv. þessa og við utanríkisráðuneytið að því er varðar Haag- og Montreal-samningana, sem fylgja athugasemdum þessum.

I.

Á síðustu árum hafa verið mikil brögð að því, að menn hafi með ofbeldi eða hótunum um ofbeldi knúið stjórnendur loftfara til að breyta flugstefnu og þá oft svo, að þeir hafa verið neyddir til að fljúga loftfari til annars lands en ætlað var. Verkaður þessi er sýnilega af ýmsum rótum runninn. Oft er um beina fjárkúgun að ræða, mönnum gengur það til að komast yfir fé, sem þeir kúga út úr forráðamönnum flugfélaga. Í annan tíma eru að verki sálsjúkir menn eða geðveilir, og verða þá hvatir þeirra einatt torskýrðar. Enn er til, að fyrir mönnum, er ofbeldi beita, kunni

að vaka að flýja tiltekið land og komast til annars, og geta til þess legið pólitískar ástæður. Víst er, að með þessum verknaði, sem virðist fara mjög í vöxt, er stefnt í hættu mörgum mannlífum og valdið hættu á miklu eignatjóni. Er hættan raunar ekki einskorðuð við það fólk og þær eignir, sem í loftfari eru, auk loftfarsins sjálfs, heldur er og í húfi almennt flugöryggi, enda er öðrum loftförum, mönnum og eignum, sem í þeim eru, hættu búin, svo og fólki og eignum á flugvöllum, m. a. vegna aðgerða lögreglu gegn brotamönnum þeim, sem hér eru að verki. Ekkert land getur verið óhult fyrir afleiðingum þessara brotamanna — flugvélarán, sem svo eru nefnd með vafasömu heiti frá lögfræðilegu sjónarmiði, geta beinzt að hverju flugfélagi sem er, og brotamenn, sem komizt hafa í reynd yfir stjórn loftfars, geta beint því til hvaða lands sem er, þar sem flugvellir eru og lendalegt er.

Um þetta vandamál hafa verið gerðir þrjú alþjóðasamningar, Tokyo-samningurinn frá 14. september 1963, Haag-samningurinn frá 16. desember 1970 og Montreal-samningurinn frá 23. september 1971, sem fjallar jafnframt um spellvirki, sem unnin eru á loftförum á jörðu niðri, bótt samningurinn varði einnig almennt ráðstafanir til að koma í veg fyrir tilræði við loftöryggi. Margar alþjóðastofnanir hafa fjallað um málið í ályktunum sínum, b. á m. allsherjarþing Sameinuðu þjóðanna (m. a. í des. 1969, nóv. 1970 og des. 1972) og öryggisráð þess (sept. 1970).

Alþjóðasamningarnir hafa hlotið allgóðar undirtektir. Í febrúar 1973 höfðu alls 63 ríki undirritað Tokyo-samninginn, en 42 ríki hafa fullgilt hann. eru Ísland og öll hin Norðurlöndin í þeim hópi, sem hann hafa fullgilt. Samningurinn tók gildi hinn 4. desember 1969. Haag-samninginn frá 1970 hafa 73 ríki undirritað, en 42 ríki hafa fullgilt hann eða afhent aðildarskjöl. Bæði Sovétríkin og Bandaríkin hafa fullgilt hann, og öll Norðurlandarákin, nema Ísland. Samningurinn tók gildi í október 1971. Alls hafa 55 ríki undirritað Montreal-samninginn frá 1971, en 19 hafa fullgilt hann eða afhent aðildarskjöl. Er Danmörk í hópi þeirra, er hann hafa undirritað.

Ljóst er, að fullgilding á Haag-samningnum og Montreal-samningnum hlýtur að hafa í för með sér ýmsar breytingar á íslenskum hegningarlögum, og er nauðsynlegt að gera þær lagabreytingar, áður en fullgilding fer fram.

II.

Rétt þykir að gera hér grein fyrir, hvar hin Norðurlandarákin standa að því er tekur til aðgerða gagnvart flugvélaránnum. Í fyrsta lagi hafa þau öll fullgilt Tokyo-samninginn frá 1963, og svo hefur einnig verið gert af Íslands hálfu. Þá hafa þau fullgilt Haag-samninginn frá 1970. Enn fremur hafa verið sett lög þar í löndum, sem fela í sér sérstök refsíákvæði um verknaði, er að þessu líta, og sums staðar hefur verið breytt ákvæðum um refsilögsögu, svo að hún taki örugglega til þessara brotamanna. Lög um þetta efni voru sett sem hér segir: Í Svíþjóð nr. 188 27. maí 1971, í Noregi nr. 81 18. júní 1971, í Finnlandi 2. nóvember 1971 og í Danmörku nr. 95 29. marz 1972 og nr. 538 13. des. 1972. Lög þessi taka til verknaðar um borð í loftfari, sem fólgin er í að beita ofbeldi eða hafa uppi hótun um ofbeldi eða beita öðrum ólöglegum hætti í því skyni að ná valdi á stjórn loftfars eða að öðru leyti að grípa ólöglega inn í flugið. Samkvæmt norskum lögum eru refsímörk frá 2 ára upp í ævilangt fangelsi, en lægri refsingu má þó beita, ef refsivægjandi ástæður eiga við. Samkvæmt finnsku lögnum er refsing frá 2—12 ára fangelsi, en lægri refsingu má beita, ef sérstaklega stendur á. Sænsku lögín mæla fyrir um 4 ára fangelsi sem hámark, en ef brot er stórfellt, þá varðar það 1—10 ára fangelsi. Dönsku lögín kveða svo á, að verknaður varði allt að 10 ára fangelsi, en allt að 16 ára fangelsi, ef brot er sérstaklega hættulegt.

Ljóst er, að á öllum Norðurlöndum hefur eftirlit með farþegum og farangri, sem flutt er með flugvélum, verið hert til muna og hefur bótt koma til álitu að rýmka heimild til að framkvæma leit á mönnum og leggja hald á farangur o. fl.

III.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í þessari grein er lagt til, að bætt verði við 6. gr. almennra hegningarlaga nýjum tölulið, 4. tölulið, varðandi refsivald íslenska ríkisins út af brotum þeim, sem frumvarpið fjallar um að öðru leyti, svo og vegna brota, er Montreal-samningurinn tekur til. Tekið skal fram, að allt meginefni brota samkv. greindum samningi felst í 2.—4. gr. frv.

