

Nr 92

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lagstiftning om kapning av luftfartyg, m. m.; given Stockholms slott den 19 mars 1971.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

LENNART GEIJER

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att en särskild bestämmelse om straff för kapning av luftfartyg införs i brottsbalken. Enligt förslaget skall den som ombord på luftfartyg medelst olaga tvång bemäktigar sig fartyget eller ingriper i dess manövrering dömas till fängelse i högst fyra år eller, om brottet är grovt, till fängelse mellan ett och tio år. I propositionen läggs också fram förslag till sådan ändring av brottsbalken att begränsningarna i svensk domstols behörighet att döma över utomlands begångna brott inte skall gälla kapning av luftfartyg.

I propositionen föreslås vidare att riksdagen godkänner en av Sverige undertecknad konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg. Konventionen som är dagtecknad den 16 december 1970 har utarbetats inom Internationella civila luftfartsorganisationen.

Förslag till**Lag om ändring i brottsbalken**

Härigenom förordnas i fråga om brottsbalken,
dels att i balken skall införas en ny paragraf, 13 kap. 5 a §, av nedan angivna lydelse,
dels att 2 kap. 3 § och 13 kap. 12 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 KAP.**3 §**

Utlänning, som utom riket begått brott, dömes även i annat fall än i 2 § sågs efter svensk lag och vid svensk domstol,

1. om han förövat brottet å svenskt fartyg eller luftfartyg, så ock eljest om han var befälhavare eller tillhörde besättningen å sådant fartyg och begått brottet i tjänsten,

2. om han begått brottet å område där avdelning av krigsmakten befann sig, dock i fall han ej var krigsman allenast om avdelningen befann sig å området för annat ändamål än övning,

3. om brottet förövat mot Sverige, svensk medborgare eller svensk menighet, inrättning eller sammanslutning eller mot utlänning som hade hemvist i Sverige, eller

4. om brottet är folkrättsbrott.

4. om brottet är *kapning av luftfartyg eller folkrättsbrott.*

13 KAP.**5 a §**

Den som ombord på luftfartyg medelst olaga tvång bemäktigar sig fartyget eller ingriper i dess manövrering, dömes för kapning av luftfartyg till fängelse i högst fyra år.

Är brottet grovt, dömes till fängelse, lägst ett och högst tio år. Vid bedömande huruvida brottet är grovt skall särskilt beaktas, om därigenom fränkallats fara för flera människoliv eller om gärningen eljest varit av särskilt farlig art.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

12 §

För försök, förberedelse eller stämpling till mordbrand, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, grovt sabotage eller spridande av gift eller smitta eller till förgöring, så ock för underlåtenhet att avslöja sådant brott dömes till ansvar enligt vad i 23 kap. stadgas.

För försök, förberedelse eller stämpling till mordbrand, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, grovt sabotage, *kapning av luftfartyg* eller spridande av gift eller smitta eller till förgöring, så ock för underlåtenhet att avslöja sådant brott dömes till ansvar enligt vad i 23 kap. stadgas.

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 5 mars 1971.

Närvarande: ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Geijer, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående *lagstiftning om kapning av luftfartyg* och anför.

1 Inledning

De s. k. flygplanskapningarna har ökat starkt i antal särskilt under de senaste tre åren. Sålunda lär kapningarna under 1968 ha berört 1 490 och kapningarna under 1969 4 519 flygpassagerare. Någon motsvarande siffra för 1970 torde ännu inte föreligga men det kan antas att den kommer att överstiga 1969 års siffra avsevärt. Under senare år har också sabotagehandlingar förövats mot civila luftfartyg i internationell trafik. I en del fall har sprängämnen bringats att explodera ombord på luftfartyg under färd. I andra fall har kapade luftfartyg efter landning förstörts genom sprängning. Gärningarna har medfört förluster av människoliv och omfattande materiella skador.

Något i Sverige registrerat luftfartyg har ännu inte utsatts för kapning eller sabotagehandlingar. Inte heller har det ännu hänt att utomlands registrerat luftfartyg förts hit genom kapning. I ett par fall har emellertid personer, som påstås ha gjort sig skyldiga till flygplanskapning utom riket, tagit sin tillflykt här.

De problem som flygplanskapningarna och sabotagen fört med sig har i hög grad internationell räckvidd. De har också tagits upp och dryftats av flera internationella organisationer, bl. a. Förenta Nationerna, Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), som är ett av Förenta Nationernas fackorgan, Europarådet, den europeiska civila luftfartsorganisationen ECAC, pilotorganisationen IFALPA och internationella transportfederationen. I Sverige har bl. a. Svensk pilotförening och Handelstjänstemannaförbundet framfört krav på åtgärder mot kapningsbrott.

Den 16 december 1970 antogs på en diplomatisk konferens i Haag en konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg (i fortsättningen kallad Haagkonventionen). Till grund för konventionen låg ett förslag som hade upprättats inom ICAO. Enligt konventionen förbinder sig de fördragsslutande staterna att belägga flygplanskapning med stränga straff. Konventionen medför också vissa förpliktelser i fråga om domsrätt, åtal och utlämning med anledning av sådana brott.

Konventionen har hittills undertecknats av ett femtiotal stater, bland dem Danmark, Finland och Sverige. Konventionen träder i kraft sedan den ratificerats av tio av de stater som deltog i den diplomatiska konferensen. Den har ännu inte ratificerats av någon stat.

Haagkonventionen i fransk och engelsk originalversion jämte översättning till svenska torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Under år 1970 höll företrädare för berörda departement och ministerier i Danmark, Finland, Norge och Sverige överläggningar om en enhetlig nordisk lagstiftning om straff för flygplanskapning. Utgångspunkten var därvid det inom ICAO upprättade förslag till konvention om bekämpande av flygplanskapning som efter vissa justeringar antogs vid den diplomatiska konferensen i Haag. Vid överläggningarna uppnåddes enighet om att de nordiska länderna borde ansluta sig till den tillämnade konventionen. I anslutning till överläggningarna upprättades inom justitiedepartementet i juli 1970 en promemoria (Ds Ju 1970: 17) angående lagstiftning om kapning av luftfartyg. I promemorian föreslås att en särskild straffbestämmelse om kapning av luftfartyg införs i brottsbalken (BrB). Promemorieförslaget torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av riksåklagaren (RÅ), hovrätten för Övre Norrland, rikspolisstyrelsen, luftfartsverket, Sveriges advokatsamfund, Landsorganisationen, Tjänstemännens centralorganisation, Handelstjänstemannaförbundet, Svensk pilotförening, Scandinavian Airlines System (SAS) och Linjeflyg aktiebolag. RÅ har överlämnat yttranden av överåklagarna vid åklagarmyndigheterna i Stockholms och Malmö åklagardistrikt samt från chefen för länsåklagarmyndigheten i Stockholms län och Gotlands län.

2 Konventionsbestämmelser

År 1963 antogs i Tokio en konvention om brott och vissa andra handlingar som har begåtts ombord på luftfartyg (se prop. 1966: 159 och SÖ 1967: 40). Denna konvention, i det följande kallad *Tokiokonventionen*, reglerar huvudsakligen frågor om befälhavares, besättningsmedlems och passagerares skyldigheter och befogenheter med an-

ledning av brott ombord på luftfartyg eller för upprätthållande av ordning och säkerhet ombord. Den som har begått brottslig handling ombord på flygplan skall sålunda bl. a. kunna tas i förvar, sättas i land och överlämnas till behörig myndighet i konventionsstat. Konventionen innehåller också regler om skyldighet för konventionsstaterna att företa undersökning och vidta andra åtgärder bl. a. när brott har begåtts ombord.

Av särskilt intresse i detta sammanhang är Tokiokonventionens bestämmelser om vad konventionsstat har att iaktta i fall av olaga besittningstagande av luftfartyg (artikel 11). Har någon ombord på luftfartyg genom våld eller hot om våld rättsstridigt begått en handling, som innefattar besittningstagande av ett luftfartyg eller ingripande i eller annat orättmätigt utövande av kontrollen över ett sådant fartyg under flygning eller är sådan handling på färde, skall konventionsstat vidta de åtgärder som påkallas för att kontrollen över fartyget skall kunna återföras till befälhavaren eller vidmakthållas av honom. Vidare skall den konventionsstat där luftfartyget landar återställa fartyget och dess last till deras rättmätiga innehavare samt tillåta passagerare och besättning att fortsätta resan så snart som möjligt.

Tokiokonventionen har undertecknats av ett fyrtiotal stater och har tillträtts av 29 stater, bland dem Danmark, Island, Norge och Sverige. Den trädde i kraft den 4 december 1969.

H a a g k o n v e n t i o n e n utarbetades vid en av ICAO anordnad diplomatisk konferens i Haag den 1—16 december 1970. I konferensen var omkring 75 stater representerade, bl. a. Danmark, Finland, Norge och Sverige. Vid den slutliga omröstningen röstade 74 stater för konventionen och ingen stat mot, medan två stater avstod från att rösta. Konventionen undertecknades den 16 december 1970 av ett femtiotal stater, bland dem Danmark och Sverige. Finland undertecknade konventionen i början av innevarande år.

Haagkonventionen inleds med en definition av termen "brottet" ("the offence"). Enligt *art. 1* förstås härmed gärning som någon begår ombord på ett luftfartyg under flygning och som är rättsstridig och innefattar våld eller hot samt består i besittningstagande av eller annat utövande av kontroll över luftfartyget. Också försök och medverkan till sådan gärning faller under definitionen. Gärning av nu angivet slag benämns i det följande "kapningsbrott".

Enligt *art. 2* förbinder sig konventionsstaterna att belägga kapningsbrott med strängt straff. Konventionen ställer inte upp krav på särskild art av påföljd, t. ex. frihetsberövande, eller på viss strafflatitud.

Art. 3 innehåller ytterligare regler om konventionens tillämpningsområde. I *art. 3.1* ges en definition av uttrycket "under flygning", vilket förekommer i *art. 1*. Vid tillämpning av konventionen anses ett luftfartyg vara under flygning från det ögonblick då alla ytterdörrar har stängts efter ombordgåendet till det ögonblick då någon av ytterdörrarna har

öppnats för avstigning. Vidare föreskrivs att vid nödlandning ("forced landing" resp. "atterrissage forcé") flygningen skall anses fortsätta till dess behörig myndighet har övertagit ansvaret för personer och egendom ombord. Med nödlandning torde avses inte bara landning som föranleds av tekniskt fel, bränslebrist o. d. utan också sådan landning som framtingas av en kapare.

Enligt *art. 3.2* äger konventionen inte tillämpning på luftfartyg som används inom militär-, tull- eller polisväsendet.

För att konventionen skall vara tillämplig krävs enligt *art. 3.3* vidare att antingen startplatsen eller landningsplatsen för det luftfartyg på vilket brottet begås är belägen utanför registreringsstatens område. Där emot har det ingen betydelse om luftfartyget används i utrikes eller inrikes fart. I *art. 3.4* finns en kompletterande regel för sådana luftfartyg som registreras gemensamt för flera stater eller är föremål för internationell registrering. I sådant fall äger konventionen inte tillämpning, om både startplatsen och landningsplatsen är belägna inom samma stats område och denna stat enligt särskild föreskrift i *art. 5* har utsetts att utöva domsrätt och vid konventionens tillämpning skall anses som registreringsstat. De artiklar i konventionen som behandlar frågor om preliminär undersökning och tagande i förvar (*art. 6*), åtal (*art. 7*), utlämning (*art. 8*) och ömsesidig rättshjälp (*art. 10*) är emellertid enligt *art. 3.5* tillämpliga så snart någon som har begått eller misstänks för att ha begått kapningsbrott påträffas i annan stat än registreringsstaten och oavsett var luftfartyget i fråga har startat eller landat.

Art. 4 innehåller regler om i vilka fall en konventionsstat skall ha domsrätt. Enligt *art. 4.1* skall varje konventionsstat tillse att den i vissa särskilt angivna fall har domsrätt inte bara över kapningsbrott utan också beträffande varje annan våldshandling som den misstänkte i samband med kapningen har begått mot passagerare eller besättning. Sådan domsrätt måste konventionsstat sålunda kunna utöva, när den brottsliga handlingen har begåtts ombord på luftfartyg som är registrerat i den staten eller uthyrt till person vilken driver näringsverksamhet med huvudkontor i den staten och när det luftfartyg på vilket den brottsliga handlingen har förövats landar i den staten med den misstänkte alltså ombord.

I *art. 4.2* finns en jurisdiktionsbestämmelse som avser endast själva kapningsbrottet. Konventionsstat skall enligt denna bestämmelse tillse, att den har domsrätt över sådant brott, när den misstänkte finns inom dess område och inte utlämnas enligt *art. 8* till annan konventionsstat som har domsrätt enligt *art. 4.1*.

De stater som har domsrätt enligt *art. 4.1* eller 2 är inte exklusivt behöriga. Konventionen utesluter inte att straffrättslig jurisdiktion utövas också i andra fall med stöd av nationell lag (*art. 4.3*).