Þessi breyting hefur í för með sér, að refsivald íslenska ríkisins nær til svonefndra flugvélarána án tillits til þess, hvar þau eru framin og af hverjum, en þó með þeim takmörkunum, sem leiðir af reglum þjóðaréttar. sbr. 11. gr. hgl. Með þessari breytingu, ef samþykkt verður, telst það ótvírætt, að íslenska ríkið hefur fullnægt skilmálum Haag- og Montreal-samninganna um refsilögsögu um þessi brot. Í samningunum er boðið, að samningsríki skuli tryggja sér lögsögu ekki eingöngu um flugvélaránið sem slíkt, heldur einnig um sérhvert ofbeldisbrot, sem framið er gagnvart farþegum eða áhöfn í sambandi við flugvélaránið. Þykir eðlilegt að breyta 6. gr. hegningarlaganna svo, að hún taki einnig til þessa atriðis, því að ekki er ávallt víst, að 165. gr. 2. málsgrein, eins og lagt er til, að hún verði orðuð, tæmi sök gagnvart þessum ofbeldis-, líkamsmeiðinga- og manndrápsbrotum. Að sjálfsögðu gildir 11. gr. og vísan hennar til þjóðaréttarreglna hér fullum fetum. Vitaskuld hefur tilvísunin til Montreal-samningsins ekki gildi til hlítar, fyrr en hann hefur verið fullgiltur af Íslands hálfu.

Rétt þykir að slá við bann varnagla, að mál skuli því aðeins höfða, að dómsmálaráðherra mæli svo fyrir, sbr. og 4. gr. 1. tl. hgl.

Um 2. gr.

Alltítt er, að rangar tilkynningar séu gefnar til forráðamanna flugfélaga um, að t. d. sprengjur séu í tiltekinni flugvél eða að henni steðji annar ófarnaður, sem lífi manna og eignum er háski að. Stundum eru þessar tilkynningar tæki til að fremja með fjárkúgun, en ekki er svo ávallt. Þykir skorta ákvæði í íslensk hegningarlög, sem nær til þess konar athæfis, nema þegar það er háttur í annars konar broti, sbr. t. d. fjárkúgun. Stundum má þó vera, að 168. gr. taki til atferlis, svo og t. d. 233. gr. hgl.

Ákvæðið er ekki einskorðað við rangar tilkynningar til flugfélaga, heldur getur það einnig átt við endranær, og tekur það bæði til þess, að ótti sé vakinn um líf, heilbrigði eða velferð eins manns eða fleiri.

Um 3. gr.

Þessi grein frv. er kjarni þess og fjallar um svonefnd flugvélarán.

Í þessari grein frv. er lögð refsing við því, að maður, sem er í loftfari, beiti ofbeldi eða hótun um ofbeldi eða annarri ólögmati aðferð til að komast yfir stjórn loftfars eða grípur á annan ólögmetan hátt inn í stjórn þess eða flug. Annars konar aflögur að loftfari, sem fela í sér spellvirki, koma ekki undir þetta ákvæði, en geta verið refsiverð samkvæmt 168. gr. hegningarlaganna, svo og 257. gr., en lagt er til í 4. gr. frumvarpsins, að sérstök viðbót verði gerð við 257. gr., er taki til slíks atferlis („sabotage“).

Efnisatriðin, sem fólgin eru í 165. gr. 2. málsgrein hgl. svo sem lagt er til, að hún verði orðuð í frumvarpinu. líta að a) vettvangi, þar sem brot er framið, b) högum brotamannsins, c) aðferð við framningu brots, d) afleiðingum brotsins og e) heirri almannahættu, sem brotinu er samfara. Er reynt að haga ákvæðinu svo, að það taki til sem flestra tilvika, sem hér eru hugsanleg, og með það í huga, að unnt verði að fullgilda greinda samninga af Íslands hálfu. Skal nú farið nokkrum orðum um hvert einstakt efnisatriði samkvæmt framansögðu.

a. Í samningunum, sem greindir voru, er brot einskorðað við það, að loftfar sé í flugi, og síðan er það skýrgreint nákvæmlega, hvað átt sé við með því hugtaki. Í frumvarpinu er brotið ekki bundið við þetta. Ljóst er, að unnt er að beita ofbeldi eða hótun um það í því skyni að knýja flugstjóra til breytingar á flugáætlun, þótt loftfar sé enn á jörðu niðri. Er full ástæða til að láta refsíákvæðið taka til þess tilviks. Hitt er það, að vera má, að þá sé rétt að beita vægari refsingu en ella, sbr., 2. málslíð 2. málsgreinar 165. gr., þótt það fari mjög eftir atvikum.

b. Í frumvarpinu er byggt á því, að brotamaður sé um borð í loftfari. Er þessi takmörkun valin bæði vegna orðalags samninganna, svo og að fyrirmynd norrænu laganna. Ef ofbeldi eða hótunum o. fl. er beitt af hendi manns, sem ekki er um borð í loftfari, á það ekki hér undir, svo sem að ógnun sé beitt frá manni, sem er um borð í öðru flugfari („piracy“) eða frá manni, sem er í landi. Um þetta atriði sérstaklega er fjallað í Genfar-samningnum frá 1958 um „the High Seas“, sbr. sérstaklega 15. gr. um loftför, sem raunar er bundin við, að brot sé framið á eða yfir opnu hafi eða á stað, þar sem refsivald ríkis nær ekki til. Verulegur munur er á þessum tvenns konar brotum, og þótt ekki sé útilokað að binda þau saman í einu refsíákvæði, þá er ekki lagt til, að það sé gert hér, enda eru þessi brot, þar sem brotamaður er utan loftfars mjög fátíð a. m. k. enn sem komið er.

c. Verknaði er lýst svo í frumvarpinu, að hann sé fólginur í að beita ofbeldi, hótun um ofbeldi eða annarri ólögumætri aðferð til að komast yfir stjórn loftfars eða grípa á annan ólögumætann hátt inn í stjórn þess eða flug. Í Haag-samningnum er verknaði lýst svo í enska textanum: „by force or threat thereof, or by any other form of intimidation“. Í sænsku lögunum (188/1971) er notað orðalagið „medelst olaga tvång bemäktigar sig fartyget eller ingriper i dess manövrering“. Í norska textanum (nr. 81/1971, 18. júní) er orðalagið þetta: „ved vold, trusler eller på annen måte ulovlig tiltvinger seg kontroll over fartøvet eller for övrig griper inn i flygningen“. Í finnska textanum (2. nóvember 1971 er þetta orðalag: „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 . . .“. Í danska lagatextanum er orðalagið á þessa lund: „ . . . ved ulovlig tvang. jfr. § 260, (þ. e. 225 gr. ísl. hgl.) overtager kontrollen over luftartøjet eller griber ind i dettes manövrering . . .“.