Art. 6 innehåller föreskrifter om vilka omedelbara åtgärder konven-

tionsstat har att vidta, när någon som har begått eller misstänks för att ha begått kapningsbrott befinner sig inom statens område. Om det påkallas av omständigheterna, skall gärningsmannen tas i förvar. För att förhindra att sådan person avviker kan också andra åtgärder tillgripas. Åtgärderna skall vidtas i enlighet med statens egen lag och får inte bestå under längre tid än som krävs för att straffrättsligt förfarande eller utlämningsförfarande skall kunna inledas (*art. 6.1*). Konventionsstaten skall enligt *art. 6.2* omedelbart inleda en preliminär undersökning av omständigheterna. Den som har tagits i förvar skall enligt *art. 6.3* få hjälp att genast komma i förbindelse med behörig representant för sitt hemland. Meddelande om att någon har tagits i förvar i en konventionsstat skall enligt *art. 6.4* genast lämnas till bl. a. den stat där luftfartyget är registrerat och den stat i vilken den omhändertagne är medborgare. Dessa stater skall enligt denna bestämmelse också underrättas om resultatet av verkställd undersökning och huruvida den undersökande staten avser att utöva domsrätt.

Art. 7 innehåller vissa åtalsregler. Om den konventionsstat där en för kapningsbrott misstänkt person påträffas inte utlämnar honom till annan stat för lagföring, skall ärendet överlämnas till behörig myndighet i den egna staten för beslut i åtalsfrågan. Detta skall ske undantagslöst och oberoende av om brottet har begåtts inom eller utanför konventionsstatens område. Beslut i åtalsfrågan skall fattas enligt de regler som gäller beträffande varje ordinärt brott av allvarlig art enligt samma stats lagar.

I *art. 8* regleras frågor om utlämning av den som är misstänkt eller dömd för kapningsbrott. Enligt *art. 8.1* skall brottet anses vara ett utlämningsbart brott enligt utlämningsavtal som redan har ingåtts mellan konventionsstater. Vidare förbinder sig konventionsstaterna att i utlämningsavtal, som de kan komma att ingå med varandra, behandla brottet som utlämningsbart. Konventionsstat som för beviljande av utlämning kräver att utlämningsavtal skall finnas med den stat som begärt utlämning får, om sådant avtal saknas, enligt *art. 8.2* efter eget val i stället betrakta Haagkonventionen som laglig grund för utlämning. För utlämningen skall gälla de övriga villkor som föreskrivs i den anmodade statens lag. Enligt *art. 8.3* gäller i fråga om konventionsstater som inte kräver att utlämningsavtal föreligger för att utlämning skall kunna beviljas, att sådana stater skall sinsemellan anse kapningsbrott som ett utlämningsbart brott, varvid de villkor för utlämning skall gälla som den anmodade statens lag ställer upp. Vid utlämningsbestämmelsernas tillämpning skall enligt *art. 8.4* kapningsbrott anses vara begånget inte bara på den ort där det förövades utan också i de stater som har ålagts att utöva domsrätt enligt *art. 4.1*.

När kapningsbrott har begåtts eller är på färde, skall konventionsstaterna enligt *art. 9.1* vidta de åtgärder som behövs för att kontrollen

över luftfartyget skall kunna återföras till befälhavaren eller vidmakt hållas av honom. Enligt *art. 9.2* skall i sådant fall den konventionsstat där luftfartyget eller dess passagerare eller besättning finns underlätta för passagerarna och besättningen att så snart som möjligt fortsätta resan. Vidare skall luftfartyget och dess last utan dröjsmål återställas till deras rättmätiga innehavare.

Art. 10 innehåller vissa bestämmelser om skyldighet för konventionsstaterna att lämna varandra rättshjälp när sådant brott som konventionen avser har begåtts. Enligt *art. 11* skall konventionsstat lämna ICAO:s råd upplysningar om sådana brott och om de åtgärder som vidtagits med anledning av brottet.

Art. 12—14 innehåller slutbestämmelser. Tvister angående tolkningen eller tillämpningen av konventionen skall hänskjutas till skiljedom, om någon av de tvistande staterna begär det. Kan parterna inom sex månader därefter inte enas om skiljedomsförfarandets utformning, kan någon av dem hänskjuta tvisten till den internationella domstolen i Haag. Konventionsstat har rätt att vid tillträde till konventionen förklara sig inte vara bunden av denna skiljedoms klausul (*art. 12*). Konventionen står öppen för undertecknande av alla stater. Konventionen skall ratificeras. Stat som inte undertecknar konventionen före dess ikraftträdande får ansluta sig till den när staten så önskar. Konventionen träder i kraft trettio dagar efter den dag då ratifikationsinstrument har deponerats av tio stater som har undertecknat den och som har deltagit i den diplomatiska konferensen i Haag i december 1970. För övriga stater träder konventionen i kraft antingen nyssnämnda dag eller trettio dagar efter dagen för deposition av vederbörande stats ratifikations- eller anslutningsinstrument, beroende på vilkendera dagen som infaller senast (*art. 13*). Konventionen kan sägas upp med en uppsägningstid av sex månader (*art. 14*).

3 Gällande svenska bestämmelser

3.1 Straffbestämmelser m. m.

I svensk rätt finns inte någon straffbestämmelse som är direkt avsedd att tillämpas på s. k. flygplanskapning. Däremot finns flera straffbestämmelser i BrB som har tillkommit främst med tanke på andra typer av gärningar men som kan tänkas bli aktuella att tillämpa på flygplanskapning.

Bland dessa bestämmelser kan först nämnas den om *sabotage*. För sådant brott döms enligt 13 kap. 4 § BrB bl. a. den som allvarligt stör eller hindrar den allmänna samfärdseln. Straffet är fängelse i högst fyra år. För *grovt sabotage* kan enligt 13 kap. 5 § BrB dömas till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedö-

mande huruvida brottet är grovt skall särskilt beaktas bl. a. om därigenom har framkallats fara för flera människoliv eller för egendom av särskild betydelse. Beskrivningen av sabotagegärningen överensstämmer i sak med vad som gällde enligt strafflagen. I den proposition vari Kungl. Maj:t föreslog införande av sabotagebestämmelsen i strafflagen uttalade föredragande departementschefen — med frångående av straffrättskommitténs ståndpunkt — att straffskyddet mot sabotage inte omfattar samfärsel i utlandet (prop. 1948: 80 s. 288).

Även bestämmelserna om *rån* kan bli tillämpliga. För rån skall enligt 8 kap. 5 § BrB den dömas som med våld på person eller hot som innebär trängande fara tvingar annan till handling eller underlåtenhet, innebärande vinning för gärningsmannen och skada för den tvungne eller någon i vars ställe denne är. Straffet för rån är fängelse, lägst ett och högst sex år. Är brottet att anse som grovt, skall enligt 8 kap. 6 § BrB dömas för *grovt rån* till fängelse, lägst fyra och högst tio år.

Det kan ifrågasättas om inte vissa fall av flygplanskapning skulle kunna bedömas som tillgrepp av fortskaffningsmedel eller egenmäktigt förfarande. För *tillgrepp av fortskaffningsmedel* döms enligt 8 kap. 7 § BrB den som olovligen tar och brukar motordrivet fortskaffningsmedel som tillhör annan. Straffet är fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, böter. Är brottet grovt kan fängelse ådömas från sex månader till fyra år. Den som i annat fall olovligen tar och brukar eller eljest tillgriper något kan för *egenmäktigt förfarande* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader eller, om brottet är grovt, till fängelse i högst två år (8 kap. 8 §).

Vid flygplanskapning kan det också bli fråga om att tillämpa vissa straffbestämmelser i 4 kap. BrB, som handlar om brott mot frihet och frid. För *olaga frihetsberövande* kan enligt 4 kap. 2 § den dömas till fängelse, lägst ett och högst tio år, som berövar någon friheten utan att gärningen enligt 1 § samma kapitel är att bedöma som människo-rov.

Handlingssättet vid flygplanskapning torde i regel innebära att gärningsmannen har gjort sig skyldig till *olaga tvång* (4 kap. 4 § BrB) eller *olaga hot* (4 kap. 5 § BrB). Som olaga tvång bedöms bl. a. gärning, varigenom någon genom misshandel eller eljest med våld eller genom hot om brottslig gärning tvingar annan att göra, tåla eller underlåta något. Den som med sådan verkan övar tvång genom hot att åtala eller ange annan för brott eller att om annan lämna menligt meddelande (s. k. skandaliseringshot) kan dömas för olaga tvång, om tvånget är otillbörligt. För olaga hot döms den som lyfter vapen mot annan eller eljest hotar med brottslig gärning på sätt som är ägnat att hos den hotade framkalla allvarlig fruktan för egen eller annans säkerhet till person eller egendom. För sistnämnda båda brott kan ådömas böter eller fängelse i högst två år. En särskild straffskala,

fängelse i lägst sex månader och högst sex år, finns för olaga tvång som bedöms som grovt.

Även vissa straffbestämmelser i 3 kap. BrB om brott mot liv och hälsa kan bli tillämpliga vid kapning. Den som av grov oaktsamhet utsätter annan för livsfara eller fara för svår kroppsskada eller allvarlig sjukdom, kan enligt 3 kap. 9 § BrB dömas för *framkallande av fara för annan* till böter eller fängelse i högst två år. Även uppsåtligt framkallande av fara omfattas av lagrummet (prop. 1962: 10 s. B 96 och 212).

Av ansvarsbestämmelserna i luftfartslagen (1957: 297) är närmast 13 kap. 5 § första stycket av intresse. Enligt denna bestämmelse kan den som gör tjänst på luftfartyg och sätter sig upp mot befälhavare och vägrar honom lydnad dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Är gärningen särskilt belagd med straff i brottsbalken, skall dock inte dömas till straff enligt luftfartslagen. En regel härom finns i 13 kap. 12 § (ändrad 1964: 211).

Här bör också nämnas att det enligt 107 § andra stycket luftfarts-kungörelsen (1961: 558) är förbjudet att utan tillstånd av luftfarts-verket medföra annat skjutvapen än tjänstevapen i passagerarutrymme på luftfartyg som i förvärvssyfte används för personbefordran. För överträdelse av detta förbud dömes enligt 13 kap. 8 § andra stycket luftfartslagen, jämförd med 8 kap. 4 § andra stycket samma lag, till böter eller fängelse i högst ett år.

Slutligen kan anmärkas, att enligt lagen (1970: 926) om särskild kontroll på flygplats sådan kontroll får äga rum för att förekomma brott som utgör allvarlig fara för säkerheten vid luftfart. Vid kontrollen får vissa straffprocessuella tvångsmedel tillgripas för sökande efter vapen eller annat föremål som är ägnat att komma till användning vid brott som nyss sagts.

3.2 Svensk domstols kompetens

Reglerna om svensk strafflags tillämplighet i rummet finns intagna i 2 kap. BrB. Bestämmelserna ger en vidsträckt kompetens åt svensk domstol. I överensstämmelse med territorialitetsprincipen omfattar kompetensen enligt 2 kap. 1 § alla i Sverige begångna brott. Svensk domstol är behörig också om det är ovisst var brottet förövades men det finns skäl att anta att det begicks här.

I fråga om brott begångna utomlands är svensk domstol enligt 2 kap. 2 § första stycket BrB alltid behörig, om brottet förövats av svensk medborgare eller av utlänning med hemvist i Sverige. Medborgarskap resp. hemvist skall föreligga vid tidpunkten för gärningen.

I 2 § andra stycket utsträcks den svenska jurisdiktionen ytterligare beträffande vissa brott som utomlands har begåtts av utlänning. Sålun-

da kan utlämning straffas här, om han efter brottets begående har blivit svensk medborgare eller tagit hemvist här eller om han finns i Sverige och antingen är nordisk medborgare eller det enligt svensk lag kan följa fängelse i mer än sex månader på brottet. En gemensam förutsättning i nu angivna fall är emellertid att gärningen inte var fri från ansvar enligt lag som gällde på gärningsorten. På öppna havet utanför staternas territorialvatten eller i luftrummet över sådant hav kan inte anses gälla någon viss lag. Av lagrummets avfattning följer därför, att gärning som har begåtts där alltid är omfattad av svensk domstols kompetens om sådant förhållande föreligger som anges i 2 § andra stycket.

Reglerna i 2 kap. 3 § BrB utsträcker den svenska domsrätten ytterligare i vissa specialfall, när utlämning har begått brott utomlands. Sålunda är svensk domstol behörig att döma bl. a. utlämning som utomlands har begått brott på svenskt fartyg eller luftfartyg. Svensk domstol har behörighet också när brottet har förövats mot Sverige, svensk medborgare eller svensk menighet, inrättning eller sammanslutning eller mot utlämning med hemvist i Sverige, oavsett var brottet har förövats. Svensk domstol har likaså alltid domsrätt om brottet är folkrättsbrott, dvs. brott enligt 22 kap. 11 § BrB.

3.3 Utlämning för brott

Bestämmelser om utlämning för brott från Sverige till nordiskt land finns i lagen (1959: 254) om utlämning för brott till Danmark, Finland, Island och Norge och om utlämning till utomnordiskt land i lagen (1957: 668) om utlämning för brott. Lagarna bygger på principen att fråga om utlämning skall prövas fritt på grundval av samtliga föreliggande omständigheter i varje enskilt fall. För beviljande av utlämning krävs inte att det föreligger utlämningsavtal mellan Sverige och den stat som begär utlämning. Beslut om utlämning fattas av Kungl. Maj:t eller — i vissa ärenden enligt 1959 års lag — av åklagare. För att utlämning skall kunna medges måste vissa i lagarna uppställda villkor vara uppfyllda. Sålunda får enligt 1957 års lag svensk medborgare inte utlämnas. Enligt samma lag skall den gärning för vilken utlämning begärs motsvara brott för vilket enligt svensk lag stadgas fängelse i mer än ett år. Vidare får utlämning inte beviljas för politiskt brott. Lagarna anger också vissa andra hinder för utlämning.

Enligt utlämningslagarna är Sverige sålunda inte skyldigt att bevilja utlämning, även om de villkor som anges i den tillämpliga lagen är uppfyllda. Genom utlämningsavtal med annan stat kan Sverige dock ha åtagit sig att till den staten utlämna person som uppehåller sig här. Som villkor för utlämning från Sverige skall sådana avtal inne-

hålla åtminstone de minimivillkor för utlämning som uppställs i utlämningslagarna. F. n. har Sverige bilaterala utlämningsavtal endast med Belgien, Förenta Staterna och Storbritannien. Därjämte har Sverige tillträtt den europeiska utlämningskonventionen.

4 Departementspromemorian

Med utgångspunkt i då föreliggande utkast till konvention angående ingripande mot flygplanskapning diskuteras i promemorian frågan om behovet av särskilda bestämmelser om straff för flygplanskapning samt frågan huruvida reglerna om svensk domstols behörighet behöver ändras inför ett svenskt tillträde till konventionen. Det bör anmärkas att den slutliga konventionstexten i vissa avseenden skiljer sig från utkastet. Detta gäller särskilt de artiklar som behandlar frågor om jurisdiktion, åtal och utlämning.

I promemorian konstateras att de nu gällande straffbestämmelser som kan tänkas bli tillämpliga i fall av flygplanskapning har tillkommit främst med tanke på andra typer av gärningar. Straffbestämmelserna om sabotage och grovt sabotage är inte avsedda att tillämpas på sabotagehandlingar mot samfärdsl i utlandet. Enligt konventionsutkastet förbinder sig de fördragsslutande staterna att belägga flygplanskapning med strängt straff. Detta torde innebära krav på en särskild straffbestämmelse för sådant brott. Mot denna bakgrund föreslås i promemorian att en bestämmelse om straff för handlingar som brukar betecknas som kaperi eller kapning av flygplan införs i svensk strafflagstiftning. Brottet föreslås få benämningen "kapning av luftfartyg". Bestämmelsen bör lämpligen tas in i 13 kap. BrB, som handlar om allmänfarliga brott. Den bör där placeras som en ny paragraf, benämnd 5a §, omedelbart efter sabotagebestämmelserna.

Enligt promemorian finns det inte anledning att låta en straffbestämmelse om kapning omfatta också andra fortskaffningsmedel än luftfartyg, t. ex. fartyg, tåg eller bussar. Det straffskydd som finns enligt gällande regler bedöms vara tillräckligt omfattande för bestraffning av kapning av sådana transportmedel.

Gärningsbeskrivningen i den föreslagna straffbestämmelsen har utformats med beaktande av vad som kan anses vara typiskt för sådan handling som innefattar ett olovligt besittningstagande av ett luftfartyg. Om handlingssättet i speciella fall skulle avvika från typfallet och således falla utanför den föreslagna bestämmelsens tillämpningsområde, torde det vara möjligt att åstadkomma en nöjaktig reaktion med användande av andra straffbestämmelser. Vid utformningen av den föreslagna bestämmelsen har hänsyn också tagits till konventionsut-

kastets definition av kapningsbrottet. I vissa avseenden går dock promemorieförslaget längre än som krävs enligt utkastet.

I fråga om tillämpningsområdet föreslås i promemorian att straffbestämmelsen skall avse gärning som har förövats ombord på luftfartyg av någon som medföljer detta. Därigenom utesluts från tillämpningsområdet s. k. "ground attacks", dvs. förstörelse genom beskjutning eller annorledes av flygplan som befinner sig på marken. Också sådana fall av sabotage som består t. ex. i att någon som inte medföljer flygplanet förorsakar en sprängningsolycka i detta under färd faller utanför. Enligt konventionsutkastet skulle konventionen inte vara tillämplig på luftfartyg som används inom militär-, tull- eller polisväsendet. Något motsvarande undantag bedöms inte vara nödvändigt i den svenska straffbestämmelsen. I likhet med konventionsutkastet är promemorieförslaget inte begränsat till att gälla luftfartyg som framförs i förvärvssyfte. Även i privat trafik kan det enligt promemorian förekomma fall där en kapning får anses vara av så allvarlig karaktär att den bör kunna bestraffas med stöd av den särskilda straffbestämmelsen. Det förhållandet att bestämmelsen — i motsats till vad som gäller beträffande sabotage — är avsedd att bereda skydd för samfärdsel med luftfartyg oavsett om det är fråga om trafik inom eller utom Sverige har inte ansetts behöva komma till särskilt uttryck i lagtexten.

Det handlingssätt som straffbeläggs i den föreslagna bestämmelsen är att någon genom att öva olaga tvång, olaga hot eller skadegörelse bemäktigar sig luftfartyget eller eljest ingriper i dess förande. Innebörden av begreppen olaga tvång och olaga hot är bestämd genom brottsbeskrivningen i 4 kap. 4 § resp. 5 § BrB. Begreppet skadegörelse har samma innebörd som i 12 kap. BrB. Bland de medel att utöva tvång som nämns i 4 kap. 4 § BrB ingår s. k. skandaliseringshot, dvs. hot att åtala eller ange annan för brott samt hot att om annan lämna menligt meddelande. I promemorian diskuteras om skandaliseringshot skall vara tillräckligt för att leda till att gärningen bedöms som kapning. Sådant hot torde inte alltid innefatta sådan överhängande fara för den hotade att det får anses befogat att han låter gärningsmannen få kontroll över luftfartyget. Det avgörande bör emellertid enligt promemorian vara om befälhavaren eller annan som utsätts för sådant hot faktiskt börjar sig för detta och gärningsmannen således uppnår vad han önskat. Det bör också beaktas att konventionsutkastet upptar inte bara våld eller hot om våld utan också varje annan form av hot ("intimidation"). Skandaliseringshot har därför inte undantagits i brottsbeskrivningen i promemorieförslaget.

Som nyss sagts krävs enligt den föreslagna gärningsbeskrivningen att gärningsmannen skall ha bemäktigat sig luftfartyget eller på annat sätt ha ingripit i dess förande. För att fullbordat brott skall anses

föreligga krävs således att föraren av luftfartyget har vidtagit eller hindrats från att vidta åtgärd vid manövreringen på grund av det våld eller hot eller den skadegörelse som har förekommit. Först när så har skett kan gärningsmannen sägas utöva kontroll över luftfartygets förande. Däremot krävs inte att gärningsmannen skall ha haft visst uppsåt, t. ex. att ändra kursen, när han griper in i manövreringen. Krav på sådan särskild avsikt ställs inte heller upp i konventionsutkastet.

I den föreslagna straffbestämmelsen ingår två straffskalor, av vilka den ena är avsedd för grovt kapningsbrott. Straffet för kapning av luftfartyg föreslås sålunda vara fängelse i högst fyra år eller, om brottet är grovt, fängelse i lägst ett och högst tio år. Vid bedömande huruvida brottet är grovt skall enligt förslaget särskilt beaktas, om det genom brottet har framkallats fara för många människor eller om gärningen eljest varit av särskilt farlig art. Straffskalorna har avvägts under hänsynstagande till att gärningsmannen dels använder sig av våld eller hot, dels i allmänhet framkallar en situation som innebär allvarlig fara inte bara för den tvungne utan också för andra människor. I promemorian nämns, att straffmaximum på fängelse fyra år också är föreskrivet för normalfallen av t. ex. sabotage (13 kap. 4 § BrB), våld eller hot mot tjänsteman (17 kap. 1 § BrB) och folkrättsbrott (22 kap. 11 § första stycket BrB). Som exempel på bestämmelser i BrB som upptar straffskalan fängelse i lägst ett och högst tio år nämns grov misshandel (3 kap. 6 §), olaga frihetsberövande (4 kap. 2 §) och försättande i nödläge (4 kap. 3 §).

Enligt promemorian bör också försök till kapning av luftfartyg vara straffbelagt, liksom förberedelse eller stämpling till eller underlåtenhet att avslöja sådant brott. Bestämmelser härom föreslås bli införda i 13 kap. 12 § BrB. Det konstateras att någon särskild föreskrift däremot inte behövs för att medverka till kapning av luftfartyg eller medverka till försök till sådant brott skall kunna bestraffas.

I promemorian konstateras vidare att bestämmelserna i 3 kap. BrB om uppsåtligt dödande eller tillfogande av kroppsskada blir tillämpliga i konkurrens med den föreslagna bestämmelsen om kapning av luftfartyg, om någon under gärningens utförande kommit till skada och detta omfattas av gärningsmannens uppsåt. Om sådant uppsåt inte förelåg, kan på motsvarande sätt uppkomma konkurrens med straffbestämmelserna i samma kapitel om vållande till annans död eller till kroppsskada.

Enligt konventionsutkastet ålåg det konventionsstat att vidta de åtgärder som krävs för att den skall kunna utöva *jurisdiktion* beträffande flygplanskapning när brottet har förövats ombord på ett luftfartyg, registrerat i den staten, och när luftfartyget landar inom dess territorium med gärningsmannen alltjämt ombord.

I promemorian konstateras att svensk domstol alltid är behörig att döma över brott som har förövats på svenskt luftfartyg. Detta följer

av bestämmelserna i 2 kap. 1 och 2 §§ samt 3 § 1 BrB. Är gärning förövad på utländskt luftfartyg, har svensk domstol domsrätt enligt 2 kap. 1 § och 2 § första stycket BrB, om gärningsmannen är svensk medborgare eller utlänning med hemvist i Sverige. Detta gäller oavsett var brottet begicks.

Enligt promemorian torde reglerna i 2 kap. 1—4 §§ BrB täcka praktiskt taget samtliga fall i vilka annan utlänning än nyss sagts har kapat utländskt luftfartyg, vare sig detta har landat här i riket eller inte. Det torde således endast undantagsvis kunna inträffa att svensk domstol saknar domsrätt, när luftfartyg efter kapning landar här eller när gärningsmannen i andra fall tar sin tillflykt i vårt land. Så anges vara fallet, om gärningen har förövats av annan än svensk medborgare eller utlänning med hemvist här och har begåtts på luftfartyg som inte var svenskt samt har ägt rum uteslutande över område tillhörigt stat enligt vars lag gärningen var fri från ansvar. Enligt promemorian säger det sig självt att man knappast kan räkna dessa situationer som praktiskt möjliga. Med hänsyn till den vidsträckta behörighet som de svenska domstolarna således har bedöms det inte vara nödvändigt att utvidga den för att tillgodose kraven i konventionsutkastet.

5 Remissyttrandena

Remissinstanserna tillstyrker genomgående att en särskild straffbestämmelse om kapning av luftfartyg snarast införs i den svenska strafflagstiftningen. *Luftfartsverket* framhåller att även svenska luftfartyg kan bli föremål för kapning och betonar att alla tänkbara åtgärder måste vidtas för att förhindra kapningsbrott.

Ingen av remissinstanserna har haft någon erinran mot att straffbestämmelsen tas in i 13 kap. BrB och placeras efter bestämmelsen om sabotage.

Vissa erinringar har dock framförts mot den föreslagna gärningsbeskrivningen. Enligt *hovrätten för Övre Norrland* finns det anledning att närmare undersöka vilka handlingssätt konventionen skall omfatta. Detta bör göras, fastän konventionen avses bli en minimikonvention som inte hindrar konventionsstaterna att straffbelägga även gärningar som inte täcks av konventionen. Liksom varje annan konventionsstat torde Sverige ha frihet att låta skandaliseringsshot vara tillräckligt för att straff för kapning av luftfartyg skall inträda. Detta torde emellertid innebära en utvidgning i förhållande till konventionsutkastets tillämpningsområde. Man kan möjligen hysa viss tvekan inför en sådan lösning. I vart fall synes man böra beakta hur pass allvarligt det uttalade skandaliseringsshotet får anses ha varit, när det gäller att avgöra om förövat brott skall anses grovt. Enligt promemoriaförslaget kan kapning av

luftfartyg ske genom skadegörelse. Självfallet bör sådan gärning konstituera kapning, om den äventyrar luftfartygets säkra framförande. Skadegörelsen kan emellertid också bestå i exempelvis åverkan på inredningen i passagerarkabinen av sådan art att befälhavaren närmast av ekonomiska skäl gör skadegöraren till viljes. Det synes hovrätten knappast riktigt eller önskvärt, att ett sådant fall rubriceras som kapning av luftfartyg. I varje fall torde det inte omfattas av det föreliggande konventionsutkastet. Enligt hovrätten går promemoriaförslaget längre än konventionsutkastet när det föreslås att som brottsrekvisit uppställs att gärningsmannen "bemäktigar sig fartyget eller eljest ingriper i dess förande". Ordet "ingriper" framstår för hovrätten som ganska oklart. Det torde visserligen avses skola täcka att gärningsmannen "exercises control of" luftfartyget och medför därigenom en påkallad utsträckning av det straffbelagda området, men det synes också kunna komma att omfatta åtskilliga förfaranden, som knappast torde höra hemma under ett så strängt straffbud som det ifrågavarande. Hovrätten ifrågasätter om man inte borde föredra en text i närmare anslutning till den översättning av Tokiokonventionens art. 11 som finns intagen i prop. 1966: 159 med förslag till godkännande av konventionen. Där talas om "ingripande, besittningstagande eller annat orättmätigt utövande av kontroll över ett luftfartyg".

Överåklagaren i Stockholms åklagardistrikt föreslår att uttrycken olaga hot och skadegörelse utgår ur gärningsbeskrivningen. Enligt *RÅ* bör dock dessa moment ingå i det nya stadgandet. Ett olaga hot eller en skadegörelse, som inte har haft inverkan på luftfartygets förande, är visserligen i sig ett fullbordat brott. I de fall där hotet eller skadegörelsen har utgjort inledning till en flygplanskapning framstår det dock enligt *RÅ* som naturligare att bedöma brottet som försök till kapning av luftfartyg.