Ljóst er, að frumvarpið gerir ráð fyrir, að verknaður verði viðtækari en samkvæmt Haag-samningnum, og sé þar lýst refsiverð háttsemi, sem valdi því, að flugstjóri telji sér þess eins úrkosti að láta undan fyrirmælum brotamanns, sbr. orðalagið „eða annarri ólögumætri aðferð“. Í frumvarpinu er gert ráð fyrir, að hver ólögumæt aðferð, sem fallin sé til að hafa áhrif á flugstjórnann í þessu efni, komi undir ákvæðið og að ekki sé réttmætt að takmarka verknaðinn að þessu leyti. Hér gæti t. d. komið til greina hótun um spellvirki á loftfari.

d. Markmiði verknaðar er lýst svo, að ofheldisverki o. fl. sé beitt í því skyni að ná valdi á stjórn loftfars, þ. á m. hrifsa hana til sín, eða grípa á annan hátt ólöglega inn í stjórn loftfars. Að öðru leyti er ekki vikið að markmiði verknaðar og því síður beim hvötum, sem að baki búa. Ljóst er, að ofbeldi eða hótun um það hurfa ekki að heinast að flugstjóra, flugmanni eða öðrum stjórnanda, heldur getur t. d. verið, að brotamaður ógni flugfrevju eða farþega eða hóti að eyðileggja tæki eða annað slíkt, sem varðar öryggi flugsins. Slíkt fellur undir ákvæðið. Greinin tekur bæði til þess, að brotamaður sjálfur taki við flugstjórn og svipti flugstjóra henni, svo og til þess, að hann knýi stjórnanda loftfars til þess að breyta flugstefnu og enn til þess, að brotamaður t. d. með því að eyðileggja tæki veldur því, að flugstjóri er neyddur til að lenda á öðrum stað en áætlunarstað eða breyta um flugstefnu að öðru leyti. Hugsanlegt er, að loftfarið verði stjórnlaust vegna aðgerðar brotamanns, og getur það tilvik einnig fallið undir ákvæðið, sbr. og 168. gr. hgl.

e. Í frumvarpsgreinininni er ekki nein takmörkun á því, hver loftför falli hér undir og njóti verndar ákvæðisins. Greinin er t. d. ekki einskorðuð við loftför, sem eru

notuð í atvinnuskyni. Samningarnir taka aðeins til borgaralegs flugs og þiggja herloftför, toll- og löggæzluloftför undan ákvæðum þeirra. Ástæðan til þessa er sú, að Alþjóðaflugmálastofnunin tekur aðeins til borgaralegs flugs. Ekki þykir ástæða til að takmarka frumvarpið með þessum hætti, og njóta tollgæzlu- og löggæzluflugvélar verndar samkvæmt ákvæðinu, svo og herflugvélar. Um ákæru fer m. a. með hliðsjón af reglum þjóðaréttarins, svo og samkvæmt þeim viðtæku heimildum, sem ákæruvald hefur til að meta það, hvort ákært skuli fyrir brot.

f. Samningarnir bjóða, að þung refsiviðurlög skuli vera í refsilöggjöf samningsríkja um hin svonefndu flugvélarán. Þessi brot eru stórháskaleg, og er oft og einatt stefnt í hættu fjölmörgum mannlífum og stórfelldum fjárverðmætum. Er lagt til, að í 165. gr. 2. málsgrein verði refsímörk frá 2 ára fangelsi, en hámark er þá samkvæmt 34. gr. 2. málsgrein, sbr. 1. málsgrein, 16 ára fangelsi. Ljóst þykir, að refsímörk þau, sem valin eru í frumvarpinu, fullnægi boði samninganna um þung refsiviðurlög.

g. Samningarnir bjóða, að tilraun til brots og hlutdeild í þeim skuli vera refsiverð. Þar sem lagt er til, að hið nýja ákvæði verði grein í almennum hegningarlögum, þarf ekki að geta þess sérstaklega í frumvarpsgreininni, að tilraun og hlutdeild séu refsiverð, sbr. orðalag 20. og 22. gr. hegningarlaga.

h. Í frumvarpinu er þess getið sérstaklega og aðeins til öryggis, að ákvæði 166., 167. og 169. gr. eigi einnig við um brot það, sem frumvarpið lýtur að. Ljóst er, að auk hins nýja ákvæðis er unnt að beita öðrum refsímælum, sbr. t. d. 251. gr. um fjárkúgun, ef því er að skipta. Ef líkamstjón eða líftjón hlýzt af, geta komið til greina ákvæði XXIII. kafla og ef beitt er frelsissviptingu getur 226. gr. komið til greina. Að jafnaði myndi nauðung samkvæmt frumvarpsgreininni útiloka, að 225. gr. yrði beitt.

Um 4. gr.

Montreal-samningurinn tekur til atlaga að loftförum, sem ekki eru í flugi, þ. e. ýmis konar eignaspjalla eða spellvirkja á jörðu niðri. Er boðið, að þung viðurlög skuli lögmaelt um slíkar atlögur. Þykir öruggara að leggja til, að sérstakt ákvæði sé sett í 257. gr. 2. málsgrein þess efnis, að eignaspjöll, er beinast að loftförum, komi undir 2. málsgrein. Oftast myndi þessu vera svo farið að óbreyttu ákvæðinu, en ekki ávallt. Með þessari breytingu er það ótvírætt, að fullnægt er boði samningsins til refsímæla út af spjöllum á loftförum á jörðu niðri. Ákvæðið tekur vitaskuld til spjalla á hvers konar tækjum og búnaði loftfars, en auk þess nær það til öryggisbúnaðar, sem ætlaður er til notkunar í loftfari. Tengslin milli hinnar nýju málsgreinar í 165. gr. hgl., sem frumvarpið lýtur að, og þessa ákvæðis ættu að vera skýr.

Fylgiskjal I.

Þýðing úr ensku.