Hovrätten för Övre Norrland berör frågan när kapning av luftfartyg skall anses utgöra grovt brott. I anslutning till departementspromemorianas förslag att i lagtexten som exempel på grovt brott ange att genom brottet framkallats fara för många människor framhåller hovrätten, att man måste beakta riskerna inte bara för ombordvarande utan även för andra trafikanter i luftrummet liksom för människor på marken. Man torde t. ex. i regel kunna anse varje kapning av luftfartyg i linjefart vara grov, även om endast få passagerare skulle vara med ombord och besättningen vara liten. För luftfartens säkerhet är det väsentligt, att all trafik inom luftrader och annat kontrollerat luftrum äger rum helt i enlighet med gällande föreskrifter och meddelade anvisningar. Också *advokatsamfundet* uttalar, att kapning av luftfartyg i normalfallet måste anses vara ett grovt brott. *Svensk pilotförening* ger uttryck för samma uppfattning.

De av hovrätten för Övre Norrland nämnda flygsäkerhetssynpunk-

terna tas upp också i andra remissyttranden. Sålunda framhåller *luftfartsverket* att aktioner mot besättningsmedlemmar, avlossande av skott m. m. kan få katastrofala följder som gärningsmannen inte kan bedöma. *Handelstjänstemannaförbundet* understryker att den omfattning som luftfarten har uppnått i dag kräver en minutiös planering av flygrutterna och en noggrann övervakning av luftkorridorerna för att katastrof-tillbud skall undvikas. Varje avvikelse av flygplan från en fastställd färdplan innebär en allvarlig fara inte bara för de ombordvarande utan också för den omkringliggande flygtrafiken och för de områden över vilka planet flyger.

I fråga om straffskalorna framför några remissinstanser önskemål om skärpningar. *RÅ* anser det mer naturligt att sätta minimum för det grova brottet till fängelse två år i likhet med vad som gäller för grovt sabotage. Härigenom skulle full överensstämmelse uppnås i straffsats-erna för de båda brotten. Enligt *luftfartsverket* bör det, trots att en flygplanskapare inte har samma skadeuppsåt som en sabotör, med hänsyn till allmänpreventiva syften och konventionsförslagets krav på stränga straff övervägas full överensstämmelse mellan straffskalorna för sabotagebrott och kapningsbrott. Eftersom flera människoliv regelmä-sigt sätts i fara vid kapning bör sålunda vid grovt fall av kapning gälla samma straffsats som vid grovt sabotage. Också *Linjeflyg aktiebolag* uttalar, att den flygsäkerhetsrisk som uppstår vid flygplanskapning är så stor att straffsatserna bör jämföras med dem som gäller för grovt sabotage. *Svensk pilotförening* anser att kapning av luftfartyg av samma skäl bör i påföljdshänseende likställas med de brott i 13 kap. BrB på vilka kan följa fängelse på livstid.

Remissinstanserna har inte haft någon erinran mot förslaget att straff-belägga också försök, förberedelse och stämpling till kapning av luft-fartyg.

Ingen remissinstans har förordat ändring i nu gällande jurisdiktions-bestämmelser.

6 Departementschefen

6.1 Inledning

Frågor om ordning och säkerhet ombord på luftfartyg har under de senaste åren fått allt större aktualitet. Det är framför allt de s. k. flyg-planskapningarna som har skapat allvarliga säkerhetsproblem inom den civila luftfarten. De har ökat i antal särskilt påtagligt under de senaste tre åren och har nu fått en alltmer svårartad karaktär. Behovet av olika åtgärder på både nationellt och internationellt plan för att stävja flyg-planskapningar och andra brott mot den civila luftfarten har därmed blivit allt större.

År 1963 tillkom i Tokio på initiativ av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) en konvention, den s. k. Tokiokonventionen, med bestämmelser för sådana fall då någon ombord på luftfartyg begår brott eller gör sig skyldig till annan handling som utgör ett hot mot säkerheten eller ordningen ombord. I några av artiklarna behandlas olaga besittningstagande av luftfartyg. Konventionsstaterna åtar sig bl. a. att vidta åtgärder för att återföra kontrollen över ett kapat luftfartyg till dess befälhavare, att tillåta passagerare och besättning att fortsätta resan och att återställa fartyget och dess last till deras rättmätiga innehavare (art. 11). Den som misstänks för kapningsbrott skall, om det påkallas av omständigheterna, tas i förvar eller på annat sätt hindras från att avvika. En preliminär undersökning skall genast inledas och under rättelse angående omhändertagandet och undersökningsresultatet lämnas till det kapade luftfartygets registreringsstat och den stat där den omhändertagne är medborgare (art. 13). Konventionen saknar emellertid regler om åtal för och bestraffning av de brott som konventionen omfattar och medför inga förpliktelser för konventionsstat i fråga om utlämning med anledning av sådana brott. Konventionen, som hittills tillträtts av 29 stater, bland dem Sverige, har varit i kraft sedan december 1969. I samband med att Sverige tillträdde konventionen gjordes vissa ändringar (SFS 1967: 71, 74 och 75) i luftfartslagen (1957: 297) och luftfartskungörelsen (1961: 558).

De senaste årens utveckling har visat att Tokiokonventionen inte ger tillräckliga möjligheter att på internationellt plan motarbeta kapningsbrotten. De problem dessa brott för med sig för den civila luftfarten har uppmärksammats av Förenta Nationerna, ICAO, Europarådet, flygbolagens och piloternas organisationer och andra internationella sammanslutningar på luftfartens område. Bl. a. har Förenta Nationernas säkerhetsråd i en i september 1970 enhälligt antagen resolution (nr 286) rekommenderat medlemsstaterna att vidta lagstiftningsåtgärder för att förhindra ytterligare kapningsbrott och andra brott mot den civila luftfarten. Vidare har FN:s generalförsamling i en resolution den 23 november 1970 fördömt alla flygplanskapningar utan något som helst undantag samt uppmanat medlemsstaterna att införa regler om åtal mot och bestraffning av dem som förövar sådana handlingar eller om utlämning av sådana personer för åtal och bestraffning i annat land.

Också inom Europarådet har problemen med flygplanskapningar och sabotagehandlingar uppmärksammats. Sålunda har Europarådets rådgivande församling i en rekommendation i april 1970 (nr 599) starkt fördömt sådana gärningar och rekommenderat ministerkommittén att anmoda medlemsstaternas regeringar att försäkra sig om att deras nationella lagar innehåller tillfredsställande regler om ingripande mot alla gärningar som hindrar den civila luftfarten. Ministerkommittén har an-

tagit en resolution (nr (70) 23), i vilken medlemsstaterna anmodas att vidta åtgärder bl. a. för att förhindra och bestraffa flygplanskapningar.

Med anledning av det hot mot luftfarten som kapning av luftfartyg utgör utarbetades under åren 1969 och 1970 inom ICAO ett utkast till en särskild konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg. Efter vissa smärre ändringar antogs utkastet som konvention vid en diplomatisk konferens i Haag i december 1970. Konventionen, här kallad Haagkonventionen, öppnades för undertecknande den 16 december 1970 i Haag. Jag vill också nämna att ICAO:s juridiska kommitté i oktober 1970 har upprättat ett förslag till konvention om sabotage och andra liknande handlingar som är riktade mot den civila luftfarten. Förslaget har överlämnats till ICAO:s råd och väntas bli behandlat vid en diplomatisk konferens under senare delen av år 1971.

Haagkonventionens bestämmelser innebär i huvudsak att varje konventionsstat åtar sig att belägga kapningsbrott med strängt straff, att tillse att domsrätt beträffande sådana brott finns i vissa särskilt angivna fall och att vidta åtgärder antingen för åtal mot eller för utlämning av den som har begått sådant brott och som finns inom statens område. Konventionen innehåller också regler om skyldighet för konventionsstat att göra brottsundersökningar, ta gärningsmän i förvar, lämna vissa underrättelser m. m.

Frågan huruvida de nordiska länderna borde tillträda den då väntade konventionen om flygplanskapning och huruvida särskild bestämmelse om straff för sådana gärningar borde införas i de nordiska ländernas strafflagstiftning har varit föremål för överläggningar mellan företrädare för berörda departement och ministerier i Danmark, Finland, Norge och Sverige. Enighet har därvid uppnåtts om att de nordiska länderna borde tillträda konventionen och att förslag till lagstiftning om straff för kapningsbrott borde läggas fram i de nordiska länderna efter konferensen i Haag.

Frågan om tillträde till Haagkonventionen har behandlats inom såväl Europarådet som Nordiska rådet. Europarådets rådgivande församling antog i januari 1971 en rekommendation (nr 630), i vilken ministerkommittén rekommenderas att uppmana medlemsstaterna att snarast möjligt ratificera Haagkonventionen. Vid Nordiska rådets session i februari 1971 antog rådet en rekommendation (nr 17), vari de nordiska ländernas regeringar uppmanades bl. a. att snarast möjligt ratificera Haagkonventionen samt att på det internationella planet verka för att andra stater vidtar samma åtgärd.

I en inom justitiedepartementet i juli 1970 upprättad promemoria (Ds Ju 1970: 17) angående lagstiftning om kapning av luftfartyg har behandlats frågan i vad mån ett svenskt tillträde till den då väntade konventionen om flygplanskapning kräver ändrad lagstiftning och frågan hur en sådan lagstiftning i ämnet bör utformas. I promemorian

uttalades att övertygande skäl talade för att Sverige skulle tillträda en blivande konvention. Med tanke på bl. a. att det uppenbarligen fanns risk för att luftfartyg med svensk nationalitet utsattes för kapning eller att utländskt luftfartyg efter kapning fördes till Sverige ansågs emellertid lagstiftningsfrågan inte böra skjutas upp i avvaktan på att konventionen utarbetades. I promemorian lades i enlighet härmed fram förslag till lag om ändring i brottsbalken (BrB), innebärande att en särskild bestämmelse om straff för kapning av luftfartyg skulle införas i den svenska lagstiftningen. Förslaget bygger på det inom ICAO då föreliggande utkastet till konvention om ingripande mot flygplanskapning.

Under remissbehandlingen av departementspromemorian har remissinstanserna genomgående ställt sig positiva till förslaget att det i svensk rätt införs en särskild bestämmelse om straff för kapning av luftfartyg. Någon erinran mot ett svenskt tillträde till en konvention i ämnet som väsentligen överensstämmer med 1970 års utkast har inte framförts.

6.2 Ratifikation av konventionen

För att Haagkonventionen skall träda i kraft krävs att den ratificeras av minst tio av de stater som deltog i den diplomatiska konferensen i Haag och som därefter har undertecknat den. Sverige är en av de omkring 50 stater som skrev under konventionen den dag den öppnades för undertecknande. Av övriga nordiska länder har hittills Danmark och Finland undertecknat konventionen.

Konventionens bestämmelser överensstämmer i sak i stort sett med vad som redan gäller enligt svensk rätt. I några hänseenden finns dock avvikelser. Artikel 1 i konventionen innehåller en definition av den gärning som enligt konventionen utgör en brottslig handling och till vars bekämpande konventionen innehåller särskilda bestämmelser. I svensk rätt saknas straffbestämmelser som är direkt avsedda att tillämpas på flygplanskapning. Brottsbalken innehåller visserligen olika straffbestämmelser som i och för sig kan tillämpas också på flygplanskapning. Jag tänker närmast på bestämmelserna om olaga tvång, olaga frihetsberövande, framkallande av fara för annan, rån och sabotage. Brottbeskrivningarna i dessa lagrum är emellertid inte helt överensstämmande med konventionens gärningsbeskrivning. De lagändringar som skulle bli nödvändiga vid ett svenskt tillträde till konventionen är å andra sidan inte av större räckvidd eller av principiell betydelse. Från den synpunkten synes ett tillträde till konventionen inte inge några betänkligheter. Enligt artikel 2 förbinder sig konventionsstaterna att belägga kapningsbrott med strängt straff. För flertalet fall torde kravet i praktiken vara uppfyllt redan i gällande svensk strafflagstiftning. Under alla förhållanden är detta krav uttryck för en syn på kapningsbrottet som allmänt delas i vårt land och det synes därför inte möta några betänkligheter att ge-

nomföra den straffskärpning som för vissa fall kan vara påkallad för att kravet skall anses tillgodosett. Konventionens jurisdiktionsbestämmelser synes vid en svensk ratifikation böra föranleda en viss utvidgning av svensk domstols behörighet i fråga om kapningsbrott som begås utom riket av utlänning. Med hänsyn till brottets art och svårhetsgrad framstår emellertid en sådan utvidgning som godtagbar från svensk synpunkt. I övrigt synes gällande svensk lagstiftning stå i överensstämmelse med konventionens bestämmelser.

Sammanfattningsvis kan sålunda konstateras att det från rättsliga synpunkter inte möter några hinder att Sverige ratificerar Haagkonventionen. Enligt min mening är det från flera synpunkter angeläget att Sverige aktivt deltar i de ansträngningar som vidtagits på det internationella planet i syfte att bekämpa de allt oftare förekommande kapningarna av civila luftfartyg. För att man skall kunna komma till rätta med sådana handlingar är det önskvärt att de olika ländernas rättsregler på detta område effektiviseras och så långt möjligt harmoniseras så att bl. a. därigenom förutsättningar skapas för ett internationellt samarbete i kampen mot flygkapningarna. Konventionen utgör ett betydelsefullt steg i denna riktning. Det får därför ses som ett starkt önskemål att konventionen snarast träder i kraft och vinner anslutning från så många stater som möjligt. Sverige har medverkat vid utarbetandet av konventionen och har också undertecknat den. De principer på vilka konventionen bygger är som framgår av det föregående redan nu ledande för vår syn på vilka åtgärder som bör vidtas för beivrande av det allvarliga brott som kapning av luftfartyg utgör. Genom att ratificera konventionen kan Sverige bidra till att dess bestämmelser blir ett effektivt medel i kampen mot flygplanskapningarna. Även Danmark, Finland och Norge torde komma att tillträda konventionen.

Under hänvisning till det anförda förordar jag att Sverige tillträder Haagkonventionen.

6.3 Lagstiftningsåtgärder

I samband med att Sverige ratificerar Haagkonventionen måste sådana lagändringar vidtas som är nödvändiga för att bringa vår lagstiftning i överensstämmelse med konventionens regelsystem. Detta innefattar emellertid på flera punkter endast en minimireglering och det står konventionsstaterna fritt att i olika hänseenden gå längre än konventionen föreskriver. Det bör därför i detta sammanhang också prövas om andra ändringar i vår strafflagstiftning och därtill anslutande regler än de som föranleds av konventionen bör genomföras. Jag kommer i det följande att med utgångspunkt i promemorieförslaget och remissyttrandena över detta ta upp vissa sådana frågor i anslutning till en genomgång av konventionsbestämmelserna.

6.3.1 Bestämmelse om straff för kapning av luftfartyg

Som jag tidigare har sagt råder inte full överensstämmelse mellan gärningsbeskrivningen i art. 1 i konventionen för kapningsbrottet och gärningsbeskrivningarna i de straffstadganden i BrB som det närmast kan bli aktuellt att tillämpa i fråga om flygplanskapning. De straffskalor som är föreskrivna i dessa stadganden är inte heller alltid anpassade med hänsyn till den allvarliga fara för många människors liv som en flygplanskapning ofta innebär och som har föranlett föreskriften i art. 2 i konventionen att kapningsbrottet skall beläggas med strängt straff.

Den anpassning av våra straffrättsliga regler till konventionsbestämmelserna som sålunda bör ske i samband med en ratifikation av konventionen bör enligt promemoriaförslaget ske genom att i brottsbalken införs en särskild bestämmelse om straff för kapning av luftfartyg. Detta förslag har genomgående vunnit remissinstansernas gillande. Goda skäl talar också enligt min mening för promemoriaförslaget i denna del. I och med att antalet flygplanskapningar stiger, ökar riskerna för att sådana brott aktualiseras hos svenska domstolar och andra myndigheter. Det finns uppenbarligen risk för att luftfartyg av svensk nationalitet utsätts för kapning eller att utländskt luftfartyg kapas och förs till Sverige. Det kan också tänkas förekomma i större utsträckning än som hittills varit fallet att personer som utomlands har begått kapningsbrott tar sin tillflykt här. Om gärningsmannen inte utlämnas, kan frågan om att här inleda straffrättsligt förfarande bli aktuell. Det kan i fall av denna art framstå som en brist att det i den svenska lagstiftningen saknas en för sådana gärningar särskilt avpassad straffbestämmelse. Alldeles oberoende av Sveriges ratifikation av Haagkonventionen finns det således ett behov av en sådan bestämmelse.

Jag förordar i enlighet med det anförda att en särskild bestämmelse om straff för kapningsbrott införs i svensk rätt. Vid bestämmelsens utformning måste hänsyn tas till den brottsbeskrivning som finns i art. 1 i konventionen.

I departementspromemorian har föreslagits en gärningsbeskrivning enligt vilken den brottsliga handlingen skall bestå i att någon under flygning med luftfartyg bemäktigar sig fartyget eller eljest ingriper i dess förande genom att öva olaga tvång, olaga hot eller skadegörelse. Gärningsbeskrivningen har utformats med beaktande dels av vad som kan anses vara typiskt för kapningsbrott, dels av de krav som uppställdes i det utkast till konventionstext som förelåg vid den tid då promemorian upprättades. Bestämmelsen har i förslaget tagits upp i en ny paragraf, betecknad 5 a §, i 13 kap. BrB.

Den föreslagna bestämmelsen avser endast olaga besittningstagande av luftfartyg. I promemorian diskuteras huruvida bestämmelsen bör omfatta också andra fortskaffningsmedel än luftfartyg, t. ex. fartyg och

bussar. Det konstateras emellertid att gällande bestämmelser ger ett tillräckligt straffskydd mot sådana gärningar, varför den föreslagna bestämmelsen har begränsats till att avse luftfartyg. Även jag anser, att anledning saknas att låta straffbestämmelsen omfatta andra transportmedel än luftfartyg.

Enligt promemorieförslaget skall den brottsliga gärningen ha ägt rum "under flygning". Härmed avses att få en motsvarighet till konventionsutkastets — numera även Haagkonventionens — krav på att gärningen skall ha ägt rum "on board an aircraft in flight". Emellertid är konventionens definition av uttrycket "in flight" mera vidsträckt än motsvarande definition i utkastet. Däri förstods med detta uttryck tiden från det ögonblick då kraft sätts in för att bringa fartyget att lyfta till det ögonblick då landningsrörelsen avslutas. Enligt art. 3.1 i Haagkonventionen anses emellertid vid tillämpning av konventionen ett luftfartyg vara "in flight" från det ögonblick då alla ytterdörrar har stängts efter ombordgåendet till det ögonblick då någon av ytterdörrarna har öppnats för avstigning. Ett luftfartyg anses enligt denna definition vara under flygning också under s. k. "taxing", dvs. medan det förflyttar sig inom en flygplats från den s. k. plattan fram till startbanan eller, efter landning, från landningsbanan till plattan. Enligt definitionen skall flygningen vid nödlandning anses fortsätta till dess behörig myndighet har övertagit ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord. Med "nödlandning" torde böra förstås inte bara landning som företas på grund av bensinbrist, maskinhaveri eller annat liknande hinder mot fortsatt flygning utan också landning som har framtvungats av någon som har kapat luftfartyget.

Under uttrycket "under flygning" faller sålunda enligt konventionen vissa moment som inte kan anses innebära flygning i ordets vanliga bemärkelse, t. ex. stillaståendet framför stationsbyggnaden på en flygplats, innan ytterdörrarna öppnas för avstigning, eller väntan vid nödlandning på att räddningspersonal skall anlända. Det kan också ifrågasättas om "taxing" av flygplan kan sägas vara "flygning". Den svenska straffbestämmelsen måste å andra sidan täcka alla de olika moment under och i omedelbar anslutning till flygning som konventionen omfattar. Under dessa förhållanden anser jag uttrycket "under flygning" vara för begränsat. Jag förordar att det i straffbestämmelsen i stället anges endast att handlingen skall äga rum "ombord på luftfartyg" för att den skall falla under bestämmelsen. Detta uttryck går visserligen utöver konventionens definition av flygningsbegreppet och medför alltså att tillämpningsområdet blir mer omfattande, men detta torde knappast i praktiken leda till några olägenheter.

Enligt art. 1 i konventionen förutsätts att gärningsmannen förövat "våld eller hot om våld eller hot av annat slag". Konventionsutkastet hade en likalydande beskrivning av vilka tvångsåtgärder som avsågs.

Enligt promemoriaförslaget straffbeläggs ingripande i luftfartygs förande som sker genom att någon övar olaga tvång, olaga hot eller skadegörelse. Innebörden av begreppen olaga tvång och olaga hot anges i promemorian vara bestämd genom beskrivningen i 4 kap. 4 § resp. 5 § BrB av dessa brott. Olaga tvång skall sålunda anses föreligga om tvånget har utövats genom misshandel eller i övrigt med våld, genom hot om brottslig gärning eller genom s. k. skandaliseringshot, dvs. hot att åtala eller ange annan för brott eller att till annan lämna menligt meddelande, såvida det tvång som hotet medför är otillbörligt.

Hovrätten för Övre Norrland har uttalat viss tvekan inför ståndpunkten att också skandaliseringshot skall kunna konstituera kapningsbrott och framhåller att detta torde innebära en utvidgning i förhållande till konventionens tillämpningsområde. Hovrätten anser också att skadegörelse som äventyrar luftfartygets säkra framförande bör omfattas av bestämmelsen men att så inte bör vara fallet med annan skadegörelse, t. ex. åverkan på inredningen i passagerarkabinen. I ett yttrande från åklagarhåll föreslås, att olaga hot och skadegörelse utelämnas i gärningsbeskrivningen.

Enligt min mening finns det inte skäl att i detta sammanhang undanta skandaliseringshot. Jag godtar således promemoriaförslaget i denna del. En annan sak är att den mer eller mindre allvarliga karaktären av det hot som utövats i det särskilda fallet kan inverka vid straffbestämningen.

För att uppfylla konventionens krav torde det inte vara nödvändigt att olaga hot och skadegörelse som medel för att genomföra kapningsbrott uttryckligen nämns. I de fall då en påbörjad skadegörelse innefattar hot om fortsatt förstörelse ombord på luftfartyget för den händelse gärningsmannens önskemål i fråga om luftfartygets färdväg eller manövrering inte tillgodoses, torde som regel en sådan tvångssituation ha uppkommit att åtminstone försök till kapningsbrott föreligger, och i det följande kommer jag att förorda att också försök till sådant brott görs straffbart. Om en person genom att förstöra viktiga instrument e. d. försätter befälhavaren i en sådan nödsituation att denne måste omedelbart nödlanda, torde ansvar kunna ådömas för sabotage när fråga är om samfärdsel inom riket och för grov skadegörelse i andra fall. Annan åverkan eller skadegörelse kan bestraffas enligt de regler som gäller för sådana brott. Det bör också uppmärksammas att skadegörelse som kan äventyra ett luftfartygs säkerhet men inte har samband med kapningsbrott i Haagkonventionens mening kommer att bli föremål för en särskild konvention, som nu förbereds av ICAO och avses bli behandlad vid en diplomatisk konferens under innevarande år. I fråga om olaga hot framhålls i promemorian att sådant hot kan gå ut på en gärning som riktar sig mot annan person än den som utsätts för själva hotet, t. ex. mot passagerare eller annan besättningsmedlem än befälhavaren. När

sådant hot används som tvångsmedel mot befälhavare i samband med kapning, torde emellertid vanligen olaga tvång föreligga. Gärningen torde därför redan på denna grund kunna bestraffas som kapning av luftfartyg, om hotet lett till ett ingripande i manövreringen, och eljest som försök till sådant brott.

På nu anförda skäl finner jag det vara tillräckligt för att tillgodose konventionens krav i denna del att i gärningsbeskrivningen hänvisas till olaga tvång, utövat av någon ombord på luftfartyget.

Enligt art. 1 i Haagkonventionen skall den brottsliga handlingen gå ut på att gärningsmannen rättsstridigt tar luftfartyget i besittning eller utövar kontroll över det. I promemorians förslag beskrivs den brottsliga handlingen så, att gärningsmannen bemäktigar sig luftfartyget eller eljest ingriper i dess förande.

Hovrätten för Övre Norrland kritiserar uttrycket "ingriper" som oklart och väl vidsträckt.

För egen del anser jag att den brottsliga handlingen i överensstämmelse med vad som föreslås i promemorian bör anges bestå i att någon bemäktigar sig luftfartyget, vilket torde vara liktydigt med att vederbörande övertar kontrollen över fartyget. Vidare bör bestämmelsen omfatta sådana handlingar som består i att gärningsmannen på annat sätt ingriper i manövreringen av luftfartyget, t. ex. genom att tvinga föraren att vidta viss åtgärd vid förandet av fartyget eller hindra honom från att manövrera fartyget på visst sätt. Med anledning av vad hovrätten för Övre Norrland anfört vill jag framhålla att endast sådana ingripanden i manövreringen åsyftas som sker medelst olaga tvång och som medför att luftfartygets förare hindras från att själv bestämma över dess manövrering. Härigenom torde en tillräcklig begränsning erhållas till sådana mera allvarliga förfaranden som avses i konventionen.

Som nyss nämnts skall enligt konventionen besittningstagandet vara rättsstridigt. Att gärningen för att vara straffbar skall vara rättsstridig behöver uppenbarligen inte nämnas särskilt i den svenska straffbestämmelsen. Allmänna regler om grunder för uteslutande av brottslighet skall givetvis iakttas.

För straffbarhet bör krävas att handlingen begås uppsåtligt. Där emot bör inte fordras att besittningstagandet eller ingripandet sker med särskild avsikt, t. ex. att ändra kursen i viss bestämd riktning.

I fråga om straffbestämmelsens tillämpningsområde är att märka, att Haagkonventionen inte äger tillämpning på luftfartyg som används inom militär-, tull- eller polisväsendet. I överensstämmelse med vad som föreslås i promemorian bör dock enligt min mening sådana luftfartyg inte undantas från den svenska straffbestämmelsens tillämpningsområde. Inte heller finns det anledning att begränsa bestämmelsen till att gälla endast luftfartyg som framförs i förvärvssyfte.

Bestämmelsen bör bereda skydd för samfärdseln med luftfartyg, oavsett om det gäller trafik inom eller utom Sverige. Detta torde dock inte behöva komma till särskilt uttryck i lagtexten.

I promemorian har som straffskalor föreslagits fängelse i högst fyra år eller, om brottet är grovt, fängelse i lägst ett och högst tio år.

Några remissinstanser, bl. a. hovrätten för Övre Norrland och styrelsen för advokatsamfundet, har framhållit att kapningsbrott som riktar sig mot luftfartyg i linjefart i regel bör anses som grovt. I flera remissyttranden uttalas önskemål om strängare straff för grova fall av kapning än som föreslås i promemorian. Som förebild har nämnts straffskalan för grovt sabotage, som upptar fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid.