SAMNINGUR UM AÐ KOMA Í VEG FYRIR ÓLÖGMÆTAR AÐGERÐIR GEGN ÖRYGGI FLUGSAMGANGNA

RÍKI ÞAU, SEM AÐILAR ERU AÐ SAMNINGI ÞESSUM

TELJA, að ólöglegar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna stofni öryggi manna og eigna í hættu, hafi alvarleg áhrif á rekstur flugþjónustu og rýri traust þjóða heims á öryggi flugsamgangna;

TELJA, að slík brot séu mikið áhyggjuefni;

TELJA, að til þess að koma í veg fyrir slíkar aðgerðir, beri brýna nauðsyn til að refsa þeim, sem brotlegir gerast og

HAFA ÞVÍ ORÐIÐ ÁSÁTT UM EFTIRFARANDI:

1. gr.

1. Sá gerist sekur um afbrot, sem á ólögmetan hátt og af ásetningi

- a) beitir ofbeldi gegn einstaklingi í loftfari í flugi, ef aðgerðin er til þess fallin að stofna öryggi loftfarsins í hættu; eða
- b) eyðileggur loftfar í rekstri eða veldur á því skemmdum, þannig að það er óhæft til flugs, eða ætla má líklegt að öryggi þess í flugi sé stofnað í hættu; eða
- c) kemur fyrir eða stuðlar að því, að komið sé fyrir — á einhvern hátt — í loftfari í flugi útbúnaði eða efni, sem ætla má til þess fallið að eyðileggja eða valda skemmdum á loftfari á slíkan hátt, að það reynist óhæft til flugs, eða valda á því skemmdum, sem líklegt er að stofnað gætu öryggi þess í flugi í hættu; eða
- d) eyðileggur eða veldur skemmdum á flugstjórnartækjum eða veldur truflun á starfsemi þeirra, ef ætla má slíka aðgerð til þess fallna að stofna öryggi loftfars í flugi í hættu; eða
- e) veitir unplýsingar, sem hann veit að eru rangar, og stofnar þar með öryggi loftfars í flugi í hættu.

2. Sá gerist enn fremur sekur um afbrot, sem

- a) gerir tilraun til að fremja einhvern þann verknað, sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar; eða
- b) er sekur um hlutdeild í framningu slíks verknaðar eða í tilraun til að fremja hann.

2. gr.

Í samningi þessum:

- a) telst loftfar vera í flugi hvenær sem er eftir að húið er að loka öllum ytri dvrum þess, eftir að farþegar eru komnir um borð og þangað til einhverjar slíkar dyr eru opnaðar, til að farþegar geti gengið frá borði. Ef um nauðlendingu er að ræða, telst flugferð ekki lokið, fyrr en þar til bær yfirvöld taka ábyrgð á loftfarinu og mönnum og eignum um borð;
- b) telst loftfar vera í rekstri frá þeim tíma, er starfsmenn á jörðu niðri eða áhöfn hefja að húa loftfar undir ákveðna ferð og þangað til 24 klukkustundir eru liðnar frá lendingu. Tími sá, er loftfar telst í rekstri, skal þó hið skemmsta vera allur sá tími, sem loftfar er í flugi, eins og skilgreint er í a-lið þessarar greinar.

3. gr.

Sérhvert samningsríki skuldbindur sig til að lýsa þau afbrot refsiverð, sem í 1. gr. getur, og leggja þung viðurlög við þeim.

4. gr.

1. Samningur þessi tekur ekki til loftfara, sem notuð eru í þjónustu hers, toll-yfirvalda eða lögreglu.

2. Í þeim tilvikum, sem um getur í a-, b-, c- og e-lið 1. mgr. 1. gr., gildir samningurinn, óháð því, hvort loftfarið er í innanlands- eða millilandaflugi, aðeins þegar

- a) raunverulegur eða áætlaður brottfarar- eða lendingarstaður er utan landsvæðis þess ríkis, sem loftfarið er skrásett í; eða
- b) afbrotið er framið á landsvæði annars ríkis, en loftfarið er skrásett í.

3. Í þeim tilvikum, sem um getur í a-, b-, c- og e-lið 1. mgr. 1. gr., gildir samningurinn, þrátt fyrir ákvæði undanfarandi málsgreinar, einnig ef brotamaður eða meintur brotamaður finnst á landsvæði annars ríkis en þess, sem loftfar er skrásett í.

4. Samningur þessi gildir ekki um tilvik þau, sem um getur í a-, b-, c- og e-lið 1. mgr. 1. gr., gagnvart þeim ríkjum, sem í 9. gr. getur, ef staðir þeir, sem nefndir

eru í a-lið 2. mgr. þessarar greinar, liggja á landsvæði sama ríkis og það er eitt þeirra ríkja, sem í 9. gr. getur, nema afbrotið hafi verið framið eða brotamaður eða meintur brotamaður finnst á landsvæði annars ríkis en þess ríkis.

5. Í þeim tilvikum, sem í d-lið 1. mgr. 1. gr. getur, gildir samningurinn aðeins, ef flugstjórnartækin eru notuð við millilandaflugsamgöngur.

6. Ákvæði 2.—5. mgr. þessarar greinar gilda einnig í tilvikum þeim, sem í 2. mgr. 1. gr. getur.

5. gr.

1. Sérhvert samningsríki skal gera þær ráðstafanir, sem nauðsynlegar kunna að vera til að ná lögsögu yfir afbrotunum í eftirfarandi tilvikum:

- a) þegar afbrot er framið á landsvæði þess ríkis;
- b) þegar afbrot er framið gegn loftfari eða í loftfari, sem skrásett er í viðkomandi ríki;
- c) þegar loftfarið, sem afbrotið er framið í, lendir á landsvæði þess ríkis með meintan brotamann um borð;
- d) þegar afbrotið er framið gegn loftfari eða í loftfari, sem án áhafnar er leigt leigutaka, enda hafi hann aðalaðsetur fyrir atvinnustarfsemi sína í því ríki eða hafi búsetu þar, ef leigutaki hefur ekkert slíkt aðsetur fyrir starfsemi sína.

2. Sérhvert samningsríki skal einnig gera nauðsynlegar ráðstafanir til að ná lögsögu yfir þeim afbrotum, sem getur í a-, b- og c-lið 1. mgr. 1. gr. og 2. mgr. 1. gr. að því leyti sem síðastnefnd mgr. á við um þessi afbrot, í þeim tilvikum þegar meintur brotamaður dvelur á landsvæði þess ríkis og ríkið framselur hann ekki samkvæmt 8. gr. til einhvers þeirra ríkja, sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar.

3. Samningur þessi kemur ekki í veg fyrir refsilögsögu, sem beitt er samkvæmt landslögum.

6. gr.

1. Sérhvert ríki, sem brotamaður eða meintur brotamaður er staddur í, skal, þegar staðreynt hefur verið, að lagaskilyrði réttlæti það, hneppa hann í gæzlu eða gera aðrar ráðstafanir til að tryggja návist hans. Gæzla og aðrar ráðstafanir skulu vera í samræmi við lög viðkomandi ríkis, og skal marka þeim tíma miðað við það, sem telja má nauðsynlegt til að hefja sakamáls- eða framsalsaðgerðir.

2. Ríkinu ber þegar að hefja frumrannsókn á málsatvikum.

3. Hverjum þeim manni, sem í gæzlu er samkvæmt næstu málsgrein á undan, skal veitt aðstoð til að ná sambandi tafarlaust við næsta fulltrúa ríkis þess, sem hann hefur ríkisfang í.

4. Þegar ríki hefur samkvæmt þessari grein tekið mann í gæzlu, skal það þegar í stað tilkynna ríkjum þeim, sem um getur í 1. mgr. 5. gr., og ríki því, sem maðurinn á ríkisfang í, og einnig, ef það telur ástæðu til þess, sérhverju öðru ríki, sem kann að eiga hagsmuna að gæta að fá vitneskju um, að maðurinn sé í gæzlu, og málsatvik þau, sem liggja til grundvallar töku hans. Ríki það, sem annast frumrannsókn þá, er 2. mgr. þessarar greinar fjallar um, skal án tafar skýra tédum ríkjum frá niðurstöðum sínum og taka fram, hvort það hefur í hyggju að neyfa lögsöguvalds síns.

7. gr.

Samningsríki, sem ræður yfir landsvæði, þar sem meintur brotamaður finnst, er skvlt. svo fremi það framselji hann ekki, að fela þar til bærum yfirvöldum málið til saksóknar og það án nokkurrar undantekningar og hvort sem brotið var framið á landsvæði þess eða ekki. Yfirvöld þessi skulu taka ákvörðun um saksókn eftir sömu reglum og þeim, er gilda, ef um er að ræða afbrot alvarlegs eðlis samkvæmt landslögum.

8. gr.

1. Afbrotin teljast fólgin í hvers kyns samningi um framsal sakamanna, sem í gildi er milli samningsríkjanna, og teljast þar meðal þeirra afbrota, er leiða til fram-

sals. Samningsríkin skuldbinda sig til að fella afbrotin undir ákvæði um framsal sakamanna í öllum samningum þar að lútandi, sem þau gera með sér framvegis.

2. Ef samningsríki, sem gerir samning að skilyrði fyrir framsali, fær beiðni um framsal frá öðru samningsríki, sem það hefur ekki gert samning við um framsal sakamanna, getur það að eigin vild talið samning þennan lagalegan grundvöll fyrir framsali vegna afbrotsins. Um framsalið fer að öðru leyti eftir lögum þess ríkis, sem óskað er framsals hjá.

3. Samningsríki, sem ekki gera samning sín á milli að skilyrði fyrir framsali, skulu viðurkenna gagnkvæmt, að afbrotið falli undir lagaákvæði um framsal sakamanna í samræmi við löggjöf ríkis þess, er óskað er framsals hjá.

4. Að því er varðar framsal milli samningsríkjanna, ber eigi einungis að telja brotið framið á þeim stað, þar sem aðgerðirnar voru framkvæmdar, heldur einnig á landsvæðum þeirra ríkja, sem eiga lögsögu yfir afbrotinu samkvæmt b-, c- og d-lið 1. mgr. 5. gr.

9. gr.

Samningsríki, sem stofna sameiginleg loftferðasamtök, eða alþjóðastofnanir, sem nota loftför, er háð eru alþjóðlegri eða sameiginlegri skráningu, skulu á viðeigandi hátt tilgreina fyrir sérhvert loftfar ríki það, er hafa skal lögsögu og koma fram sem skráningarríki. að því er samning þennan varðar, og ber að tilkynna Alþjóðaflugmálastofnuninni um það efni, en hún kemur tilkynningu á framfæri við aðildarríki samnings þessa.

10. gr.

1. Samningsríki skulu í samræmi við þjóðarétt og eigin landslög leitast við til hins ífrasta að koma í veg fyrir afbrot þau, sem um getur í 1. gr.

2. Nú seinkar flugferð eða sætir truflunum af völdum einhvers afbrots, sem um getur í 1. gr., og skal þá sérhvert samningsríki, þar sem loftfar, farþegar eða áhöfn eru stödd, auðvelda farþegum og áhöfn að halda áfram för sinni, svo fljótt sem verða má, og skila loftfarinu og farmi þess þeim aðilum, sem rétt eiga til yfirráða.

11. gr.

1. Samningsríki skulu veita hvert öðru fyllstu aðstoð í sambandi við refsiaðgerðir vegna afbrota. Lög þess ríkis, sem um aðstoð er beðið, gilda óskorað um þetta efni.

2. Ákvæði 1. mgr. þessarar greinar hafa ekki áhrif á skuldbindingar samkvæmt neinum öðrum samningi, tvíhliða eða marghliða, sem nær eða getur náð að einhverju eða öllu leyti til gagnkvæmrar aðstoðar í sakamálum.

12. gr.

Sérhvert samningsríki, sem hefur ástæðu til að ætla, að eitthvert þeirra afbrota, sem um getur í 1. gr., verði framin, skal í samræmi við sín landslög láta í té öðrum ríkium, sem það telur að til greina komi samkv. 1. mgr. 5. gr., allar upplýsingar, sem það býr yfir og máli skipta.

13. gr.

Sérhvert samningsríki skal í samræmi við sín eigin landslög láta ráði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í té, svo fljótt sem verða má, allar mikilsverðar upplýsingar, sem það býr yfir varðandi:

- a) málsatvik afbrotsins,
- b) þær aðgerðir, sem gripið er til samkvæmt 2. mgr. 10. gr.,
- c) ráðstafanir þær, sem gerðar hafa verið gagnvart brotamanni eða meintum brotamanni, einkum um úrslit sérhvers framsalsmáls eða annarra réttarathafna.

14. gr.

1. Nú rís deila milli tveggja eða fleiri samningsríkja, um túlkun eða beitingu þessa samnings, er eigi verður jöfnuð með samkomulagi, og skal hún þá lögð í

gerð, ef eitt þeirra óskar þess. Náist ekki samkomulag milli deiluaðilanna um skipun gerðardómsins innan sex mánaða frá dagsetningu beiðnar, getur hver aðilanna sem er vísað ágreiningnum til Alþjóðadómstólsins með beiðni í samræmi við samþykktir dómstólsins.

2. Sérhvert ríki getur við undirskrift eða fullgildingu samnings þessa eða þegar það gerist aðili að honum, lýst því yfir, að það telji sig ekki bundið af undanfarandi málsgrein gagnvart samningsríki, sem gert hefur slíkan fyrirvara.

3. Sérhvert samningsríki, sem gert hefur fyrirvara samkvæmt undanfarandi málsgrein, getur hvenær sem er tekið fyrirvarann til baka með tilkynningu til þeirra ríkisstjórna, sem veitt hafa fullgildingar- eða aðildarskjölum móttöku.

15. gr.

1. Samningur þessi skal liggja frammi í Montreal hinn 23. september 1971 til undirritunar fyrir þátttökurikin á Alþjóðaráðstefnu um loftferðalög, sem haldin var í Montreal 8.—15. september 1971 (og nefnist í samningi þessum Montreal-ráðstefnan). Eftir 10. október 1971 stendur öllum ríkjum til boða að undirrita samninginn í Moskvu, London og Washington. Sérhvert ríki, sem eigi undirritar samning þennan, áður en hann gengur í gildi samkvæmt 3. mgr. þessarar greinar, getur gerzt aðili að honum hvenær sem það kýs.

2. Samningur þessi skal háður fullgildingu af hálfu þeirra ríkja, sem undir hann rita. Fullgildingar- og aðildarskjöl skulu afhent ríkisstjórnnum Sovétríkjanna, Sameinaða konungsríkisins Stóra-Bretlands og Norður-Írlands og Bandaríkja Ameríku, sem hér með er falið að veita fullgildingar- og aðildarskjölum móttöku.

3. Samningur þessi skal taka gildi að liðnum þrjátíu dögum frá því að tíu ríki, sem hafa undirritað hann og þátt tóku í Montreal-ráðstefnunni, hafa lagt fram fullgildingarskjöl.

4. Að því er önnur ríki varðar, tekur samningurinn gildi þann dag, sem hann gengur í gildi samkvæmt undanfarandi málsgrein eða að liðnum þrjátíu dögum frá því þau hafa lagt fram fullgildingar- eða aðildarskjöl sín, hvort sem síðar kann að bera að höndum.

5. Ríkisstjórnir þeirra landa, er taka við fullgildingar- og aðildarskjölum, skulu án tafar tilkynna öllum þeim ríkjum, sem undirskrifa samninginn og gerast aðilar að honum, um dagsetningu sérhverrar undirskriftar, afhendingardag sérhvers fullgildar- og aðildarskjals, gildistökudag þessa samnings og koma á framfæri öðrum orðsendingum.

6. Um leið og samningur þessi öðlast gildi, skal hann skrásettur hjá ríkisstjórnunum, sem taka við fullgildingar- og aðildarskjölum, í samræmi við ákvæði 102. gr. Sáttmála Sameinuðu þjóðanna og 83. gr. samþykktar um alþjóðaflugmál (Chicago 1944).

16. gr.

1. Hverju samningsríki skal heimilt að segja upp samningi þessum með skriflegri tilkynningu til ríkisstjórna þeirra, sem taka við fullgildingar- og aðildarskjölum.

2. Uppsögn tekur gildi að liðnum sex mánuðum frá þeim degi, er ríkisstjórnir þær, sem veita fullgildingar- og aðildarskjölum móttöku, fengu tilkynninguna í hendur.

ÞESSU TIL STAÐFESTU hafa undirritaðir fulltrúar, sem til þess hafa fullt umboð ríkisstjórna sinna, undirritað samning þennan.

GJÖRT í Montreal hinn tuttugusta og þriðja dag septembermánaðar nítján hundruð sjötíu og eitt í fjórum jafngildum textum á ensku, frönsku, rússnesku og spönsku, í þrem frumritum.

Fylgiskjal II.

Þýðing úr ensku.

SAMNINGUR UM AÐ KOMA Í VEG FYRIR ÓLÖGLEGA TÖKU LOFTFARA.

Inngangur:

RÍKI ÞAU, SEM AÐILAR ERU AÐ SAMNINGI ÞESSUM,

TELJA, að ólöglegar aðgerðir, sem miða að töku eða stjórn loftfara í flugi, stofni í hættu öryggi manna eða eigna, hafi alvarleg áhrif á rekstur flugþjónustu og rýri traust þjóða heims á öryggi flugsamgangna;

TELJA, að slík brot séu mikið áhyggjuefni;

TELJA, að til þess að koma í veg fyrir slíkar aðgerðir, beri brýna nauðsyn til að gera viðeigandi ráðstafanir til að refsa þeim, sem brotlegir gerast, og

HAFA ÞVÍ ORÐIÐ ÁSÁTT UM EFTIRFARANDI:

1. gr.

Sá, sem gerist sekur um eftirfarandi háttsemi um borð í loftfari í flugi:

- a) tekur það á sitt vald eða nær tökum á stjórn þess ólöglega með valdbeitingu eða hótun um valdbeitingu, eða reynir einhverjar slíkar aðgerðir, eða
- b) er sekur um hlutdeild í framningu slíks verknaðar eða í tilraun til að drýgja hann, fremur afbrot (sem í samningi þessum nefnist „afbrotið“).

2. gr.

Sérhvert samningsríki skuldbindur sig til að lýsa afbrotið refsivert og leggja þung viðurlög við því.

3. gr.

1. Að því er samning þennan varðar skal talið, að loftfar sé í flugi, hvenær sem er eftir að búíð er að loka öllum ytri dyrum þess, eftir að farþegar eru komnir um borð og þangað til einhverjar slíkar dyr eru opnaðar, til að farþegar geti gengið frá borði. Ef um nauðlendingu er að ræða, telst flugferð ekki lokið, fyrr en þar til bær yfirvöld taka ábyrgð á loftfarinu og mönnum og eignum um borð.

2. Ákvæði samnings þessa taka ekki til loftfara, sem notuð eru í þjónustu hers, tollyfirvalda eða lögreglu.

3. Samningur þessi tekur aðeins til þess, þegar flugtaksstaður eða raunverulegur landingarstaður loftfarsins, sem afbrotið er framið í, er utan landsvæðis ríkisins, sem loftfarið er skrásett í, og skiptir eigi máli, hvort loftfarið er í millilanda- eða innanlandsflugi.

4. Í þeim tilvikum, sem um getur í 5. gr., á samningur þessi ekki við, ef flugtaksstaður og raunverulegur landingarstaður loftfarsins, sem afbrotið er framið í, eru innan landsvæðis sama ríkis og það ríki er eitt þeirra, sem um getur í 5. gr.

5. Þrátt fyrir ákvæði 3. og 4. mgr. þessarar greinar eiga 6., 7., 8. og 10. gr. við, án tillits til flugtaksstaðar eða raunverulegs landingarstaðar loftfarsins, ef brotamaður eða meintur brotamaður finnst á landsvæði annars ríkis en þess, sem loftfarið er skrásett í.

4. gr.

1. Sérhvert samningsríki skal gera þær ráðstafanir, sem nauðsynlegar kunna að vera til að ná lögsögu yfir afbrotinu og hvers kyns öðru ofbeldisverki gagnvart far-

þegum eða áhöfn, sem meintur brotamaður fremur í sambandi við afbrotið í eftirfarandi tilvikum:

- a) Þegar afbrotið er framið í loftfari, sem skrásett er í viðkomandi ríki;
- b) þegar loftfarið, sem afbrotið er framið í, lendir á landsvæði þess ríkis og meintur brotamaður er enn um borð;
- c) þegar afbrotið er framið í loftfari, sem án áhafnar er leigt leigutaka, enda hafi hann aðalaðsetur fyrir atvinnustarfsemi sína í því ríki eða hafi búsetu þar, ef leigutaki hefur ekkert slíkt aðsetur fyrir starfsemi sína.

2. Sérhvert samningsríki skal einnig gera nauðsynlegar ráðstafanir til að ná lögsögu yfir afbrotinu í því tilviki, að meintur brotamaður sé til staðar á landsvæði þess, og ríkið framselji hann ekki samkvæmt 8. gr. neinum þeim ríkjum, sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar.

3. Samningur þessi kemur ekki í veg fyrir refsilögsögu, sem beitt er samkvæmt landslögum.

5. gr.

Samningsríki, sem stofna sameiginleg loftferðasamtök eða alþjóðastofnanir, sem hafa í þjónustu sinni loftför, er háð eru alþjóðlegri eða sameiginlegri skráningu, skulu á viðeigandi hátt tilgreina fyrir sérhvert loftfar ríki það, er hafa skal lögsögu og koma fram sem skráningarríki að því er samning þennan varðar, og ber að tilkynna Alþjóðaflugmálastofnuninni um það efni, en hún kemur tilkynningu á framfæri við aðildarríki samnings þessa.

6. gr.

1. Sérhvert ríki, sem brotamaður eða meintur brotamaður er staddur í, skal, þegar staðreynt hefur verið að lagaskilyrði réttlæti það, hneppa hann í gæzlu eða gera aðrar ráðstafanir til að tryggja návist hans. Gæzla og aðrar ráðstafanir skulu vera í samræmi við lög viðkomandi ríkis, og skal marka þeim tíma, miðað við það, sem telja má nauðsynlegt til að hefja sakamáls- eða framsalsaðgerðir.

2. Ríkinu ber þegar að hefja frumrannsókn á málsatvikum.

3. Hverjum þeim manni, sem í gæzlu er samkvæmt næstu málsgrein á undan, skal veitt aðstoð til að ná sambandi tafarlaust við næsta fulltrúa ríkis þess, sem hann hefur ríkisfang í.

4. Þegar ríki hefur samkvæmt þessari grein tekið mann í gæzlu, skal það þegar í stað tilkynna skrásetningarríki loftfarsins og ríki því, sem um getur í c-lið 1. mgr. 4. gr., svo og ríki því, sem maðurinn á ríkisfang í, og einnig, ef það telur ástæðu til, sérhverju öðru ríki, sem kann að eiga hagsmuna að gæta af að fá vitneskju um, að maðurinn sé í gæzlu og um málsatvik þau, sem liggja til grundvallar töku hans. Ríki það, sem annast frumrannsókn þá, er 2. mgr. þessarar greinar fjallar um, skal án tafar skýra tédum ríkjum frá niðurstöðum sínum og taka fram, hvort það hefur í hyggju að neyta lögsöguvalds síns.

7. gr.

Samningsríki, sem ræður yfir landsvæði, þar sem meintur brotamaður finnst, er skylt, svo fremi það framselji hann ekki, að fela þar til bærum yfirvöldum málið til saksóknar og það án nokkurrar undantekningar, og hvort sem afbrotið var framið á landsvæði þess eða ekki.

Yfirvöld þessi skulu taka ákvörðun um saksókn eftir sömu reglum og þeim, sem gilda, ef um er að ræða afbrot alvarlegs eðlis samkvæmt landslögum.

8. gr.

1. Afbrotið telst fólgið í hvers kyns samningi um framsal sakamanna, sem í gildi er milli samningsríkjanna, og teljast þar meðal þeirra afbrota, er leiða til framsals. Samningsríkin skuldbinda sig til að fella afbrotið undir ákvæði um framsal sakamanna í öllum samningum þar að lútandi, sem þau gera með sér framvegis.

2. Ef samningsríki, sem gerir samning að skilyrði fyrir framsali, fær beiðni um framsal frá öðru samningsríki, sem það hefur ekki gert samning við um framsal sakamanna, getur það að eigin vild talið samning þennan lagalegan grundvöll fyrir framsali vegna afbrotsins. Um framsalið fer að öðru leyti eftir lögum þess ríkis, sem óskað er framsals hjá.

3. Samningsríki, sem ekki gera samning sín í milli að skilyrði fyrir framsali, skulu viðurkenna gagnkvæmt, að afbrotið falli undir lagaákvæði um framsal sakamanna í samræmi við löggjöf ríkis þess, er óskað er framsals hjá.

4. Að því er varðar framsal milli samningsríkjanna, ber eigi einungis að telja afbrotið framið á þeim stað, þar sem aðgerðirnar voru framkvæmdar, heldur einnig á landsvæðum þeirra ríkja, sem eiga lögsögu yfir afbrotinu samkvæmt 1. mgr. 4. gr.

9. gr.

1. Nú er framið eitthvert þeirra brota, sem greinir í a-lið 1. gr. eða er yfirvofandi og ber samningsríkjunum að gera viðeigandi ráðstafanir til að fá löglegum flugstjóra aftur í hendur stjórn loftfarsins eða viðhalda stjórn hans á því.

2. Í þeim tilvikum, sem um getur í næstu málsgrein á undan, skal samningsríki, þar sem loftfar eða farþegar eða áhöfn eru, auðvelda farþegum og áhöfn að halda áfram för sinni svo fljótt sem verða má og skila loftfarinu og farmi þess þeim aðilum, sem rétt eiga til yfirráða.

10. gr.

1. Samningsríkin skulu veita hvert öðru fyllstu aðstoð í sambandi við refsiaðgerðir vegna afbrotanna. Lög þess ríkis, sem um aðstoð er beðið, gilda óskorað um þetta efni.

2. Ákvæði 1. mgr. þessarar greinar hafa ekki áhrif á skuldbindingar samkvæmt neinum öðrum samningi, tvíhliða eða marghliða, sem nær eða getur náð að einhverju eða öllu leyti til gagnkvæmrar aðstoðar í sakamálum.

11. gr.

Sérhvert samningsríki skal í samræmi við eigin landslög láta ráði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í té, svo fljótt sem verða má, allar mikilsverðar upplýsingar, sem það býr yfir varðandi:

- a) málsatvik afbrotsins;
- b) þær aðgerðir, sem gripið er til samkvæmt 9. gr.;
- c) ráðstafanir þær, sem gerðar hafa verið gagnvart brotamanni eða meintum brotamanni, einkum um úrslit sérhvers framsalsmáls eða annarra réttarathafna.

12. gr.

1. Nú rís deila milli tveggja eða fleiri samningsríkja um túlkun eða beitingu þessa samnings, er eigi verður jöfnuð með samkomulagi, og skal deilan þá lögð í gerð, ef eitt þeirra óskar þess. Náist ekki samkomulag milli deiluaðilanna um skipun gerðardómsins innan sex mánaða frá dagsetningu beiðnar, getur hver aðilanna, sem er, vísað ágreiningnum til Alþjóðadómstólsins með beiðni í samræmi við samþykktir dómstólsins.

2. Sérhvert ríki getur við undirskrift eða fullgildingu samnings þessa eða þegar það gerist aðili að honum lýst því yfir, að það telji sig ekki bundið af undanfarandi málsgrein. Hin ríkin skulu ekki bundin af undanfarandi málsgrein gagnvart samningsríki, sem gert hefur slíkan fyrirvara.

3. Sérhvert samningsríki, sem gert hefur fyrirvara samkvæmt undanfarandi málsgrein, getur hvenær sem er tekið fyrirvarann til baka með tilkynningu til þeirra ríkisstjórna, sem veitt hafa fullgildingar- eða aðildarskjölum móttöku.

13. gr.

1. Samningur þessi skal liggja frammi í Haag hinn 16. desember 1970 til undirritunar fyrir þátttökuríkin í Alþjóðaráðstefnu um loftferðalög, sem haldin var í Haag 1.—16. desember 1970 (og nefnist í samningi þessum Haag-ráðstefnan). Eftir 31. desember 1970 stendur öllum ríkjum til boða að undirrita samninginn í Moskvu, London og Washington. Sérhvert ríki, sem eigi undirrita samning þennan, áður en hann gengur í gildi samkvæmt 3. mgr. þessarar greinar, getur gerzt aðili að honum hvenær sem það kys.

2. Samningur þessi skal háður fullgildingu af hálfu þeirra ríkja, sem undirrita hann. Fullgildingar- og aðildarskjöl skulu afhent ríkisstjórnnum Sovétríkjanna, Sameinaða konungsríkisins Stóra-Bretlands og Norður-Írlands, og Bandaríkja Ameríku, sem hér með er falið að veita fullgildingar- og aðildarskjölum móttöku.

3. Samningur þessi skal taka gildi að liðnum þrjátíu dögum frá því að tíu ríki, sem hafa undirritað hann og þátt tóku í Haag-ráðstefnunni, hafa lagt fram fullgildingarskjöl.

4. Að því er önnur ríki varðar tekur samningurinn gildi þann dag, sem hann gengur í gildi samkvæmt undanfarandi málsgrein eða að þrjátíu dögum liðnum frá því að þau hafa lagt fram fullgildingar- eða aðildarskjöl sín, hvort sem síðar kann að bera að höndum.

5. Ríkisstjórnir þeirra ríkja, er taka við fullgildingar- og aðildarskjölum, skulu án tafar tilkynna öllum þeim ríkjum, sem undirskrifa samninginn og gerast aðilar að honum, um dagsetningu sérhverrar undirskriftar, afhendingardag sérhvers fullgildingar- og aðildarskjals, gildistökudag þessa samnings og koma á framfæri öðrum orðsendingum.

6. Um leið og samningur þessi öðlast gildi, skal hann skrásettur hjá ríkisstjórnunum, sem taka við fullgildingar- og aðildarskjölum samkvæmt 102. grein sáttmála Sameinuðu þjóðanna og 83. grein samþykktar um alþjóðflugmál (Chicago 1944).

14. gr.

1. Hverju samningsríki skal heimilt að segja upp samningi þessum með skriflegri tilkynningu til ríkisstjórna þeirra, sem taka við fullgildingar- og aðildarskjölum.

2. Uppsögn tekur gildi að liðnum sex mánuðum frá þeim degi, er ríkisstjórnir þær, sem veita fullgildingar- og aðildarskjölum móttöku, fengu tilkynninguna í hendur.

ÞESSU TIL STAÐFESTU hafa undirritaðir fulltrúar, sem til þess hafa fullt umboð ríkisstjórna sinna, undirritað samning þennan.

GJÖRT í Haag hinn sextánda dag desembermánaðar nítján hundruð og sjötíu í fjórum jafngildum textum á ensku, frönsku, rússnesku og spönsku, í þrem frumritum.