Man har anledning räkna med att de luftfartyg som blir föremål för kapning i allmänhet är sådana som används i linjefart för befordran av passagerare. Jag instämmer i vad vissa remissinstanser uttalat om att sådant kapningsbrott regelmässigt bör anses som grovt, om det i promemorian framlagda förslaget i fråga om strafflatituder godtas. Detsamma bör gälla vid kapning av luftfartyg som används i icke regelbunden luftfart (charter) för befordran av passagerare. Mot denna bakgrund kan det övervägas, om inte den strängare straffskalan bör avse normalbrott och den lindrigare mindre grova fall av kapningsbrott. En sådan konstruktion har använts vid vissa brott som i sig själva alltid är av mycket allvarlig art, t. ex. mord, människorov, olaga frihetsberövande, försättande i nödläge m. fl. Kapningsbrottet synes emellertid inte kunna helt jämföras med gärningar av det slaget. Det ligger närmare till hands att jämföra det med olaga tvång, rån och sabotage. För dessa brott har i BrB använts den i promemorian föreslagna systematiken. Under dessa förhållanden anser jag mig böra godta promemorians förslag att låta straffbestämmelsen innehålla två straffskalor, varav en för grova brott.

Med anledning av förslaget från vissa remissinstanser att strafflatituden för det grova brottet skall omfatta också fängelse på livstid vill jag framhålla att livstidsstraff f. n. ingår i straffskalan endast för ett fåtal brott. Som exempel kan nämnas mord, människorov, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse som är att anse som grov, grovt sabotage samt spridande av gift eller smitta i fall som är att bedöma som grovt. Genomgående krävs enligt gärningsbeskrivningarna för dessa brott att en viss allvarlig effekt har inträtt och att sådan effekt har omfattats av gärningsmannens uppsåt. Motsvarande krav uppställs inte för fullbordat kapningsbrott. Inträffar till följd av en flygkapning något så allvarligt som t. ex. att luftfartyget störtar eller att någon passagerare eller besättningsmedlem berövas livet, kan straffbestämmelse med fängelse på livstid i straffskalan bli att tillämpa i konkurrens med bestäm-

melsen om kapning av luftfartyg. Jag anser det därför inte vara motiverat att för detta brott föreslå strängare maximipåföljd än fängelse i tio år. Inte heller i fråga om den nedre gränsen för straffskalan för grovt brott, fängelse ett år, finner jag skäl att frångå promemorieförslaget. De sålunda föreslagna strafflatituderna får anses ge klart uttryck för den allmänt omfattade meningen att kapningsbrott utgör en mycket allvarlig form av brottslighet. De betydande risker inte bara för personer ombord på det kapade luftfartyget utan också för annan lufttrafik inom samma område och för personer på den plats där fartyget tvingas landa bör givetvis beaktas vid straffmätningen vid sidan av sådana omständigheter som arten och graden av det våld eller hot som brukats vid handlingens utförande, de olägenheter av personlig eller ekonomisk natur som brottet medfört m. m.

Som exempel på omständigheter som kan komma ett kapningsbrott att framstå som grovt nämns i promemorieförslaget att genom brottet har framkallats fara för många människor eller att gärningen eljest varit av särskilt farlig art. Jag kan för egen del biträda förslaget i denna del. Bland förhållanden som kan göra att gärningen framstår som särskilt farlig kan nämnas, att gärningsmannen gör bruk av vapen, förstör eller skadar instrument eller annan utrustning av betydelse för luftfartygets säkerhet eller att han själv övertar manövreringen utan att äga tillräckliga förutsättningar härför.

I promemorian har som brottsrubricering föreslagits "kapning av luftfartyg". Remissinstanserna har inte haft någon erinran mot förslaget i denna del. Även jag godtar den föreslagna brottsbeteckningen.

Jag ansluter mig också till förslaget att den nya bestämmelsen tas upp i 13 kap. BrB, som handlar om allmänfarliga brott, och där införs i en ny paragraf, benämnd 5 a §, omedelbart efter sabotagebestämmelserna i 4 och 5 §§, till vilka den med hänsyn till sitt innehåll nära ansluter sig.

Enligt art. 1 i Haagkonventionen skall också försök och medverkan till kapningsbrott utgöra straffbara gärningar. Sådana gärningar faller dock under konventionens tillämpningsområde endast om de begås av någon som befinner sig ombord på luftfartyget medan detta är under flygning.

I promemorian har föreslagits, att också försök till kapning av luftfartyg görs straffbart. Enligt förslaget bör detta ske genom ett tillägg till 13 kap. 12 § BrB. I denna paragraf föreskrivs, att för försök till vissa i kapitlet angivna brott döms till ansvar enligt 23 kap. BrB. Enligt samma paragraf bestraffas också förberedelse eller stämpling till de angivna brotten samt underlåtenhet att avslöja sådana brott. Enligt promemorian bör dessa bestämmelser gälla även kapning av luftfartyg. Detta innebär bl. a. att bestämmelsen om straff för försök inte, så-

som i konventionen, har begränsats till fall då gärningsmannen befinner sig ombord på luftfartyget. I likhet med remissinstanserna godtar jag promemorieförslaget i denna del.

Medverkan till kapning av luftfartyg och medverkan till försök till sådant brott blir straffbart enligt reglerna i 23 kap. BrB utan att särskild föreskrift därom införs. Av allmänna grundsatser följer att det för straffbar medverkan inte krävs att den medverkande begår medverkanshandlingen ombord på luftfartyget.

6.3.2 Bestämmelse om svensk domstols behörighet

I promemorian har inte lagts fram något förslag till ändring av gällande bestämmelser om svensk domstols behörighet. De krav som i konventionsutkastet ställdes på konventionsstaterna i fråga om domsrätt ansågs nämligen vara i praktiken uppfyllda genom reglerna i 2 kap. BrB om tillämpligheten av svensk strafflag. Emellertid är reglerna i art. 4 i Haagkonventionen om konventionsstats domsrätt vidsträcktare än motsvarande regler i det utkast som förelåg när promemorieförslaget upprättades. Art. 4.1 omfattar således inte bara kapningsbrott utan också varje annan våldshandling som gärningsmannen i samband med sådant brott begår mot passagerare eller besättning. I art. 4.1.c har vidare tagits in en regel om förhyrda luftfartyg. Enligt denna regel skall den stat ha domsrätt vari den som förhyr fartyget har sitt huvudkontor eller, om sådant inte finns, där han är stadigvarande bosatt. Dessutom har i art. 4.2 gjorts det betydelsefulla tillägget att konventionsstat skall kunna utöva domsrätt över kapningsbrott, när den misstänkte finns inom dess område och inte blir utlämnad till annan stat som har jurisdiktion enligt art. 4.1.

Bestämmelserna i art. 4.2 innebär att kapningsbrott har gjorts till ett internationellt brott i den meningen att konventionsstaternas domstolar skall kunna döma över sådant brott oavsett var det har begåtts. För att säkerställa att Sverige kan uppfylla denna förpliktelse bör 2 kap. BrB ändras så att svensk domstol har domsrätt i fråga om kapning av luftfartyg, oavsett var och av vem brottet har begåtts. Jag förordar alltså att sådant brott i detta avseende jämställs med folkrättsbrott, dvs. brott enligt 22 kap. 11 § BrB, vilket enligt 2 kap. 3 § 4 BrB alltid omfattas av svensk domstols behörighet. I sistnämnda bestämmelse bör sålunda kapning av luftfartyg nämnas vid sidan av folkrättsbrott.

Fråga uppkommer om det behövs utvidgade domsrätsregler med anledning av det särskilda omnämmandet i art. 4.1 i konventionen av våldshandling som har begåtts i samband med kapningsbrott. Reglerna i 2 kap. 2 och 3 §§ BrB om svensk strafflags tillämplighet på brott begångna utomlands ger åt svensk domstol så vidsträckt behörighet att det endast i sällsynta undantagsfall kan inträffa att sådana våldshandlingar som avses i art. 4.1 inte faller under svensk domsrätt. Tänkbara

undantagsfall kommer för övrigt att avse brott av så ringa beskaffenhet att de i jämförelse med kapningsbrottet lär sakna betydelse vid påföljdens bestämmande. Jag finner det därför inte påkallat att föreslå någon ändring i domsrätsreglerna beträffande sådana handlingar.

6.3.3 Övriga konventionsbestämmelser

Reglerna i art. 5 i konventionen om vissa skyldigheter för konventionsstat i fråga om luftfartyg som är föremål för s. k. internationell registrering, dvs. inte är registrerat i viss stat, påkallar inte några lagstiftningsåtgärder för Sveriges vidkommande.

Föreskrifterna i art. 6 i konventionen om bl. a. tagande i förvar av den som misstänks för kapningsbrott, förundersökning med anledning av sådant brott samt underrättelseskyldighet till andra konventionsstater överensstämmer i huvudsak med de motsvarande bestämmelser som finns i art. 13 i Tokiokonventionen, som Sverige har tillträtt, och kräver inte några lagstiftningsåtgärder.

I art. 7 i konventionen föreskrivs obligatorisk skyldighet för konventionsstat, inom vars område en för kapningsbrott misstänkt person befinner sig, att överlämna ärendet till behörig myndighet för beslut i åtalssfrågan. Denna förpliktelse torde för Sveriges del komma att bli uppfylld genom bestämmelserna i rättegångsbalken om skyldighet för polismyndighet eller åklagare att inleda förundersökning vid misstanke om brott som hör under allmänt åtal samt för åklagare att tala å sådant brott.

Av reglerna i art. 8 i konventionen angående utlämning berörs Sverige närmast av bestämmelserna i art. 8.1 och 8.3. Enligt den förstnämnda bestämmelsen skall kapningsbrott anses vara ett utlämningsbart brott i utlämningsavtal mellan konventionsstater. Enligt art. 8.3 är konventionsstat, som för utlämning på grund av brott inte kräver att utlämningsavtal skall finnas med den stat som begär utlämning, skyldig att betrakta kapningsbrott som ett utlämningsbart brott i enlighet med de villkor som föreskrivs i den anmodade statens lag. Förevarande konventionsbestämmelser påkallar inte några lagstiftningsåtgärder.

Art. 9 i konventionen innehåller regler om skyldighet för konventionsstat att återföra kontrollen över luftfartyget till den laglige befälhavaren, att låta passagerare och besättning fortsätta resan och att återställa luftfartyget och dess last till deras rättmätiga innehavare. Bestämmelsen motsvarar art. 11 i Tokiokonventionen och föranleder inte några ytterligare lagstiftningsåtgärder.

I art. 10 föreskrivs skyldighet för konventionsstaterna att lämna varandra ömsesidig rättshjälp i mål om kapningsbrott. Bestämmelserna innebär inte några förpliktelser som går längre än vad som redan tillämpas hos oss i dessa hänseenden och några nya författningsbestämmelser behövs alltså inte.

Art. 11 innehåller bestämmelser om viss uppgiftsskyldighet till ICAO i fråga om kapningsbrott. Sveriges förpliktelser enligt denna artikel kan uppfyllas inom ramen för gällande lagstiftning. Erforderliga föreskrifter av administrativ natur kan meddelas av Kungl. Maj:t.

Inte heller bestämmelserna i art. 12 om förfarandet i händelse av tvist mellan konventionsstater angående tolkningen eller tillämpningen av konventionen påkallar några interna lagstiftningsåtgärder.

6.3.4 Ikraftträdandebestämmelser

De i det föregående föreslagna lagändringarna bör träda i kraft snarast och oberoende av vid vilken tidpunkt konventionen efter ratifikation blir bindande för Sverige. Jag föreslår i enlighet härmed att den nya lagstiftningen träder i kraft dagen efter det lagen om de föreslagna ändringarna har utkommit från trycket.

I enlighet med vad jag har anfört i det föregående har inom justitiedepartementet upprättats förslag till *lag om ändring i brottsbalken*. Förslaget torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

7 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande över lagförslaget inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

Bilaga 1

Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft

Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs

Preamble

Préambule

The States Parties to This Convention

Les états parties à la présente convention,

Considering that unlawful acts of seizure or exercise of control of aircraft in flight jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of civil aviation;

Considérant que les actes illicites de capture ou d'exercice du contrôle d'aéronefs en vol compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile,

Considering that the occurrence of such acts is a matter of grave concern;

Considérant que de tels actes les préoccupent gravement,

Considering that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to provide appropriate measures for punishment of offenders;

Considérant que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

Have agreed as follows:

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1

Article 1er

Any person who on board an aircraft in flight:

Commets une infraction pénale (ci-après dénommée « l'infraction ») toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol,

(a) unlawfully by force or threat thereof, or by any other form of intimidation, seizes, or exercises control of, that aircraft, or attempts to perform any such act, or

a) illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou

(b) is an accomplice of a person who performs or attempts to perform any such act

b) est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.

commits an offence (hereinafter referred to as "the offence").

Article 2

Article 2

Each Contracting State undertakes to make the offence punishable by severe penalties.

Tout Etat contractant s'engage à réprimer l'infraction de peines sévères.

(Översättning)

Konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg*Inledning*

De till denna konvention anslutna staterna

vilka beaktar att rättsstridiga handlingar som innefattar besittningstagande eller utövande av kontroll över luftfartyg under flygning äventyrar säkerheten för personer och egendom, allvarligt drabbar luftfarten samt undergräver det förtroende som världens folk hyser för den civila luftfartens säkerhet;

vilka beaktar att förekomsten av sådana handlingar väcker stor oro;

vilka beaktar att det för att hindra sådana handlingar föreligger ett starkt behov av lämpliga åtgärder för bestraffning av personer som begått sådana handlingar;

har överenskommit om följande:

Artikel 1

Den som ombord på luftfartyg under flygning

(a) genom våld eller hot om våld eller genom hot av annat slag rättsstridigt tar luftfartyget i besittning eller utövar kontroll över det eller försöker att utföra sådan handling, eller

(b) medverkar till sådan handling

begår en brottslig handling (i det följande kallad "brottet").

Artikel 2

Fördragsslutande stat förbinder sig att belägga brottet med strängt straff.

Article 3

1. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board.

2. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

3. This Convention shall apply only if the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft; it shall be immaterial whether the aircraft is engaged in an international or domestic flight.

4. In the cases mentioned in Article 5, this Convention shall not apply if the place of take-off and the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in that Article.

5. Notwithstanding paragraphs 3 and 4 of this Article, Articles 6, 7, 8 and 10 shall apply whatever the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft, if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registration of that aircraft.

Article 4

1. Each Contracting State shall take such measures as may be nec-

Article 3

1. Aux fins de la présente convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

2. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

3. La présente convention ne s'applique que si le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur.

4. Dans les cas prévus à l'article 5, la présente convention ne s'applique pas si le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise sont situés sur le territoire d'un seul des Etats mentionnés audit article.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les articles 6, 7, 8 et 10 sont applicables, quel que soit le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef, si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation dudit aéronef.

Article 4

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour éta-

Artikel 3

1. Vid tillämpning av denna konvention anses ett luftfartyg vara under flygning från det ögonblick då alla ytterdörrar stängts efter ombordgåendet till det ögonblick då någon av ytterdörrarna öppnats för avstigning. Vid nödlandning skall flygningen anses fortsätta, till dess behörig myndighet övertagit ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord.

2. Denna konvention skall ej äga tillämpning på luftfartyg som användes inom militär-, tull- eller polisväsendet.

3. Denna konvention skall äga tillämpning endast om den plats varifrån luftfartyget, ombord på vilket brottet begås, lyfter eller den plats där det faktiskt landar är belägen utanför den stats område i vilken luftfartyget är registrerat. Avseende skall ej fästas vid om luftfartyget användes i utrikes eller inrikes fart.

4. I fall som anges i artikel 5 skall denna konvention ej äga tillämpning, om både den plats varifrån luftfartyget, ombord på vilket brottet begås, lyfter och den plats där det faktiskt landar är belägna inom samma stats område och denna stat är en av dem som avses i artikeln.

5. Utan hinder av bestämmelserna i tredje och fjärde punkten av denna artikel skall artiklarna 6, 7, 8 och 10 äga tillämpning oavsett var luftfartyget lyfter eller faktiskt landar, om den som begått brottet eller misstänkes för detta påträffas i annan stat än den där luftfartyget är registrerat.

Artikel 4

1. Det åligger fördragsslutande stat att i följande fall vidtaga de

essary to establish its jurisdiction over the offence and any other act of violence against passengers or crew committed by the alleged offender in connection with the offence, in the following cases:

(a) when the offence is committed on board an aircraft registered in that State;

(b) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;

(c) when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee who has his principal place of business or, if the lessee has no such place of business, his permanent residence, in that State.

2. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to any of the States mentioned in paragraph 1 of this Article.

3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

Article 5

The Contracting States which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and

blir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction, ainsi que de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé de l'infraction en relation directe avec celle-ci, dans les cas suivants :

a) si elle est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;

b) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord;

c) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction dans le cas où l'auteur présumé de celle-ci se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe 1er du présent article.

3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Article 5

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatricu-

åtgärder som fordras för att den skall kunna utöva jurisdiktion beträffande brottet och beträffande varje annan våldshandling mot passagerare eller besättning som den misstänkte begått i samband med brottet:

(a) när brottet förövats ombord på luftfartyg som är registrerat i den staten;

(b) när det luftfartyg, ombord på vilket brottet förövats, landar inom dess område och den misstänkte fortfarande finnes ombord;

(c) när brottet förövats ombord på luftfartyg som utan besättning uthyrts till person, vilken driver näringsverksamhet med huvudkontor inom ifrågavarande stats område eller, om verksamheten saknar huvudkontor, är stadigvarande bosatt där.

2. Fördragsslutande stat skall vidare vidtaga de åtgärder som fordras för att staten skall kunna utöva jurisdiktion beträffande brottet, när den misstänkte finnes inom dess område och ej utlämnas enligt bestämmelserna i artikel 8 till någon av de i första punkten av denna artikel angivna staterna.

3. Denna konvention utesluter ej utövande av straffrättslig jurisdiktion enligt nationell lag.

Artikel 5

Fördragsslutande stater som för utförande av lufttransport inrättat gemensamma organisationer eller internationella organ, vilka driver trafik med luftfartyg som är föremål för gemensam eller internationell registrering, skall på lämpligt sätt för varje luftfartyg utse en stat bland dem som skall utöva jurisdiktion och anses som registreringsstat vid tillämpning av denna konvention. Staterna skall

shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

culation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats Parties à la présente convention.

Article 6

1. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, shall take him into custody or take other measures to ensure his presence. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

2. Such State shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

3. Any person in custody pursuant to paragraph 1 of this Article shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft, the State mentioned in Article 4, paragraph 1(c), the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested States of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1er du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat mentionné à l'article 4, paragraphe 1er, alinéa c, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

här om underrätta Internationella civila luftfartsorganisationen, som har att delge samtliga fördragsslutande stater denna underrättelse.

Artikel 6

1. Fördragsslutande stat inom vars område den som begått brottet eller misstänkes för detta befinner sig skall, om den finner ådagalagt att omständigheterna föranleder det, taga honom i förvar eller vidtaga andra åtgärder till säkerställande av hans närvaro. Åtgärd som nu sagts skall vidtagas enligt lagen i nämnda stat men får bestå endast under den tid som fordras för att möjliggöra att straffrättsligt förfarande eller förfarande för utlämning inledas.

2. Ifrågavarande stat skall omedelbart verkställa en preliminär undersökning av omständigheterna.

3. Envar som tagits i förvar enligt första punkten av denna artikel skall erhålla bistånd att omedelbart träda i förbindelse med närmaste behöriga representant för den stat vars medborgare han är.

4. Har en stat tagit någon i förvar i enlighet med denna artikel, skall underrättelse omedelbart lämnas till den stat där luftfartyget är registrerat, den stat som avses i artikel 4 första punkten (c), den stat i vilken den omhändertagne är medborgare samt, om förstnämnda stat finner det lämpligt, till varje annan berörd stat rörande det förhållandet att en person tagits i förvar och rörande de omständigheter som motiverar hans omhändertagande. Den stat som verkställer sådan preliminär undersökning som avses i andra punkten av denna artikel skall utan dröjsmål lämna nu nämnda sta-

Article 7

The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of that State.

Article 8

1. The offence shall be deemed to be included as an extraditable offence in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offence as an extraditable offence in every extradition treaty to be concluded between them.

2. If a Contracting State which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another Contracting State with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for extradition in respect of the offence. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.

3. Contracting States which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offence as an extraditable offence between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.

Article 7

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'infraction est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

Article 8

1. L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre l'infraction comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne l'infraction. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent l'infraction comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

ter meddelande om undersökningsresultatet samt ange huruvida den har för avsikt att utöva jurisdiktion.

Artikel 7

Fördragsslutande stat inom vars område den för brottet misstänkte påträffas skall, om denne inte utlämnas, utan något som helst undantag och oberoende av om brottet begåtts inom dess område, överlämna ärendet till behörig myndighet för beslut i åtalsfrågan. Myndigheten skall fatta beslut enligt samma regler som gäller i fråga om varje vanligt brott av allvarlig art enligt lagen i den staten.

Artikel 8

1. Brottet skall anses vara ett utlämningsbart brott i varje utlämningsavtal som redan ingåtts mellan de fördragsslutande staterna. De fördragsslutande staterna förbinder sig att medtaga brottet som ett utlämningsbart brott i varje utlämningsavtal som kommer att slutas mellan dem.

2. Om fördragsslutande stat, som för utlämning ställer som villkor att utlämningsavtal skall föreligga, från annan fördragsslutande stat med vilken den icke ingått sådant avtal mottager begäran om utlämning, får den efter fritt val betrakta denna konvention som laglig grund för utlämning med anledning av brottet. Utlämning skall vara underkastad de övriga villkor som gäller enligt den anmodade statens lag.

3. Fördragsslutande stater, som för utlämning icke ställer som villkor att utlämningsavtal skall föreligga, skall sinsemellan anse brottet som ett utlämningsbart brott i cnlighet med de villkor som uppställs i den anmodade statens lag.

4. The offence shall be treated, for the purpose of extradition between Contracting States, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States required to establish their jurisdiction in accordance with Article 4, paragraph 1.

4. Entre Etats contractants, l'infraction est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu de l'article 4, paragraphe 1.

Article 9

1. When any of the acts mentioned in Article 1 (a) has occurred or is about to occur, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.

2. In the cases contemplated by the preceding paragraph, any Contracting State in which the aircraft or its passengers or crew are present shall facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable, and shall without delay return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Article 9

1. Lorsque l'un des actes prévus à l'article 1er, alinéa a, est accompli ou sur le point d'être accompli, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Article 10

1. Contracting States shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offence and other acts mentioned in Article 4. The law of the State requested shall apply in all cases.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect obligations under any other treaty, bilateral or multilateral, which governs or will govern, in whole or in part, mutual assistance in criminal matters.

Article 10

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative à l'infraction et aux autres actes visés à l'article 4. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1er du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

4. För utlämning mellan fördragsslutande stater skall brottet betraktas som om det begåtts icke endast på gärningsorten utan också inom de stater som ålagts utöva jurisdiktion i enlighet med första punkten av artikel 4.

Artikel 9

1. När sådan handling som avses i artikel 1 (a) har begåtts eller är å färde skall de fördragsslutande staterna vidtaga de åtgärder som påkallas för att återföra kontrollen över luftfartyget till dess laglige befälhavare eller för att vidmakthålla dennes kontroll över luftfartyget.

2. I fall som avses i första punkten av denna artikel skall den fördragsslutande stat i vilken luftfartyget eller dess passagerare eller besättning befinner sig underlätta för passagerare och besättning att fortsätta sin resa så snart det låter sig göra samt utan dröjsmål återställa luftfartyget och dess last till de personer som är rättmätiga innehavare därav.

Artikel 10

1. De fördragsslutande staterna skall lämna varandra största möjliga bistånd i samband med straffrättsligt förfarande som inletts med anledning av brottet och andra gärningar som avses i artikel 4. I samtliga fall skall den anmodade statens lag vara tillämplig.

2. Bestämmelserna i första punkten av denna artikel skall icke inverka på åtaganden enligt annat bilateralt eller multilateralt avtal som helt eller delvis reglerar eller kommer att reglera ömsesidig rättshjälp i brottmål.

Article 11

Each Contracting State shall in accordance with its national law report to the Council of the International Civil Aviation Organization as promptly as possible any relevant information in its possession concerning:

- (a) the circumstances of the offence;
- (b) the action taken pursuant to Article 9;
- (c) the measures taken in relation to the offender or the alleged offender, and, in particular, the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.

Article 12

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reserva-

Article 11

Tout Etat contractant communiqué aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs:

- a) aux circonstances de l'infraction;
- b) aux mesures prises en application de l'article 9;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

Article 12

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à

Artikel 11

Fördragsslutande stat skall i enlighet med sin nationella lag så snabbt som möjligt lämna Internationella civila luftfartsorganisationens råd alla tillgängliga uppgifter av vikt rörande

(a) omständigheterna kring brottet;

(b) åtgärd som vidtagits enligt artikel 9;

(c) åtgärder som vidtagits gentemot den som begått brottet eller misstänkes för detta samt, i synnerhet, utgången av utlämningsförfarande eller annat rättsligt förfarande.

Artikel 12

1. Varje tvist mellan två eller flera av de fördragsslutande staterna angående tolkningen eller tillämpningen av denna konvention, som icke kan biläggas genom förhandlingar, skall på begäran av en av dem hänskjutas till skiljedom. Om parterna inom sex månader efter det begäran om skiljedom framställts ej kan enas om utformningen av skiljedomsförfarandet, äger envar av dem hänskjuta tvisten till internationella domstolen genom begäran enligt reglerna i domstolens stadga.

2. Varje stat äger i samband med undertecknande eller ratifikation av denna konvention eller vid anslutning till den förklara sig icke vara bunden av bestämmelserna i föregående punkt. Övriga fördragsslutande stater blir ej bundna av nämnda bestämmelser gentemot fördragsslutande stat som avgivit sådan reservation.

3. Fördragsslutande stat som avgivit reservation enligt bestämmelserna i föregående punkt äger när som helst återtaga denna ge-

tion by notification to the Depositary Governments.

tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

Article 13

1. This Convention shall be open for signature at The Hague on 16 December 1970, by States participating in the International Conference on Air Law held at The Hague from 1 to 16 December 1970 (hereinafter referred to as The Hague Conference). After 31 December 1970, the Convention shall be open to all States for signature in Moscow, London and Washington. Any State which does not sign this Convention before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this Article may accede to it at any time.

2. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, which are hereby designated the Depositary Governments.

3. This Convention shall enter into force thirty days following the date of the deposit of instruments of ratification by ten States signatory to this Convention which participated in The Hague Conference.

4. For other States, this Convention shall enter into force on the date of entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of this Article, or thirty days following the date of deposit of their instruments of ratification or accession, whichever is later.

Article 13

1. La présente convention sera ouverte le 16 décembre 1970 à La Haye à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à La Haye du 1er au 16 décembre 1970 (ci-après dénommée « la Conférence de La Haye »). Après le 31 décembre 1970, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme gouvernements dépositaires.

3. La présente convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui ont participé à la Conférence de La Haye.

4. Pour les autres Etats, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

nom underrättelse till depositarie-regeringarna.

Artikel 13

1. Denna konvention skall stå öppen för undertecknande i Haag den 16 december 1970 för stater som deltagar i den internationella lufträttskonferensen i Haag den 1—16 december 1970 (i fortsättningen kallad Haag-konferensen). Efter den 31 december 1970 skall konventionen stå öppen för undertecknande av alla stater i Moskva, London och Washington. Stat som ej undertecknar denna konvention före dess ikraftträdande enligt tredje punkten av denna artikel får ansluta sig till konventionen när den så önskar.

2. Denna konvention skall ratificeras av de stater som undertecknat den. Ratifikations- och anslutningsinstrument skall depone-ras hos Amerikas förenta staters regering, Förenade Konungariket Storbritannien och Nordirlands regering och De Socialistiska Rådsrepublikernas Unions regering, vilka härigenom utses till depositarieregeringar.

3. Denna konvention träder i kraft trettio dagar efter den dag då ratifikationsinstrument depone-rats av tio stater som undertecknat den och som deltagit i Haag-konferensen.

4. För övriga stater träder denna konvention i kraft den av följande dagar som infaller senast, nämligen antingen dagen för konventionens ikraftträdande enligt tredje punkten av denna artikel eller trettio dagar efter dagen för deposition av vederbörande stats ratifikations- eller anslutningsinstrument.

5. The Depositary Governments shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Convention, and other notices.

6. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered by the Depositary Governments pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

Article 14

1. Any Contracting State may denounce this Convention by written notification to the Depositary Governments.

2. Denunciation shall take effect six months following the date on which notification is received by the Depositary Governments.

In Witness Whereof the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their Governments, have signed this Convention.

Done at The Hague, this sixteenth day of December, one thousand nine hundred and seventy, in three originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

5. Les gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente convention ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée par les gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies et conformément aux dispositions de l'Article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944).

Article 14

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée aux gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les gouvernements dépositaires.

En Foi de Quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

Fait à La Haye, le seizième jour du mois de décembre de l'an mil neuf cent soixante-dix, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

5. Depositarieregeringarna skall utan dröjsmål underrätta alla stater som undertecknat och anslutit sig till konventionen om dagen för varje undertecknande, dagen för deposition av varje ratifikations- eller anslutningsinstrument, dagen för denna konventions ikraftträdande och om andra meddelanden.

6. Så snart denna konvention träder i kraft skall den registreras av depositarieregeringarna enligt artikel 102 i Förenta Nationernas stadga samt artikel 83 i konventionen angående internationell lufttrafik (Chicago, 1944).

Artikel 14

1. Fördragsslutande stat äger uppsäga denna konvention genom skriftlig underrättelse till depositarieregeringarna.

2. Uppsägning träder i kraft sex månader efter den dag då depositarieregeringarna mottagit underrättelsen.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.

Som skedde i Haag den 16 december 1970 i tre exemplar, vart och ett avfattat på engelska, franska, ryska och spanska, vilka fyra texter äger lika vitsord.

Bilaga 2

(Departementspromemorians förslag)

Förslag till

Lag om ändring i brottsbalken

Härigenom förordnas i fråga om brottsbalken,
dels att i 13 kap. skall införas en ny paragraf, 5 a §, av nedan angivna lydelse,
dels att 12 § i samma kapitel skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

13 KAP.

5 a §.

Den som under flygning med luftfartyg, genom att öva olaga tvång, olaga hot eller skadegörelse, bemäktigar sig fartyget eller eljest ingriper i dess förande, dömes för kapning av luftfartyg till fängelse i högst fyra år.

Är brottet grovt, dömes till fängelse, lägst ett och högst tio år. Vid bedömande huruvida brottet är grovt skall särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för många människor eller om gärningen eljest varit av särskilt farlig art.

12 §.

För försök, förberedelse eller stämpling till mordbrand, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, grovt sabotage eller spridande av gift eller smitta eller till förgöring, så ock för underlåtenhet att avslöja sådant brott dömes till ansvar enligt vad i 23 kap. stadgas.

För försök, förberedelse eller stämpling till mordbrand, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, grovt sabotage, kapning av luftfartyg eller spridande av gift eller smitta eller till förgöring, så ock för underlåtenhet att avslöja sådant brott dömes till ansvar enligt vad i 23 kap. stadgas.

Denna lag träder i kraft den

Bilaga 3
(Remitterade förslaget)

Förslag till**Lag om ändring i brottsbalken**

Härigenom förordnas i fråga om brottsbalken,
dels att i balken skall införas en ny paragraf, 13 kap. 5 a §, av nedan angivna lydelse,
dels att 2 kap. 3 § och 13 kap. 12 § skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***2 KAP.****3 §**

Utlänning, som utom riket begått brott, dömes även i annat fall än i 2 § sägs efter svensk lag och vid svensk domstol,

1. om han förövat brottet å svenskt fartyg eller luftfartyg, så ock eljest om han var befälhavare eller tillhörde besättningen å sådant fartyg och begått brottet i tjänsten,

2. om han begått brottet å område där avdelning av krigsmakten befann sig, dock i fall han ej var krigsman allenast om avdelningen befann sig å området för annat ändamål än övning,

3. om brottet förövats mot Sverige, svensk medborgare eller svensk menighet, inrättning eller sammanslutning eller mot utlänning som hade hemvist i Sverige, eller

4. om brottet är folkrättsbrott. 4. om brottet är *kapning av luftfartyg eller folkrättsbrott.*

13 KAP.**5 a §**

Den som ombord på luftfartyg, genom att öva olaga tvång, bemäktigar sig fartyget eller eljest ingriper i fartygets manövrering, dömes för kapning av luftfartyg till fängelse i högst fyra år.

Är brottet grovt, dömes till fängelse, lägst ett och högst tio år. Vid bedömande huruvida brottet är grovt skall särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen eljest varit av särskilt farlig art.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

12 §

För försök, förberedelse eller stämpling till mordbrand, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, grovt sabotage eller spridande av gift eller smitta eller till förgöring, så ock för underlåtenhet att avslöja sådant brott dömes till ansvar enligt vad i 23 kap. stadgas.

För försök, förberedelse eller stämpling till mordbrand, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, grovt sabotage, *kapning av luftfartyg* eller spridande av gift eller smitta eller till förgöring, så ock för underlåtenhet att avslöja sådant brott dömes till ansvar enligt vad i 23 kap. stadgas.

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 18 mars 1971.

Närvarande: f. d. justitierådet REGNER, regeringsrådet MARTENIUS, justitierådet BERNHARD, justitierådet HOLMBERG.

Enligt utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 5 mars 1971, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle inhämtas över upprättat förslag till lag om ändring i brottsbalken.

Förslaget, som finns bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av assessorn Bengt Karle.

Lagrådet yttrade:

Den konvention som föranlett förslaget till särskild straffbestämmelse om kapning av luftfartyg har tillkommit i anledning av de talrika brott av detta slag som under senare år förövats och som inneburit betydande faror för passagerare och besättningar förutom andra avsevärda skador och olägenheter. I några fall torde förbrytelseerna ha utgjort människorov eller varit jämförbara med sådant brott.

Att en särskild straffbestämmelse för flygplanskapning införes i 13 kap. BrB föranleder icke någon erinran. Såsom bestämmelsen utformats i det remitterade förslaget omfattar den icke blott sådana allvarliga händelser som givit upphov till konventionen utan även brott av lindrigare art. Bortsett från domsrätsfrågan skulle det knappast ha varit påkallat att låta den nya bestämmelsen avse även de mindre svåra fallen; brott som icke medfört allvarligare följder läser ha kunnat tillbörligt bestraffas med tillämpning av redan förekommande bestämmelser i BrB.

Med hänsyn till vad som anmärkts syns den nya straffbestämmelsen i första rummet böra få avseende på grövre brott i stället för, såsom föreslagits, de lindrigare; sådana omständigheter som enligt förslaget skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt torde vara utmärkande för brottstypen som sådan. Enligt lagrådets mening bör därför, såsom gäller i fråga om ett flertal andra brott i BrB, den strängare straffskalan upptagas såsom huvudregel och den mildare för brott av mindre grov beskaffenhet. Omständigheter att beakta vid övervägande av om den senare skalan skall tillämpas är t. ex. att någon flygning ej kommit till stånd eller att annan än deltagare i brottet icke medföljt flygplanet.

Skäl talar för att — såsom gäller vid vissa andra brott som innebär fara för flera människors liv (jfr 13 kap. 2, 3, 5 och 7 §§ BrB) — i den strängare straffskalan även ingår fängelse på livstid. De särskilt svåra förbrytelseerna torde dock i regel tillika innefatta annat brott, för vilket fängelse på livstid är utsatt, t. ex. mord, människorov, sabotage. Lagrådet godtager därför att maximum satts till fängelse i 10 år.

Gärningsbeskrivningen synes böra jämkas, jfr uttryckssättet i bl. a. 9 kap. 4 § BrB.

Lagrådet hemställer, att i 13 kap. 5 a § stadgas, i första stycket, att den som ombord på luftfartyg medelst olaga tvång bemäktigar sig fartyget eller ingriper i dess manövrering dömes för kapning av luftfartyg till fängelse, lägst ett och högst tio år, och, i andra stycket, att om brottet är mindre grovt, dömes till fängelse i högst fyra år.

Såsom framhålles i remissprotokollet synes konventionens bestämmelser utöver stadgandena i 13 kap. icke föranleda annan lagstiftning än det föreslagna tillägget i 2 kap. 3 §. En anslutning från svensk sida till konventionen torde medföra ett åtagande att i de fall, då enligt 2 kap. 5 § BrB för åtal förutsättes förordnande av Kungl. Maj:t, sådant förordnande skall meddelas, när fråga är om brott som avses i konventionen (art. 7). Beträffande utlämning för kapning av luftfartyg, som med den föreslagna straffskalan ej möter hinder med hänsyn till brottets svårhetsgrad, kommer att gälla de förutsättningar utlämningslagarna i övrigt uppställer.

Ur protokollet:

Ingrid Hellström

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 19 mars 1971.

Närvarande: statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASP-LING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Geijer, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i brottsbalken.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Enligt lagrådet bör den strängare straffskala som enligt det remitterade förslaget skall gälla för kapningsbrott av grov beskaffenhet upptas som huvudregel och den mildare straffskalan gälla brott av mindre grov beskaffenhet.

Som jag anförde vid remissen av lagförslaget synes kapningsbrottet inte kunna helt jämföras med de brott i brottsbalken som i fråga om straffskalorna har den konstruktion som lagrådet har förordnat, t. ex. mord, människorov och olaga frihetsberövande, utan snarare böra jämföras med sådana brott som olaga tvång, rån och sabotage. I 13 kap. brottsbalken, där bestämmelsen om kapningsbrott föreslås bli införd, har samtliga de straffbestämmelser som indelar brott i olika svårhetsgrader den konstruktion av straffskalorna som det remitterade förslaget har. Det finns enligt min mening inte tillräckliga skäl att för kapningsbrott tillämpa en annan systematik i detta avseende än som sålunda allmänt används i 13 kap.

Lagrådet uttalar bl. a., att en anslutning från svensk sida till konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg torde medföra ett åtagande att i de fall då enligt 2 kap. 5 § brottsbalken för åtal förutsätts förordnande av Kungl. Maj:t sådant förordnande alltid skall meddelas, när fråga är om brott som avses i konventionen. Lagrådet hänvisar härvid till innehållet i art. 7 i konventionen.

Syftet med reglerna i art. 7 torde vara att kapningsbrott vid prövning av fråga huruvida åtal skall anställas skall behandlas på samma sätt som andra allvarliga brott. Det finns däremot enligt min mening inte stöd för antagande att bestämmelserna i art. 7 medför skyldighet för konventionsstaterna att i fråga om kapningsbrott införa strängare åtalsregler än dem som enligt deras interna lagstiftning gäller i fråga om

andra brott av lika allvarlig beskaffenhet. Den diskretionära prövningsrätt som åtalsmyndigheterna i en konventionsstat kan ha enligt lagstiftningen i den staten i fråga om brott i allmänhet begränsas sålunda inte av konventionen. I länder som tillämpar opportunitetsprincipen i fråga om åklagares skyldighet att åtala brott som hör under allmänt åtal skall alltså den myndighet som beslutar i åtalsfrågan ha diskretionär prövningsrätt även i fråga om kapningsbrott. I Sverige gäller som ett undantag från den allmänna åtalsplikten bl. a. att åtal för utomlands begångna gärningar i vissa fall kräver förordnande av Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t har bemyndigat. I dessa fall har Kungl. Maj:t eller den som erhållit bemyndigande rätt att diskretionärt pröva om åtal skall anställas. Denna prövningsrätt kommer i enlighet med det anförda att finnas även i fråga om kapningsbrott.

I det remitterade förslaget bör, som lagrådet förordat, vidtas vissa redaktionella jämkningar.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

1) antaga förslaget till *lag om ändring i brottsbalken* med vidtagna ändringar,

2) godkänna den i Haag den 16 december 1970 undertecknade konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten