

Nr 92

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lagstiftning om straff för luftfartssabotage, m. m.; given Stockholms slott den 23 mars 1973.

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 bestämmelse om straff för luftfartssabotage införs i brottsbalken. Enligt förslaget skall den som vidtar åtgärd som är ägnad att framkalla fara för luftfartygs säkerhet under flygning eller gör luftfartyg i trafik oanvändbart för flygning genom att förstöra eller skada det dömas till fängelse i högst fyra år. Om brottet är grovt, föreslås straffet utgöra fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Samma straffskala föreslås införd för kapning av luftfartyg, när sådant brott är att anse som grovt. 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 luftfartssabotage.

I propositionen föreslås vidare att riksdagen godkänner en i Montreal den 23 september 1971 dagtecknad konvention för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet.

Förslag till

Lag om ändring i brottsbalken

Härigenom förordnas, att 2 kap. 3 § och 13 kap. 5 a, 6, 11 och 12 §§ brottsbalken skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 kap.

3 §¹

För brott som begåtts utom riket dömes även i annat fall än som avses i 2 § efter svensk lag och vid svensk domstol.

1. om brottet förövats å svenskt fartyg eller luftfartyg, så ock eljest om det begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen å sådant fartyg.

2. om brottet begåtts av krigsman å område där avdelning av krigsmakten befann sig eller om det begåtts av annan än krigsman å sådant område och avdelningen befann sig där för annat ändamål än övning.

3. om brottet förövats mot Sverige, svensk kommun eller annan menighet eller svensk allmän inrättning.

4. om brottet begåtts inom område som ej tillhör någon stat och förövats mot svensk medborgare, svensk sammanslutning eller enskild inrättning eller mot utlänning med hemvist i Sverige.

5. om brottet är kapning av luftfartyg eller folkrättsbrott, eller

5. om brottet är kapning av luftfartyg, *luftfartssabotage* eller folkrättsbrott *eller försök till kapning av luftfartyg eller luftfartssabotage, eller*

6. om det lindrigaste straff som i svensk lag är stadgat för brottet är fängelse i fyra år eller däröver.

13 kap.

5 a §²

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 framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen eljest varit av särskilt farlig art.

Vidtager någon eljest åtgärd som är ägnad att framkalla fara för luftfartygs säkerhet under flygning eller gör någon luftfartyg i trafik oanvändbart för flygning genom att förstöra eller skada det, dömes för *luftfartssabotage* till fängelse i högst fyra år.

Är brott som i första eller andra stycket sägs att anse som grovt,

¹ Senaste lydelse 1972: 812.

² Senaste lydelse 1971: 188.

Nuvarande lydelse

Den som av oaktsamhet, genom att umgås ovarsamt med eld eller sprängämne eller annorledes, vållar brand eller ofärd som i 1, 2 eller 3 § sägs eller framkallar fara därför, eller vållar skada eller hinder som i 4 § sägs, dömes för allmänfarlig vårdslöshet till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, dömes till fängelse i högst två år.

Föreslagen lydelse

dömes till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. 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.

6 §

Den som av oaktsamhet, genom att umgås ovarsamt med eld eller sprängämne eller annorledes, vållar brand eller ofärd som i 1, 2 eller 3 § sägs eller framkallar fara därför, eller vållar skada eller hinder som i 4 § sägs *eller skada som i 5 a § andra stycket sägs*, dömes för allmänfarlig vårdslöshet till böter eller fängelse i högst sex månader.

11 §

Om någon, som ådragit sig ansvar enligt 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 eller 10 §, frivilligt avvärjt fara som där sägs innan avsevärd olägenhet uppkommit, må dömas till lindrigare straff än för gärningen är stadgat; dock må ej dömas till lindrigare straff än fängelse, om lägsta straffet för brottet eljest är fängelse i två år eller däröver. Var faran ringa och är för gärningen ej stadgat svårare straff än fängelse i ett år, skall ej dömas till ansvar.

Om någon, som ådragit sig ansvar enligt 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 eller 10 § *eller enligt 5 a § för luftfartssabotage*, frivilligt avvärjt fara som där sägs innan avsevärd olägenhet uppkommit, må dömas till lindrigare straff än för gärningen är stadgat; dock må ej dömas till lindrigare straff än fängelse, om lägsta straffet för brottet eljest är fängelse i två år eller däröver. Var faran ringa och är för gärningen ej stadgat svårare straff än fängelse i ett år, skall ej dömas till ansvar.

12 §³

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

För försök, förberedelse eller stämpling till mordbrand, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, grovt sabotage, kapning av luftfartyg, *luftfartssabotage* eller spridande av gift eller

³ Senastelydelse 1971: 188.

Nuvarande lydelse

förgöring, så ock för underlåtenhet att avslöja sådant brott dömes till ansvar enligt vad i 23 kap. stadgas.

Föreslagen lydelse

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 1 juli 1973.

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 9 mars 1973.

Närvarande: Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Geijer, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående *lagstiftning om straff för sabotage mot luftfarten* och anför.

1 Inledning

Den 23 september 1971 antogs på en internationell lufträttskonferens i Montreal en konvention för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet (i fortsättningen kallad Montrealkonventionen). Konferensen hade anordnats av den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) som är ett av Förenta nationernas fackorgan. Sedan konventionen ratificerats av tio av de stater som deltog i konferensen, trädde den i kraft den 26 januari 1973.

Enligt Montrealkonventionen förbinder sig de fördragsslutande staterna att belägga sabotage och liknande brott mot den civila luftfarten med stränga straff. Konventionen medför också vissa förpliktelser i fråga om domsrätt, åtal och utlämning med anledning av sådana brott.

Sverige har den 7 juli 1971 ratificerat den i Haag den 16 december 1970 antagna konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg (i fortsättningen kallad Haagkonventionen). I samband därmed genomfördes de lagändringar som föranleddes av tillträdet till denna konvention (prop. 1971:92, JuU 9, rskr 164, SFS 1971:188). I 13 kap. 5 a § brottsbalken (BrB) infördes en ny bestämmelse om straff för kapning av luftfartyg och i 2 kap. 3 § en regel om oinskränkt domsrätt för svensk domstol beträffande sådant brott. Lagändringarna trädde i kraft den 9 juni 1971.

Inom justitiedepartementet har i januari 1973 upprättats en promemoria (Ds Ju 1973:1) angående Sveriges tillträde till Montrealkonventionen. I promemorian föreslås att Sverige tillträder denna konvention och att bestämmelsen i 13 kap. 4 § BrB om straff för sabotage kompletteras med en straffbestämmelse avseende luftfartssabotage. Därjämte föreslås ändringar i 2 kap. 3 § och 13 kap. 5 och 12 §§ BrB.

Efter remiss har yttranden över departementspromemorian avgetts av riksåklagaren (RÅ), hovrätten för Övre Norrland, rikspolisstyrelsen,

luftfartsverket, Sveriges advokatsamfund, Landsorganisationen i Sverige, Tjänstemännens centralorganisation, Svensk pilotförening, Scandinavian Airlines System (SAS) och Linjeflyg aktiebolag.

Departementspromemorian torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bihang A*.

Montrealkonventionen i engelsk och fransk originalversion jämte översättning till svenska ingår i promemorian som bilaga 1.

2 Departementspromemorian

Departementspromemorian innehåller bl.a. redogörelser för Montrealkonventionens innehåll och gällande svenska bestämmelser på området samt för Danmarks, Finlands och Norges tillträde till konventionen. Det i promemorian framlagda förslaget till ändrad lydelse av vissa lagrum i BrB finns i bilaga 2 till promemorian.

3 Remissyttrandena

3.1 Tillträde till konventionen

Samtliga remissinstanser tillstyrker att Sverige tillträder Montrealkonventionen.

3.2 Lagstiftningsmetod

Departementspromemorians förslag att komplettera 13 kap. BrB med en bestämmelse om straff för sabotagehandlingar mot luftfarten och 2 kap. BrB med en regel om domsrätt tillstyrks eller lämnas utan erinran av *samtliga* remissinstanser utom *Svensk pilotförening*. Enligt föreningens uppfattning bör brott av denna art, helt väsensskilda från den brottstyp som BrB ursprungligen är avsedd att täcka, behandlas i en helt ny lag med straffbestämmelser speciellt avpassade för konventionens gärningsbeskrivningar. *RÅ* och *hovrätten för Övre Norrland* anser att de i promemorian föreslagna ändringarna i BrB är i sak ändamålsenliga och tillräckligt omfattande för att Sverige skall kunna tillträda konventionen.

3.3 Straffskala m. m.

Två remissinstanser har tagit upp dels frågan om hur den föreslagna straffbestämmelsen bör fogas in bland övriga bestämmelser i 13 kap. BrB och dels frågan om straffskalan för det nya brottet.

RÅ har ingen erinran mot att straffmaximum för grovt luftfartssabotage

i enlighet med promemorieförslaget bestäms till fängelse på livstid men förordar att i samband därmed bestämmelsen i 13 kap. 5 a § andra stycket BrB om straff för kapning av luftfartyg ändras till fängelse på viss tid, lägst två år och högst tio år, eller på livstid. Som skäl härför anför RÅ: Straffbestämmelsen om luftfartssabotage i 13 kap. 4 § andra stycket brottsbalken föreslås tillämplig om gärningen ej utgör kapning av luftfartyg. Undantaget måste anses ha motsvarande innebörd när det gäller grovt luftfartssabotage i förhållandet till det grova fallet av kapning av luftfartyg, för vilket enligt 13 kap. 5 a § andra stycket brottsbalken straffminimum är ett och straffmaximum tio års fängelse. Att på det föreslagna sättet från en straffbestämmelses tillämplighetsområde göra undantag för det fall att gärningen är hänförlig till en lindrigare straffbestämmelse är ovanligt och i det föreliggande fallet inte påkallat. Enligt RÅ:s mening talar starka sakliga skäl för att straffsatserna även vid grovt brott i båda fallen bör vara desamma. Omständigheterna vid kapning av luftfartyg, grovt brott, kan otvivelaktigt vara sådana, att fängelse på livstid är väl motiverat.

Hovrätten för Övre Norrland föreslår, att bestämmelserna om straff för luftfartssabotage tas upp i en ny paragraf, 13 kap. 5 b §, alltså efter bestämmelsen i 5 a § om kapning av luftfartyg. Den nya straffbestämmelsen skulle i sak motsvara vad som föreslås i departementspromemorian, dock att grovt luftfartssabotage inte skulle utgöra särskilt brott. Straffskalan för luftfartssabotage skulle vara densamma som för kapning av luftfartyg. Till motivering av sitt förslag anför hovrätten: Enligt den remitterade promemorian skall, när en gärning förskyller straff för kapning av luftfartyg enligt 13 kap. 5 a § BrB, gärningen inte tillika anses utgöra straffbart luftfartssabotage. När en kapning, som ofta torde bli fallet, bedöms såsom grovt brott, skall alltså den föreslagna bestämmelsen om grovt luftfartssabotage inte tillämpas utan i stället den lindrigare straffskalan för kapning som är grovt brott. Detta synes, åtminstone formellt, vara något oegentligt. Det skulle då måhända ligga nära till hands att föreslå, att straffskalan i 5 a § andra stycket skärptes, så att den omfattade även fängelse på livstid. Alternativt finge man avstå från att låta kapningsbrottet konsumera luftfartssabotage, något som dock ur saklig synpunkt inte synes vara någon fördel. Framför allt torde man emellertid böra beakta, att inte ens grovt luftfartssabotage i och för sig torde utgöra så grovt brott, att livstids fängelse bör ingå i straffskalan. Sambandet mellan luftfartssabotage och vanligt sabotage bör inte överbetonas. Man torde inte kunna bortse från att straffbestämmelsen i 13 kap. 5 § BrB avser påföljd för brott, riktade främst mot rikets säkerhet eller mot, för medborgarna i allmänhet, eljest vitala intressen. Skäl saknas alltså enligt hovrättens mening att låta straffskalan för grovt luftfartssabotage avvika från straffskalan för kapning, när brottet är grovt.

Den av hovrätten föreslagna lösningen skulle medföra, att man i 13 kap.

12 § och 2 kap. 3 § BrB nämnde luftfartssabotage efter kapning av luftfartyg och uteslöt grovt luftfartssabotage. Som en annan följd av förslaget bör enligt hovrätten en jämkning företas i 13 kap. 6 § BrB, så att även den som av oaktsamhet vållar skada eller fara, som sägs i 5 b §, kan dömas för allmänfarlig vårdslöshet.

Hovrätten anser att de i art. 2 i konventionen intagna definitionerna på begreppen 'under flygning' och 'i trafik' begränsar konventionens tillämpningsområde på ett enligt hovrättens mening rimligt sätt. Hovrätten har inte något att erinra mot att dessa definitioner utesluts ur den svenska lagtexten men finner det värdefullt att det i motiven tydligt uttalas att de skall vara vägledande vid tillämpning av de nya svenska bestämmelserna.

4 Departementschefen

4.1 Inledning

Den 16 december 1970 antogs i Haag en konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg. Konventionen, här kallad Haagkonventionen, ålägger de fördragsslutande staterna att föreskriva stränga straff för flygplanskapning och att uppfylla vissa förpliktelser i fråga om domsrätt, åtal och utlämning med anledning av kapningsbrott. Konventionen trädde i kraft den 14 oktober 1971 och har hittills ratificerats av ett femtiotal stater.

Sverige ratificerade Haagkonventionen den 7 juli 1971. Sedermera har också Danmark, Finland och Norge tillträtt denna konvention. För att Sverige skulle kunna ansluta sig till konventionen genomfördes ändringar i 2 kap. och 13 kap. brottsbalken (BrB). Bl.a. infördes en särskild bestämmelse om straff för kapning av luftfartyg (prop 1971:92, JuU 9, rskr 164, SFS 1971:188). Straffskalan för sådant brott bestämdes till fängelse i högst fyra år eller, vid grovt brott, fängelse i lägst ett och högst tio år.

Den civila luftfartens säkerhet hotas inte bara av flygplanskapning. Under senare år har det också allt oftare förekommit att sabotagehandlingar i olika former har begåtts mot civila luftfartyg med förlust av människoliv och omfattande materiella skador som följd. I en del fall har sprängämnen förts ombord och bringats att explodera under färd. I andra fall har kapade luftfartyg efter landning förstörts genom sprängning. Det har också förekommit att pengar eller andra fördelar har utpressats under bombhot. Detta har skapat allvarliga säkerhetsproblem för den civila luftfarten och föranlett tidsödande och kostnadskrävande kontrollåtgärder. Krav har framförts på ingripanden mot sådana sabotagehandlingar, bl.a. från de

anställda inom den civila luftfarten och från flygbolagen.

Med anledning av det hot mot luftfarten som sådana sabotagehandlingar utgör tillkom den 23 september 1971 i Montreal en konvention för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet. Konventionen, som här kallas Montrealkonventionen, trädde i kraft den 26 januari 1973.

Montrealkonventionens bestämmelser innebär i huvudsak att stat som tillträtt konventionen åtar sig att belägga vissa särskilt angivna former av sabotagehandlingar med stränga straff, att tillse att domsrätt beträffande sådana brott finns i angiven utsträckning och att vidta åtgärder antingen för åtal mot eller för utlämning av den som har begått sabotagebrott och befinner sig inom statens område. Vidare innehåller konventionen regler om skyldighet för konventionsstat att göra brottsundersökningar, ta gärningsmän i förvar, vidta förebyggande åtgärder, lämna vissa underrettelser m.m. Montrealkonventionen är uppbyggd på samma sätt som Haagkonventionen och innehåller i stort sett samma reglering som denna av frågor om jurisdiktion, åtal, utlämning, förundersökning m.m.

Inom justitiedepartementet har i januari 1973 upprättats en promemoria (Ds Ju 1973:1) angående Sveriges tillträde till Montrealkonventionen den 23 september 1971 om brott mot den civila luftfartens säkerhet. Konventionstexten redovisas i bilaga till promemorian. I promemorian behandlas bl.a. frågan om ett svenskt tillträde till Montrealkonventionen och ändrad lagstiftning med anledning av ett sådant tillträde. I promemorian uttalas, att det gemensamma syftet med Haag- och Montrealkonventionerna, nämligen att bekämpa brott som utgör en allvarlig fara för den civila luftfartens säkerhet, liksom intresset från svensk sida att delta i allt internationellt samarbete som kan medverka till att luftfartens säkerhet upprätthålls, talar för att Sverige bör tillträda också Montrealkonventionen. I promemorian föreslås därför att sådana ändringar vidtas i BrB att Sverige kan ratificera konventionen. Förslaget innebär bl.a. att bestämmelserna i 13 kap. 4 och 5 §§ BrB om straff för sabotage och grovt sabotage kompletteras med regler om straff för luftfartssabotage och grovt luftfartssabotage. För dessa brott föreslås samma straffskalor som för sabotagebrott, dvs. för luftfartssabotage fängelse i högst fyra år samt för grovt luftfartssabotage fängelse på viss tid, lägst två och högst fyra år, eller på livstid.

Vid remissbehandlingen av promemorian har samtliga remissinstanser förordat att Sverige tillträder Montrealkonventionen. Alla remissinstanser utom en har tillstyrkt eller lämnat utan erinran förslaget att de lagstiftningsåtgärder som krävs för ett svenskt tillträde vidtas genom ändringar i 2 kap. och 13 kap. BrB. Inte heller den i promemorian föreslagna brottsbeskrivningen i den nya straffbestämmelsen har mött någon erinran. Däremot har en remissinstans uttalat avvikande mening i fråga om straffskalan i den nya bestämmelsen och dennas placering i 13 kap. BrB. En

annan remissinstans har föreslagit att en straffskärpning för grova fall av kapning av luftfartyg genomförs i samband med att den nya bestämmelsen om straff för luftfartssabotage införs.

4.2 Tillträde till konventionen

De gärningar som Montrealkonventionen avser beskrivs i art. 1. De flesta av de gärningstyper som anges där är i och för sig belagda med straff redan enligt gällande svensk rätt. Sålunda täcker exempelvis brottsbeskrivningarna i 13 kap. 3 § BrB angående allmänfarlig ödeläggelse och i 13 kap. 4 § BrB om sabotage större delen av de gärningar som beskrivs i art. 1. Emellertid är BrB:s straffbestämmelser om sabotage inte avsedda att tillämpas på gärningar som begåtts mot samfärdsel eller anläggningar i utlandet. En nödvändig förutsättning för ett svenskt tillträde till konventionen är att också sådana gärningar kan bestraffas i Sverige. Bl.a. på grund härav måste lagändringar genomföras i samband med en ratifikation. Därvid måste också kravet i art. 2 på stränga straff för sabotagebrott och jurisdiktionsbestämmelserna i art. 5 tillgodoses. Övriga artiklar har i stort sett samma innehåll som motsvarande bestämmelser i Haagkonventionen och torde inte föranleda lagstifningsåtgärder.

De lagändringar som krävs är inte mera omfattande än de som genomfördes i samband med att Sverige tillträdde Haagkonventionen och har inte heller större principiell räckvidd. Konventionen får sålunda anses stå i sådan överensstämmelse med den svenska rättsordningen att några betänkligheter från sådan synpunkt inte finns mot en svensk ratifikation. Denna uppfattning har jag gett uttryck för i riksdagen i ett svar som jag den 16 november 1972 lämnade på en enkel fråga angående undertecknande av Montrealkonventionen. Jag har inte nu anledning att frånga denna uppfattning. Jag vill tillägga att de skäl som talade för att Sverige tillträdde Haagkonventionen har giltighet också i fråga om Montrealkonventionen. Det är sålunda angeläget att Sverige också i detta fall deltar i det internationella samarbetet för att skapa säkrare förhållanden för den civila luftfarten. Som ett värdefullt komplement till Haagkonventionen bör också Montrealkonventionen ratificeras av Sverige, som därigenom kan bidra till att också denna konvention blir ett effektivt medel att bekämpa brott mot luftfartens säkerhet.

På grund härav och under hänvisning till att samtliga remissinstanser har tillstyrkt ratifikation av Montrealkonventionen förordar jag att Sverige tillträder denna konvention.

4.3 Lagstiftningsåtgärder

Som framgår av vad jag förut anfört måste i likhet med vad som skedde

i samband med att Sverige ratificerade Haagkonventionen lagändringar vidtas för att nå överensstämmelse mellan den svenska lagstiftningen och konventionens bestämmelser. I departementspromemorian har diskuterats om detta bör ske genom införande av en särskild lag eller genom ändringar i BrB. Därvid har den senare metoden förordats. Alla remissinstanser utom en har understött en sådan lösning.

Även jag ansluter mig till promemorians bedömning av denna fråga. Som har anförts i promemorian är det önskvärt att straffbestämmelser som har mera allmän räckvidd och avser grövre brott tas in i BrB. De gärningar Montrealkonventionen omfattar står så nära flera av de i BrB beskrivna brotten att bestämmelser om straff för dem bör fogas in i balkens regelsystem. Det är därvid naturligt att, såsom föreslås i promemorian, ta upp sådana straffbestämmelser i 13 kap. om allmänfarliga brott, där bl.a. straffbestämmelserna om sabotage och kapning av luftfartyg har sin plats.

I fråga om den nya straffbestämmelsens utformning och placering i 13 kap. föreslås i promemorian, att ansvar för de gärningar som beskrivs i art. 1.1 i konventionen föreskrivs i en ny straffbestämmelse om luftfartssabotage i anslutning till bestämmelsen om sabotage i 13 kap. 4 §. Brottbeskrivningen är i förslaget uppdelad på två led. I det ena kriminaliseras skadegörelse som gör luftfartyg i trafik oanvändbart för flygning. Det andra ledet avser åtgärd som är ägnad att framkalla fara för luftfartygs säkerhet under flygning. Bestämmelserna sägs uttryckligen vara tillämpliga på gärningar som begåtts såväl inom som utom riket. Genom dessa brottbeskrivningar täcks enligt promemorian de gärningar som tas upp i art. 1.1. Uttrycken 'i trafik' och 'under flygning', som definieras i art. 2, används således i den föreslagna lagtexten men ges där inte någon närmare bestämning. I stället utvecklas i promemorian hur dessa uttryck i lagtexten bör förstås.

Vid remissbehandlingen har den i promemorian föreslagna brottbeskrivningen tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser. Hovrätten för Övre Norrland har ingen erinran mot att uttrycken 'i trafik' och 'under flygning' inte har definierats i den föreslagna lagtexten men anser det värdefullt att det i motiven tydligt uttalas, att definitionerna i art. 2 skall vara vägledande vid tillämpning av de nya svenska bestämmelserna.

Även jag anser brottbeskrivningen i promemorieförslaget på ett lämpligt och tillräckligt sätt fylla de krav som enligt art. 1.1 och 2 måste tillgodoses för att Sverige skall kunna tillträda konventionen. Jag godtar således den föreslagna brottbeskrivningen. I fråga om uttrycken 'i trafik' och 'under flygning' ansluter jag mig till uttalandena i promemorian. Sålunda bör uttrycket 'under flygning' ges samma innebörd som i art. 2 (a). I fråga om 'i trafik' torde den tidsperiod som avses härmed kunna ges en något mera vidsträckt innebörd än i art. 2 (b). Särskilt gäller detta i fråga om

tidsperiodens slut. Med hänsyn till att ett av huvudsyftena med denna del av straffbestämmelsen är att skydda luftfarten från allvarliga trafikavbrott bör, såsom anförs i promemorian, bestämmelsen i denna del i princip omfatta all skadegörelse på ett för trafik avsett luftfartyg vilken mera varaktigt hindrar att det används för flygning. Får en skadegörande handling sådan verkan, torde bestämmelsen således kunna tillämpas även om skadan inte har inträffat under den tidsperiod som anges i art. 2 (b).

Som brottsbenämningar föreslås i promemorian luftfartssabotage och, för grovt brott, grovt luftfartssabotage. Straffet för luftfartssabotage utgör enligt förslaget fängelse i högst fyra år. För grovt luftfartssabotage föreslås fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Dessa straffskalar överensstämmer med vad som enligt 13 kap. 4 och 5 §§ BrB gäller för sabotage resp. grovt sabotage. Sistnämnda paragraf föreslås i promemorian bli kompletterad så att den omfattar också grovt luftfartssabotage.

Jag vill erinra om att också bestämmelserna i 13 kap. 5 a § om straff för kapning av luftfartyg föreskriver fängelse i högst fyra år, när brottet ej är att anse som grovt. Är brottet grovt, är straffskalan däremot fängelse i lägst ett och högst tio år. Straffskalan för grovt brott är således lindrigare i fråga om kapning av luftfartyg än beträffande grovt sabotage och, enligt förslaget, grovt luftfartssabotage.

I promemorian anförs i fråga om konkurrens mellan sabotage och luftfartssabotage att ansvar för luftfartssabotage får anses konsumera ansvar för sabotage. Kan således både bestämmelsen om sabotage och den föreslagna bestämmelsen om luftfartssabotage tänkas vara tillämpliga på samma gärning, bör enligt promemorian företräde ges åt den senare bestämmelsen såsom varande en speciell form av sabotage som utskilts från den allmänna straffbestämmelsen om detta brott. Av samma skäl bör enligt promemoriaförslaget i fråga om förhållandet mellan luftfartssabotage och bestämmelsen i 13 kap. 5 a § om kapning av luftfartyg gälla att straff för luftfartssabotage ådöms endast om gärningen ej utgör kapning av luftfartyg.

I denna del har promemoriaförslaget mött invändningar av två remissinstanser. RÅ finner det ovanligt och inte påkallat att på det föreslagna sättet göra undantag från en straffbestämmelses tillämpningsområde för det fall att gärningen är hänförlig till en lindrigare straffbestämmelse. Enligt hovrätten för Övre Norrland synes ett sådant undantag åtminstone formellt vara något oegentligt. Olika lösningar föreslås. RÅ förordar en skärpning av straffsatsen för kapning av luftfartyg, när grovt brott föreligger, till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Hovrätten föreslår däremot en lindrigare straffskala för grovt luftfartssabotage, så att straffet för sådant brott sammanfaller med vad som gäller för kapning av luftfartyg, när brottet är grovt, dvs. fängelse i lägst ett och högst tio år. I samband därmed föreslår

hovrätten, att bestämmelsen om straff för luftfartssabotage tas upp i en ny paragraf, 13 kap. 5 b §, omedelbart efter bestämmelsen om straff för kapning av luftfartyg.

Såväl enligt RÅ:s som hovrättens förslag kommer straffskalorna för grovt fall av luftfartssabotage och kapning av luftfartyg att överensstämma. Jag instämmer i att det från lagteknisk synpunkt vore fördelaktigt med en sådan överensstämmelse mellan strafflatituderna. Vad beträffar straffskalan för luftfartssabotage är det enligt min mening inte motiverat med lindrigare straff för sådant brott än som föreskrivs för sabotagebrott i övrigt. Sabotagehandlingar mot luftfartyg eller flygplatser sätter många människors liv i fara och kan leda till skador för avsevärda belopp. Den civila luftfarten är av stor betydelse för den internationella samfärdseln och samtidigt känslig för störningar i form av sådana gärningar som avses i konventionen. Det bör därför enligt min mening inte komma i fråga att bereda luftfarten ett svagare straffrättsligt skydd än som enligt 13 kap. 4 och 5 §§ BrB gäller för samfärdslinor inom Sverige.

Vad beträffar det av RÅ framförda förslaget att skärpa straffet för kapning av luftfartyg, när sådant brott är grovt, vill jag till en början erinra om de överväganden i denna fråga som gjordes i propositionen angående Haagkonventionen. Som skäl för att inte införa fängelse på livstid i straffskalan för sådant brott anfördes framför allt att enligt gärningsbeskrivningarna för de brott, som har livstids fängelse i straffskalan, som regel krävs att en viss allvarlig effekt har inträtt, t.ex. att någon har berövats livet. Motsvarande krav uppställs inte för fullbordat kapningsbrott. För straffbarhet räcker det att gärningsmannen har bemäktigat sig ett luftfartyg eller ingripit i dess manövrering. Straffskalan bestämdes således till fängelse i lägst ett och högst tio år. Under de år som förflytit sedan straff för kapning av luftfartyg infördes har emellertid kapningsfallen blivit alltmera elakartade. Det förekommer allt oftare att civila luftfartyg kapas i utpressningssyfte, t.ex. för att gärningsmännen skall komma över en större summa pengar eller förmå myndigheterna i ett land som berörs av kapningen att frige fångar eller vidta andra åtgärder som tillgodoser gärningsmännens särskilda syften med brottet. Ofta finns politiska motiv bakom dessa gärningar. Vanligen är aktionerna väl planlagda och utförda av flera personer i samarbete. Gärningsmännen är som regel väl beväpnade. Det är uppenbart att de ombordvarande under sådana omständigheter är utsatta för utomordentligt allvarliga risker. Samtidigt har det visat sig bereda utomordentliga svårigheter att helt förhindra kapningsbrott.

Mot denna bakgrund finner jag mig kunna biträda det av RÅ framförda förslaget om en skärpning av straffet för kapning av luftfartyg, när brottet är att bedöma som grovt. Jag förordar således att straffet för kapning av luftfartyg i fall när sådant brott är att anse som grovt ändras till fängelse på

viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Med hänsyn till att straffskalorna för luftfartssabotage och kapning av luftfartyg enligt vad jag förordat kommer att sammanfalla bör båda straffbestämmelserna tas upp i samma paragraf. Om den nya bestämmelsen om straff för luftfartssabotage tas in i ett nytt stycke av paragrafen om kapning av luftfartyg kan det inbördes förhållandet mellan dessa båda brott göras klarare. Vidare kan uttrycket 'inom eller utom riket' i promemorieförslagets lagtext utgå, eftersom bestämmelsen om kapning av luftfartyg i motsats till 13 kap. 4 § är tillämplig oavsett var gärningen begås. Jag förordar därför att den nya bestämmelsen om straff för luftfartssabotage tas in i 13 kap. 5 a § BrB som ett nytt andra stycke. I ett tredje stycke i samma paragraf torde böra regleras det grova fallet av såväl kapning av luftfartyg som luftfartssabotage. Särskilda brottsbenämningar för fall som avses i tredje stycket anser jag inte nödvändiga.

I överensstämmelse med vad som uttalas i promemorian bör straff enligt 13 kap. 6 § BrB kunna ådömas för allmänfarlig vårdslöshet, när någon av oaktsamhet begår gärning som avses i den nya straffbestämmelsen. Eftersom 13 kap. 6 § BrB f.n. inte hänvisar till 13 kap. 5 a § bör förstnämnda paragraf kompletteras på sätt hovrätten för Övre Norrland har föreslagit i sitt remissyttrande. Därigenom blir det möjligt att bestraffa den som genom vårdslöshet åstadkommer sådan fara eller skada som avses i bestämmelsen om luftfartssabotage. Detta krävs visserligen inte enligt konventionen. Också i detta avseende bör det emellertid råda överensstämmelse mellan luftfartssabotage och vad som gäller i fråga om sabotage i andra fall.

I 13 kap. 11 § BrB föreskrivs, att den som har ådragit sig ansvar enligt 13 kap. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 eller 10 § kan dömas till lindrigare straff eller under vissa omständigheter gå fri från ansvar, om han frivilligt avvärjt fara som där sägs innan avsevärd olägenhet har uppkommit. Denna regel om verkan av tillbakaträdande gäller alla brott i 13 kap. i vilkas brottsbeskrivning ingår att fara har uppkommit. Också i den nya bestämmelsen om luftfartssabotage ingår ett farerekvisit. Möjlighet till straffminskning eller frihet från ansvar bör finnas också för den som frivilligt avvärjer sådan fara innan mera kännbara skadeverkningar har hunnit inträda. Jag förordar därför att i 13 kap. 11 § tas in en hänvisning också till 5 a § såvitt angår luftfartssabotage.

Enligt art. 1.2 (a) i Montrealkonventionen skall också försök till sabotagebrott utgöra straffbar gärning. I promemorieförslaget tillgodoses kravet på straffbarhet för försök genom ändring i 13 kap. 12 § BrB. I denna paragraf föreskrivs, att för försök, förberedelse och stämpling till vissa i kapitlet angivna brott döms till ansvar enligt 23 kap. BrB. Detsamma gäller underlåtenhet att avslöja sådana brott. Enligt promemorian bör dessa bestämmelser gälla också luftfartssabotage. I likhet med remissinstanserna godtar jag förslaget i denna del.

Art. 1.2 (b) föreskriver att även medverkan till sabotagebrott skall vara

straffbar. Detsamma gäller medverkan till försök till sådant brott. Dessa krav tillgodoses genom reglerna i 23 kap. BrB. Särskild föreskrift därom behöver därför inte införas.

I promemorian konstateras vidare, att jurisdiktionsreglerna i art. 5 sammanställda med art. 4, särskilt tredje punkten i denna artikel, ställer krav på en vittgående domsrätt. För att tillgodose dessa krav föreslås, att 2 kap. 3 § BrB ändras på samma sätt som skedde vid införande av bestämmelsen om kapning av luftfartyg. Den föreslagna ändringen innebär att svensk domstol får behörighet att döma i mål om luftfartssabotage oavsett var och av vem handlingen har förövats. Samtliga remissinstanser har godtagit förslaget.

Även jag anser att frågan om jurisdiktion för svensk domstol beträffande brott som omfattas av Montrealkonventionen bör lösas på samma sätt som i fråga om kapning av luftfartyg. Jag förordar således att luftfartssabotage omnämns i 2 kap. 3 § 5 BrB jämte kapning av luftfartyg och folkrättsbrott såsom brott över vilka svensk domstol alltid har domsrätt.

I likhet med vad som konstateras i promemorian finner jag att övriga artiklar inte påkallar några lagstiftningsåtgärder.

4.4 Ikraftträdande

Bland de föreslagna lagändringarna ingår ändring i 2 kap. 3 § BrB. Beslut om andra ändringar i denna paragraf har fattats av 1972 års riksdag (prop. 1972:98, JuU 26, rskr 285) och promulgerats den 28 december 1972 (SFS 1972:812). Lagändringen träder i kraft den 1 juli 1973. Också de nu föreslagna lagändringarna bör träda i kraft vid denna tidpunkt.

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till *lag om ändring i brottsbalken*. Förslaget torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bihang B*.

5 Hemställan

Jag hemställer

att lagrådets yttrande över förslaget till lag om ändring i brottsbalken inhämtas genom utdrag av protokollet.

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

Ur protokollet:
Gunnel Anderson

PM
angående Sveriges tillträde
till Montrealkonventionen
den 23 september 1971
om brott mot den civila
luftfartens säkerhet

DS JU 1973:1 Justitiedepartementet

Innehåll

1	Inledning	21
2	Montrealkonventionen	21
2.1	Bakgrunden till konventionen	21
2.2	Konventionens innehåll	22
3	Gällande svenska bestämmelser	27
3.1	Straffbestämmelser	27
3.2	Svensk domstols straffrättsliga kompetens	31
3.3	Utlämning för brott	32
4	Danmarks, Finlands och Norges tillträde till konventionen	33
4.1	Danmark	33
4.2	Finland	34
4.3	Norge	34
5	Överväganden och förslag	35
5.1	Tillträde till konventionen	35
5.2	Lagstiftningsåtgärder	36
5.3	Kommentar till lagförslaget	39
Bilagor		
1	Konventionstexten	44
2	Förslag till lag om ändring i brottsbalken	64

1 INLEDNING

Den 16 december 1970 antogs på en internationell lufträttskonferens i Haag en konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg (i fortsättningen kallad Haagkonventionen). Konferensen anordnades av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), som är ett av Förenta Nationernas fackorgan. Enligt konventionen förbinder sig de fördragsslutande staterna att belägga flygplanskapning med stränga straff och att uppfylla vissa förpliktelser i fråga om domsrätt, åtal och utlämning med anledning av kapningsbrott. Konventionen trädde i kraft den 14 oktober 1971.

Sverige ratificerade Haagkonventionen den 7 juli 1971. Av konventionen föranledda lagändringar vidtogs genom lag den 27 maj 1971 om ändring i brottsbalken (BrB). I 13 kap. 5 a § BrB infördes en ny bestämmelse om straff för kapning av luftfartyg och i 2 kap. 3 § en regel om oinskränkt domsrätt för svensk domstol beträffande sådant brott. Lagändringarna trädde i kraft den 9 juni 1971 (prop. 1971:92, JuU 9, rskr 164, SFS 1971:188).

I september 1971 anordnade ICAO i Montreal en internationell lufträttskonferens med uppgift att utarbeta en konvention för bekämpande av vissa andra brott mot den civila luftfartens säkerhet än kapningsbrott. En sådan konvention (i fortsättningen kallad Montrealkonventionen) antogs av konferensen och öppnades för undertecknande den 23 september 1971. Sverige har inte undertecknat konventionen.

I denna promemoria lämnas en redogörelse för innehållet i Montrealkonventionen och behandlas frågan vilka lagstiftningsåtgärder som kan krävas för ett svenskt tillträde till konventionen.

2 MONTREALKONVENTIONEN

2.1 Bakgrunden till konventionen

Den civila luftfartens säkerhet äventyras inte bara av flygplanskapningar. Under senare år har civila luftfartyg också utsatts för anfall på marken (ground attacks) och för sabotage, bestående i att sprängämnen har förts ombord och bringats att explodera. Också utpressning av pengar under bombhot har förekommit. Krav på verksamma åtgärder mot sådana handlingar har framförts från olika håll, bl.a. av de anställda inom den civila luftfarten.

Redan innan Haagkonventionen antogs stod det klart att den måste följas

av en konvention om sabotage och andra liknande handlingar riktade mot civilflygets säkerhet. ICAO:s församling uppdrog sålunda i juni 1970 åt organisationens juridiska kommitté, att utarbeta förslag till en sådan konvention. Samtidigt instruerades ICAO:s råd att vidta alla åtgärder som krävdes för att den nya konventionen skulle kunna antas före utgången av september 1971.

ICAO:s juridiska kommitté sammanträdde i London den 29 september — den 22 oktober 1970. Till grund för kommitténs arbete låg ett konventionsutkast, vilket såvitt angick frågor om jurisdiktion, åtal och utlämning överensstämde med det förslag till kapningskonvention som då förelåg och som skulle komma att behandlas vid konferensen i Haag i december samma år.

Kommitténs arbete kom till största delen att gälla utformningen av den inledande artikeln i den blivande konventionen. Kommitténs förslag till art. 1 fick en vidsträckt avfattning. Artikeln omfattade en rad specificerade handlingar som ansågs farliga för luftfartens säkerhet och upptog dessutom en allmän hänvisning till 'any other act or omission committed with the intention of endangering the safety of aircraft in flight'. I övrigt följde förslaget i stort sett det föreliggande förslaget till kapningskonvention. Utkastet blev i denna del grundligt omarbetat.

I lufträttskonferensen i Montreal den 6 — 23 september 1971 deltog delegationer från 60 stater, bl. a. Danmark, Finland, Norge och Sverige. Vid konferensen utarbetades en konventionstext som antogs med 50 röster för och ingen röst mot. Åtta stater avstod från att delta i omröstningen (Frankrike, Mexico och sex afrikanska stater) och två stater var frånvarande (Indien och Senegal).

Konventionen undertecknades den 23 september 1971 av 31 stater. Inget av de nordiska länderna undertecknade konventionen. Denna har ännu inte trätt i kraft (december 1972).

2.2 Konventionens innehåll

Konventionstexten i engelsk och fransk version och i översättning till svenska fogas vid denna promemoria som *bilaga 1*. Vissa kommentarer till konventionens artiklar skall lämnas i det följande.

Art. 1 och 2

Redan vid Londonmötet stod det klart att den tilltänkta konventionen inte kunde behandla samtliga olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten. Det var nödvändigt att göra ett urval av särskilt farliga gärningar och överlämna åt den nationella kompetensen att bestraffa mindre allvarliga handlingar. Londonförslaget omfattade visserligen ett begränsat urval av

handlingar, uppräknade i art. 1, men innehöll dessutom den generella klausul som omnämnts i föregående avsnitt. Vid konferensen i Montreal slopades denna klausul såsom alltför obestämd. Däremot behölls enumerationsmetoden.

För att en handling skall anses som brottslig enligt art. 1 krävs till en början att den skall ha begåtts rättsstridigt och uppsåtligt. Dessa begrepp definieras inte i konventionen. Innebörden av kravet på uppsåt torde få bestämmas enligt de allmänna regler som kan finnas i nationell lag eller som anses gälla enligt praxis i respektive land. Enligt 1 kap. 2 § BrB skall i balken beskriven gärning, om ej annat sägs, anses som brott endast då den begås uppsåtligt. Någon definition av begreppet uppsåt finns inte i BrB. Enligt det uppsåtsbegrepp som utbildats i doktrin och praxis skiljer man mellan tre former av uppsåt, nämligen direkt, indirekt och eventuellt uppsåt. Det torde få antas att vilken som helst av dessa tre uppsåtsformer är tillräcklig för att uppfylla konventionens krav i subjektivt avseende. I fråga om innebörden i sådant avseende av uttrycket att en gärning är 'ägnad att' ('is likely to', 'est de nature a') framkalla viss fara, vilket förekommer i art. 1.1 (a) — (d), torde dock gälla att uppsåtskravet skall anses vara uppfyllt, när gärningsmannen ägt kännedom om de omständigheter som gör att gärningen, enligt en objektiv bedömning, är att beteckna som farlig i det avseende som närmare anges i varje särskild punkt av konventionstexten.

Punkt 1 (a) avser våldshandling som begås mot någon ombord på luftfartyg under flygning. Begreppet våldshandling, som också förekommer i Haagkonventionen art. 4.1, definieras inte i någondera konventionen. Det engelska uttrycket 'violence' torde avse endast fysiskt våld medan det franska 'violence' och det spanska 'violencia' omfattar varje form av integritetskränkning. Konferensens ordförande gav uttryck för uppfattningen att konventionen i denna del omfattar varje integritetskränkning. Denna tolkning blev inte motsagd. Uttrycket kan därför antagas ha en vidsträckt innebörd.

Begreppet 'under flygning' definieras i art. 2 (a). Ett luftfartyg skall anses vara under flygning från det ögonblick då alla ytterdörrar har stängts efter ombordgåendet till det ögonblick då någon av ytterdörrarna har öppnats för avstigning. Vid nödlandning skall flygningen anses fortsätta, till dess behörig myndighet har övertagit ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord. Denna definition överensstämmer med den definition av uttrycket 'under flygning' som återfinns i art. 3.1 i Haagkonventionen. Med 'nödlandning' torde förstås inte bara landning som företas på grund av bensinbrist, maskinhaveri eller annat liknande hinder mot fortsatt flygning utan också landning som har framtvingats av någon som har kapat luftfartyget (prop. 1971:92 s. 24).

För att en våldshandling mot en person ombord på luftfartyg under

flygning skall omfattas av konventionen krävs att gärningen är ägnad att sätta luftfartygets säkerhet i fara. Innebörden härav anges inte närmare i konventionen.

Punkt 1 (b) omfattar sabotagehandlingar riktade mot luftfartyg som är i trafik. Endast tillfogande av skada av mera allvarlig art omfattas av bestämmelsen. Mindre skada, som snabbt kan avhjälpas, torde inte falla in under konventionen, även om skadan har till följd att luftfartyget inte kan starta innan den skadade delen har bytts ut eller reparerats.

Uttrycket 'i trafik', som inte förekommer i Haagkonventionen, definieras i art. 2 (b). Ett luftfartyg skall anses vara i trafik från det ögonblick då markpersonal eller besättningen börjar förbereda luftfartyget för en viss bestämd flygning till dess tjugofyra timmar har förflutit efter varje landning. Den tid luftfartyget är i trafik skall dock alltid omfatta hela den tid det enligt art. 2 (a) skall anses vara under flygning. Med den sålunda antagna definitionen torde de flesta luftfartyg inom det reguljära trafikflyget alltid vara 'i trafik' med undantag för tid då de undergår reparation eller övesyn eller av andra skäl inte kontinuerligt används i reguljär luftfart. Vad beträffar tidsperiodens början torde användningen av uttrycket 'markpersonal' innebära att förberedande administrativt arbete som utförs av kontorspersonal inte enbart kan medföra att perioden 'i trafik' skall anses ha inträtt.

Punkt 1 (c) innehåller konventionens s.k. 'bomb provision'. Bestämmelsen omfattar varje handling som innebär att ett farligt föremål eller ämne placeras i eller på ett luftfartyg. Dit räknas även att någon t.ex. sänder ett farligt föremål eller ämne med ett flygplan som post eller som last eller bagage. Konventionen är dock tillämplig endast om luftfartyget är i trafik, när föremålet eller ämnet placeras ombord. Under konferensen hävdades från flera håll, att bestämmelsen var överflödig, eftersom den täcktes av punkt 1 (b) i kombination med försöksbestämmelserna i punkt 2. Med hänsyn till bl.a. försöksreglernas olika utformning i skilda länder ansågs dock punkt 1 (c) inte kunna undvaras. I denna punkt kriminaliseras således själva placerandet ombord av farligt föremål eller ämne. Innebörden av denna regel är att man i det enskilda fallet inte skall behöva styrka vare sig att det skulle ha inträffat en explosion eller annan skada som följd av handlingen eller att en sådan händelse omfattats av gärningsmannens uppsåt. Det är, som har nämnts ovan i fråga om det subjektiva rekvisitet, tillräckligt att den som placerat eller låtit placera föremålet eller ämnet ombord känt till att det var av sådan beskaffenhet att det kunnat förstöra luftfartyget eller skada det på sätt som närmare anges i punkt 1 (c).

Punkt 1 (d) har som skyddsobjekt 'air navigation facilities' som inte närmare beskrivs i konventionen. Uttrycket förekommer i konventionen angående internationell luftfart, avslutad i Chicago den 7 december 1944 (SÖ 1946:2). Enligt art. 28 i denna konvention åligger det fördragsslutande

stat bl.a. att 'på sitt territorium anlägga flygplatser, radio- och meteorologiska stationer samt annan markorganisation i överensstämmelse med de normer och tillämpningsförfaranden, som tid efter annan anbefallas eller fastställas i enlighet med denna konvention'. Det förutsattes vid Montrealkonferensen att uttrycket 'air navigation facilities' skulle ha den innebörd som framgår av art. 28 och till den hörande annex.

Räckvidden av punkt 1 (d) begränsas av det krav på ett internationellt element som ställs upp i art. 4.5. Konventionen äger sålunda endast tillämpning om anläggningen utnyttjas i internationell luftfart.

Punkt 1 (e) tillkom på initiativ av Sovjetunionen med stöd av bl.a. Amerikas Förenta Stater. Bakgrunden angavs vara det ökande antalet fall av falska bombvarningar och i utpressningssyfte framställda hotelser om sprängning av luftfartyg. Som förutsättning för tillämpning av punkt 1 (e) gäller att den falska uppgiften skall ha satt säkerheten i fara för luftfartyg som är under flygning. I motsats till vad som gäller enligt punkt 1 (a) — (d) krävs alltså att det i det särskilda fallet har uppstått en konkret fara för flygsäkerheten.

Punkt 2 motsvarar Haagkonventionens bestämmelser om försök och medverkan. Såsom brott skall sålunda anses inte bara gärning som beskrivs i första punkten utan också försök till sådan gärning och medverkan därtill.

Art. 3

Denna artikel motsvarar art. 2 i Haagkonventionen. Den torde inte medföra förpliktelse för konventionsstaterna att i den nationella lagstiftningen införa särskilda straffbestämmelser som direkt återger innehållet i art. 1. Frågan om hur konventionens innehåll skall överföras till nationell lag berördes inte under konferensen.

Art. 4

I punkt 2 — 5 föreskrivs att konventionen är tillämplig endast om ett internationellt inslag av närmare angiven art föreligger. Punkt 2 — 4 gäller brott som avses i art. 1.1 (a), (b), (c) och (e), medan punkt 5 uteslutande avser brott enligt art. 1.1 (d).

Bestämmelsen i punkt 3 medför bl.a. att konventionsstaterna är förpliktade att, i de fall som anges i art. 5, ha jurisdiktionsrätt beträffande brott som avses i art. 1.1 (a), (b), (c) och (e) för det fall att en gärningsman eller misstänkt påträffas i annan stat än registreringsstaten.

Art. 5

Art. 5 i Montrealkonventionen skiljer sig i två avseenden från motsvarande bestämmelser i art. 4 i Haagkonventionen. Montrealkonventionen innehåller således ingen förpliktelse för konventionsstat att ha domsrätt över våldshandling mot passagerare eller besättningsmän begången i samband med brott som avses i art. 1 i annat fall än när sådan

gärning direkt faller under bestämmelserna i punkten (a). Vidare saknar Haagkonventionen motsvarighet till jurisdiktionsregeln i art. 5 (a), beroende på att kapningsbrottet definieras såsom ett brott begånget ombord på luftfartyg under flygning. Art. 5 (b), (c) och (d) motsvarar art. 4 (a), (b) och (c) i Haagkonventionen.

Art. 5 är utformad efter mönster av art. 4.2 i Haagkonventionen. Jurisdiktionsförpliktelsen gäller här endast brott som avses i art. 1.1 (a), (b) och (c), inbegripet försök och medverkan till sådant brott.

Art. 6 — 16

Dessa artiklar har i huvudsak samma innehåll som närmast motsvarande artiklar i Haagkonventionen. De skiljaktigheter som finns är till stor del av redaktionell natur. I en del avseenden finns emellertid sakliga skillnader, varjämte några artiklar saknar motsvarighet i Haagkonventionen.

Art. 6 motsvarar art. 6 i Haagkonventionen. Den innehåller föreskrifter om vilka omedelbara åtgärder konventionsstat har att vidta, när det inom statens område finns någon som har begått eller misstänks för att ha begått brott som avses i konventionen. Regler finns om säkerhetsåtgärder, förundersökning, skyldighet att underrätta andra stater m.m.

Art. 7 innehåller, liksom den likalydande art. 7 i Haagkonventionen, regler om åtalsprövning när en för brott misstänkt inte utlämnas till annan konventionsstat.

Art. 8, som gäller utlämning, har samma lydelse som art. 8 i Haagkonventionen, bortsett från vissa redaktionella ändringar.

Art. 9 är likalydande med art. 5 i Haagkonventionen. Den avser luftfartyg som inte är registrerat i viss stat.

Art. 10.1 innehåller en allmänt avfattad regel om skyldighet för konventionsstaterna att vidta brottsförebyggande åtgärder. Den har ingen motsvarighet i Haagkonventionen. Däremot är art. 10.2 grundad på samma princip som kommit till uttryck i art. 9.2 i denna konvention. Enligt dessa bestämmelser skall konventionsstat efter brott som avses med konventionen underlätta den fortsatta resan för passagerare och besättning samt återställa luftfartyget och dess last till de rättmätiga ägarna.

Art. 11 innehåller, liksom art. 10 i Haagkonventionen, vissa bestämmelser om skyldighet för konventionsstaterna att lämna varandra rättshjälp.

I art. 12, som saknar motsvarighet i Haagkonventionen, finns vissa regler om skyldighet att lämna underrättelser till andra stater, när det kan befaras att brott som avses i art. 1 kommer att förövas.

Enligt art. 13 skall konventionsstat underrätta ICAO:s råd angående åtgärder som vidtagits när brott har begåtts. Denna artikel har samma lydelse som art. 11 i Haagkonventionen.

Art. 14—16 innehåller slutbestämmelser. Dessa skiljer sig inte i sak från motsvarande regler i art. 12—14 i Haagkonventionen. Sålunda krävs för att

konventionen skall träda i kraft att den ratificeras av minst tio stater som undertecknat den och som har deltagit i Montrealkonferensen.

3 GÄLLANDE SVENSKA BESTÄMMELSER

3.1 Straffbestämmelser

De svenska straffbestämmelser som kan tillämpas på begreppet 'våldshandling' i art. 1.1 (a) finns i 3 kap. och 4 kap. BrB. Den som berövar annan livet kan dömas enligt 3 kap. 1 § för mord till fängelse i tio år eller på livstid eller enligt 3 kap. 2 § för dråp till fängelse i lägst sex och högst tio år. 13 kap. 5 och 6 §§ finns bestämmelser om misshandel resp. grov misshandel. Som misshandel anses enligt brottsbeskrivningen i 3 kap. 5 § att tillfoga någon kroppsskada, sjukdom eller smärta eller försätta någon i vanmakt eller annat sådant tillstånd. Straffet är fängelse i högst två år eller, om misshandeln är ringa, böter. För grov misshandel är straffet enligt 3 kap. 6 § fängelse i lägst ett och högst tio år. Vid bedömningen av om brottet är grovt skall särskilt beaktas, om misshandeln var livsfarlig eller om gärningsmannen tillfogat den angripne svår kroppsskada eller allvarlig sjukdom eller eljest visat synnerlig hänsynslöshet eller råhet.

I 4 kap. BrB finns bestämmelser om straff för sådana integritetskränkningar som riktar sig mot annans frihet och frid. Som människorov räknas enligt 4 kap. 1 § bl.a. gärning som innebär att någon bemäktigar sig och inspärrar annan med uppsåt att skada honom till liv eller hälsa eller att öva utpressning. Straffet är fängelse i lägst fyra och högst tio år eller på livstid eller, om brottet är mindre grovt, fängelse i högst sex år. Den som i annat fall berövar någon friheten kan dömas enligt 4 kap. 2 § för olaga frihetsberövande till fängelse i lägst ett och högst tio år. Är sådant brott mindre grovt, är straffet böter eller fängelse i högst två år. Enligt 4 kap. 4 § kan straff ådömas för olaga tvång, om någon genom misshandel eller eljest med våld eller genom hot om brottslig gärning tvingar annan att göra, tåla eller underlåta något. Straffet är böter eller fängelse i högst två år eller, om brottet är grovt, fängelse i lägst sex månader och högst sex år.

I konkurrens med nu nämnda bestämmelser i BrB skulle det vid brott som avses i art. 1.1 (a) i konventionen kunna bli aktuellt att tillämpa bestämmelsen om allmänfarlig vårdslöshet i 13 kap. 6 § BrB, som föreskriver straff för den som av oaktsamhet framkallar fara för bl.a. flygolycka eller vållar skada eller hinder som nämns i straffbestämmelsen för sabotage. Straffet enligt 13 kap. 6 § är böter eller fängelse i högst sex månader eller, om brottet är grovt, fängelse i högst två år. Också bestämmelsen i 3 kap. 9 § om straff för framkallande av fara för annan bör uppmärksammas i detta sammanhang. Enligt denna bestämmelse kan böter

eller fängelse i högst två år ådömas den som av grov oaktsamhet utsätter annan för livsfara eller fara för svår kroppsskada. Även uppsåtligt framkallande av fara omfattas av lagrummet (prop. 1962:10 s B 96 och 212).

För bestämmelserna i art. 1.1 (b) och (d) är närmast vissa bestämmelser i 12 kap. och 13 kap. BrB av intresse. För skadegörelse dömes enligt 12 kap. 1 § den som förstör eller skadar egendom, fast eller lös, till men för annans rätt till egendomen. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet grovt, kan enligt 12 kap. 3 § för grov skadegörelse dömas till fängelse i högst fyra år. Vid bedömande huruvida brottet är grovt skall särskilt beaktas, om av gärningen kommit synnerlig fara för någons liv eller hälsa eller skadan drabbat sak av stor kulturell eller ekonomisk betydelse eller om skadan eljest är synnerligen kännbar. Av mera direkt intresse i förevarande sammanhang är emellertid bestämmelsen i 13 kap. 3 § om straff för allmänfarlig ödeläggelse. För sådant brott dömes den som bl.a. åstadkommer explosion eller flygolycka eller annan sådan ofärd och därigenom framkallar fara för annans liv eller för omfattande förstörelse av annans egendom. Straffet är fängelse, lägst två och högst åtta år. Är brottet grovt utgör straffet fängelse i lägst två och högst åtta år eller fängelse på livstid. Av stor betydelse, särskilt beträffande art. 1.1 (b) och (d), är också bestämmelserna om sabotage i 13 kap. 4 och 5 §§. Sådant brott föreligger bl.a. om någon genom skadegörelse allvarligt stör eller hindrar den allmänna samfärdseln. Straffet är fängelse i högst fyra år. För grovt sabotage dömes till fängelse i lägst två och högst tio år eller på livstid. Omständigheter som skall beaktas vid bedömande huruvida grovt brott föreligger är bl.a. om fara har framkallats för flera människoliv eller för egendom av särskild betydenhet.

Beskrivningen av sabotagebrottet i BrB överensstämmer i sak med vad som gällde enligt strafflagen. I den proposition där förslag framlades om införande av dessa bestämmelser i strafflagen uttalade föredragande departementschefen, att straffskyddet mot sabotage inte omfattar samfärdsl i utlandet (prop. 1948:80 s. 288). Departementschefen frångick därvid straffrättskommittén, som ansåg att sabotageobjekten borde skyddas oavsett om de är belägna i Sverige eller utlandet och även om de inte är avsedda att betjäna den svenska allmänheten utan allmänheten i annat land.

Om någon till följd av skadegörelse, allmänfarlig ödeläggelse eller sabotage har dödats eller kommit till skada, kan BrB:s bestämmelser om brott mot liv och hälsa bli tillämpliga i konkurrens med vissa bestämmelser i 12 eller 13 kap. Ansvar kan således komma att ådömas även för mord eller grov misshandel. Hade gärningsmannen inte uppsåt att döda eller tillfoga kroppsskada, kan det bli fråga om att i stället tillämpa 3 kap. 7 eller 8 § om vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom. För det förstnämnda brottet är straffet fängelse i högst två år eller, om brottet är

ringa, böter samt, för grovt brott, fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. För det sistnämnda brottet kan ådömas böter eller fängelse i högst sex månader eller, om brottet är grovt, fängelse i högst två år.

Grov skadegörelse, allmänfarlig ödeläggelse, sabotage och grovt sabotage kan bestraffas på försöks- eller förberedelsestadiet, vilket är av intresse i de fall en sådan gärning som avses i art. 1.1 (c) utgör försök eller förberedelse till något sådant brott.

Andra straffbestämmelser som kan bli aktuella att tillämpa på konventionens 'bomb provision' finns i luftfartslagstiftningen. Enligt 13 kap. 8 § andra stycket luftfartslagen (1957: 297) är det sålunda straffbart att med luftfartyg befordra krigsmateriel eller annat gods i strid mot bestämmelserna i 8 kap. 4 § första eller andra stycket samma lag eller föreskrift som meddelats med stöd därav. Straffet är böter eller fängelse i högst ett år. Endast fullbordat brott kan bestraffas. I 8 kap. 4 § första stycket föreskrivs att krigsmateriel inte får befordras med luftfartyg utan medgivande av Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t bemyndigar. Enligt paragrafens andra stycke har Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t bemyndigar möjlighet att av hänsyn till allmän ordning och säkerhet förbjuda befordran med luftfartyg av annat gods än krigsmateriel eller att meddela närmare bestämmelser om sådan befordran.

I kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg anges vad som skall förstås med krigsmateriel enligt luftfartslagen. Hit räknas bl.a. skjutvapen över viss kaliber, dock ej sedvanliga jakt- och tävlingsvapen, ammunition, handgranater, bomber, minor, sprängladdningar, rökfacklor och liknande materiel, spräng- och tändämnen samt krut och drivämnen. I den med stöd av luftfartslagen utfärdade luftfartskungörelsen (1961:558) anges i 107 § (senaste lydelse 1970:545) att luftfartsverket får föreskriva särskilda villkor för befordran med luftfartyg av bl.a. gods som medför brandfara eller fara för explosion, påverkar fartygets instrument eller radioutrustning, avger gas, radioaktiv strålning eller annat som kan påverka fartyget, dess besättning eller passagerare eller som av annan sådan grund är farligt för säkerheten eller störande för allmän ordning ombord. Verket äger också bestämma att godset får befordras endast med visst luftfartyg eller helt förbjuda dess befordran med luftfartyg. Annat skjutvapen än tjänstevapen får inte utan särskilt tillstånd medföras i luftfartygs passagerarutrymme om fartyget används för personbefordran i förvärvssyfte. Av 108 § luftfartskungörelsen framgår, att vid transport av bl.a. explosiva eller brandfarliga varor skall, utöver vad som gäller enligt 107 §, iakttas vad som är särskilt föreskrivet om sådant gods. Överträdelse av dessa bestämmelser i luftfartskungörelsen eller med stöd därav utfärdade föreskrifter kan bestraffas enligt den förut omnämnda bestämmelsen i 13 kap. 8 § andra stycket luftfartslagen.

Flygföretagens internationella organisation — International Air

Transport Association (IATA) — har utfärdat föreskrifter avseende transport av gods som medför brandfara eller fara för explosion eller sanitär olägenhet, påverkar luftfartygs instrument- eller radioutrustning, avger gas, radioaktiv strålning eller annat som kan påverka luftfartyget, dess besättning eller passagerare, eller av annan sådan grund måste anses farligt för säkerheten. Föreskrifterna, som benämns 'IATA Restricted Articles Regulations', har godkänts såsom nationella bestämmelser av luftfartsmyndigheterna i ett stort antal stater.

Luftfartsverket har i 'Bestämmelser för civil luftfart (BCL)' föreskrivit, att IATA:s Restricted Articles Regulations med därtill hörande ändringar och tillägg skall gälla som villkor enligt 107 och 108 §§ luftfartskungörelsen och tillämpas vid transport av sådant gods med luftfartyg registrerade i Sverige var helst dessa befinner sig samt — då fråga är om andra än i Sverige registrerade luftfartyg — vid start från, landning på eller överflygning av svenskt territorium.

Åtgärd som avses i art. 1.1 (e) kan, om den allvarligt hindrar eller stör den allmänna samfärdseln, tänkas vara straffbar som sabotagebrott enligt 13 kap. 4 eller 5 § BrB. Framkallas genom åtgärden fara för flygolycka kan bestämmelsen i 13 kap. 6 § om straff för allmänfarlig vårdslöshet bli tillämplig. Om åtgärden, t.ex. ett falskt bombhot, används som medel för penningutpressning, kan det bli aktuellt att tillämpa 9 kap. 4 § BrB, som handlar om utpressning. Sådant brott föreligger om någon medelst olaga tvång förmår någon till handling eller underlåtenhet, som innebär vinning för gärningsmannen och skada för den tvungne eller någon i vars ställe denne är. Straffet för utpressning är fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, böter. Är brottet grovt uppgår straffet till fängelse i lägst sex månader och högst sex år.

Av de i detta avsnitt redovisade brott som skulle kunna bli tillämpliga vid beivrande av gärningar som avses med konventionen är följande inte straffbara på försöksstadiet: misshandel som är ringa (3 kap. 5 §), olaga tvång som ej är grovt (4 kap. 4 § första stycket), allmänfarlig vårdslöshet (13 kap. 6 §), framkallande av fara för annan (3 kap. 9 §), skadegörelse (12 kap. 1 §), vållande till annans död (3 kap. 7 §), vållande till kroppsskada eller sjukdom (3 kap. 8 §) samtliga i BrB, samt brott mot 8 kap. 4 § luftfartslagen och med stöd därav meddelade föreskrifter (13 kap. 8 § andra stycket luftfartslagen).

I 23 kap. BrB finns regler om bl.a. medverkan till brott. Enligt 4 § skall ansvar som BrB föreskriver för viss gärning ådömas inte bara den som har utfört gärningen — gärningsmannen — utan också annan som med råd eller dåd har främjat gärningen. Sådan medverkande dömes antingen för anstiftan av brottet eller för medhjälp därtill. Medverkansreglerna är enligt sin lydelse tillämpliga endast beträffande brott som är upptagna i BrB. De tillämpas emellertid i mycket stor utsträckning även inom specialstraffrätten.

3.2 Svensk domstols straffrättsliga kompetens

Reglerna om svensk strafflags tillämplighet i rummet finns intagna i 2 kap. BrB. Genom proposition (1972:98) har föreslagits vissa ändringar i kapitlet, nämligen ny lydelse av 1, 2, 3 och 6 §§ och införande av en ny paragraf, 5 a §. Ändringarna antogs av riksdagen den 29 november 1972 (JuU 26, rskr 285) och promulgerades den 28 december 1972. De nya bestämmelserna träder i kraft den 1 juli 1973. Redogörelsen nedan avser bestämmelserna i deras sålunda ändrade lydelse.

I överensstämmelse med territorialitetsprincipen omfattar svensk domstols kompetens enligt 2 kap. 1 § till en början alla i Sverige begångna brott. Svensk domstol är behörig också om det är ovisst var brottet förövades men det finns skäl anta att det begicks här.

I fråga om brott som har begåtts utomlands är svensk domstol enligt 2 kap. 2 § första stycket första punkten alltid behörig, om brottet har förövats av svensk medborgare eller av utlänning med hemvist i Sverige. Medborgarskap resp. hemvist skall föreligga vid tidpunkten för gärningen. Enligt andra punkten kan också utlänning utan hemvist i Sverige dömas här, om han efter brottet har blivit svensk medborgare eller tagit hemvist här eller om han är dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare och finns i Sverige. Slutligen kan enligt tredje punkten också annan utlänning dömas i Sverige om han finns här och på brottet enligt svensk lag kan följa fängelse i mer än sex månader.

I 2 § andra stycket anges undantag från kompetensreglerna i första stycket. Sålunda föreligger inte domsrätt för svensk domstol, om gärningen är fri från ansvar enligt lagen på gärningsorten. Detsamma gäller om gärningen har begåtts inom område som inte tillhör någon stat och enligt svensk lag svårare straff än böter inte kan följa på gärningen.

I de fall domsrätt föreligger enligt 2 § första och andra stycket får inte ådömas påföljd som är att anse som strängare än det svåraste straff som är stadgat för brottet enligt lagen på gärningsorten. En regel härom finns i 2 § tredje stycket.

Reglerna i 2 kap. 3 § BrB utsträcker den svenska domsrätten ytterligare i vissa specialfall, när brott har förövats utomlands. Sålunda är svensk domstol behörig att döma bl.a. den som utomlands har begått brott på svenskt fartyg eller luftfartyg. Svensk domstol har likaså alltid domsrätt om brottet är folkrättsbrott, dvs. brott enligt 22 kap. 11 § BrB, eller kapning av luftfartyg, samt i fråga om brott för vilket enligt svensk lag det lindrigaste straffet är fängelse i fyra år eller däröver. Ytterligare några fall då svensk domstol alltid har domsrätt anges i paragrafen.

Enligt 2 kap. 5 § får åtal för brott, som har förövats inom riket, i vissa fall

inte väckas annat än efter förordnande av Kungl. Maj:t eller den som Kungl. Maj:t har bemyndigat därtill. Sådant förordnande fordras, när brottet har begåtts på utländskt fartyg eller luftfartyg av utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen på fartyget eller eljest medföljde fartyget, i de fall då brottet har begåtts mot sådan utlänning eller mot utländskt intresse. Vidare föreskrivs i 5 § att brott som har förövats utom riket i regel inte får åtalas utan förordnande av Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t har bemyndigat därtill. Utan särskilt åtalsförordnande får åtal dock väckas, om brottet har förövats 1) på svenskt fartyg eller luftfartyg eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhör besättningen på sådant fartyg, 2) av krigsman på område där avdelning av krigsmakten befann sig, 3) i annat nordiskt land eller på fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan orter belägna i Sverige eller något av dessa länder eller av svensk, dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare mot svenskt intresse.

Kungl. Maj:t har i brev till riksåklagaren (RÅ) den 28 december 1972, vilket träder i kraft den 1 juli 1973, bemyndigat RÅ att meddela åtalsförordnande för brott som har begåtts inom riket på utländskt fartyg eller luftfartyg av utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen på fartyget eller eljest medföljde fartyget, i fall då brottet har begåtts mot sådan utlänning eller mot utländskt intresse. Bemyndigandet för RÅ avser också åtal för brott som har förövats utomlands av svensk medborgare eller utlänning med hemvist i Sverige. Slutligen omfattar bemyndigandet gärning som har begåtts av svensk medborgare eller utlänning med hemvist i Sverige i fall då frågan om ansvar för samma gärning har prövats genom dom meddelad i främmande stat.

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 samt bestämmelser om utlämning till utomnordiskt land i lagen (1957:668) om utlämning för brott. Båda dessa lagar 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 ett 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 har Sverige sålunda inte skyldighet att bevilja utlämning, även om samtliga 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. Sådant avtal måste dock alltid som förutsättning för utlämning från Sverige innehålla bestämmelser som innebär att åtminstone de minimivillkor för utlämning som uppställts i utlämningslagarna skall vara uppfyllda. F.n. har Sverige bilaterala utlämningsavtal endast med Belgien, Förenta Staterna och Storbritannien. Ett avtal med Australien, varom förhandlingar avslutats, torde komma att ratificeras under 1973. Därjämte har Sverige tillträtt den europeiska utlämningskonventionen.

4 DANMARKS, FINLANDS OCH NORGES TILLTRÄDE TILL KONVENTIONEN

4.1 Danmark

Danmark undertecknade Montrealkonventionen den 17 oktober 1972 och ratificerade samtidigt Haagkonventionen. Frågan om lagändringar med anledning av ett danskt tillträde till Montrealkonventionen behandlas i ett förslag till lag om ändring i strafflagen, vilket lagts fram för folketinget den 10 oktober 1972. Lagförslaget innehåller endast förslag till ändrade jurisdiktionsregler och en bestämmelse om tillstånd till åtal. I motiven till förslaget uttalas bl.a. att Danmarks tillträde till Montrealkonventionen inte kräver att särskilda straffbestämmelser införs i den danska strafflagen. Det anges därvid att denna lag redan innehåller bestämmelser som möjliggör åtal och ådömande av stränga straff för de gärningar som konventionen omfattar. Särskilt nämns § 165 (anmälan till offentlig myndighet av straffbar handling som inte begåtts eller av falska klagomål), § 183 första och andra styckena (åstadkommande av bl.a. sprängning eller transportolycka), § 184 första stycket (störande av säkerheten för bl.a. järnvägars, fartygs, motorfordons eller liknande transportmedels drift), § 237 (mord, dråp), §§ 244 — 246 (misshandel m.m.), § 252 (framkallande av fara för någons liv eller hälsa) och § 291 andra stycket (skadegörelse av betydande omfattning). Vidare kan, enligt vad som anförs i motiven, efter omständigheterna också vissa bestämmelser i luftfartslagen komma till användning. Enligt dessa kan böter eller fängelse i högst två år ådömas den som utan tillstånd för ombord på luftfartyg explosiva ämnen, krigsmateriel m.m.

Efter en redogörelse för de danska jurisdiktionsreglerna konstateras i lagförslaget att dessa nästan alltid gör det möjligt att beivra sabotagehandlingar mot luftfartens säkerhet men att det kan tänkas fall när detta inte

gäller, t.ex. när den som utomlands har förövat sabotage mot ett utländskt luftfartyg senare påträffas i Danmark. Med tanke på sådana situationer föreslås en ny bestämmelse i strafflagen, enligt vilken straff kan ådömas i Danmark 'når handlingen er omfattet af konventionen til bekaempelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed'. Vidare föreslås att avgörandet av frågan om åtal får väckas för sådan handling skall träffas av justitieministern. Reglerna om jurisdiktion och tillstånd till åtal föreslås införda i strafflagen § 8 första resp. tredje stycket.

Folketinget antog lagförslaget den 7 december 1972. Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 1973. Det blir därmed möjligt för Danmark att ratificera konventionen.

4.2 Finland

Ett finskt tillträde till Montrealkonventionen anses kräva lagändringar, till vilka förslag torde komma att läggas fram för riksdagsbehandling under våren 1973. Den lagtekniska lösning som f.n. övervägs innebär att i strafflagens kapitel om allmänfarliga brott införs en bestämmelse om straff för luftfartssabotage. I denna upptas de gärningar som beskrivs i konventionen. Två straffskalor övervägs, varav den ena avser sådana lindrigare fall då gärningen inte varit ägnad att äventyra annans liv eller hälsa eller att förorsaka allvarlig egendomsskada. Frågan om jurisdiktionskompetensen avses bli löst genom att i strafflagens kapitel om tillämpningsområdet för finsk straffrätt införs en regel om att brott som avses i den nya straffbestämmelsen alltid skall omfattas av finsk domsrätt.

Om ett sådant lagförslag, vilket alltså ännu inte har lagts fram, blir antaget kan ratifikation ske under första halvåret 1973. Finland torde inte dessförinnan komma att underteckna konventionen.

4.3 Norge

I en promemoria om genomförande av Montrealkonventionen i norsk rätt föreslås ändringar i strafflagen vilka skall göra det möjligt för Norge att ratificera konventionen. Det förutsätts enligt promemorian att ratifikation skall kunna ske snarast möjligt efter det att de föreslagna lagändringarna har vidtagits. Promemorian har remitterats till berörda myndigheter och enskilda sammanslutningar. Remisstiden utgick den 1 december 1972.

I promemorian konstateras, att konventionens bestämmelser i art. 1—4 täcks av gällande norsk rätt. Brottbeskrivningarna i art. 1.1 anses i huvudsak vara täckta av strafflagen § 150 första stycket e). Enligt denna bestämmelse kan fängelse i högst sex år ådömas den som framkallar fara för bl.a. luftfartsolycka genom att 'forstyrre den sikre drift af luftfartyg'. I anslutning till art. 1.1 (b) och (c) nämns också bestämmelsen i § 292 om grov

skadegörelse, som kan bestraffas med böter eller fängelse i högst fyra år. Kravet i art. 1.2 angående straffbarhet för försök och medverkan anses också vara tillgodosett, dels av en generell bestämmelse i § 49 om straff för försök och dels genom att samtliga de särskilda straffbestämmelser som kan vara tillämpliga även straffbelägger medverkan. Däremot föreslås i promemorian att § 150 kompletteras med en regel om att försök kan bestraffas som fullbordat brott. En sådan regel finns för bl.a. flygplanskapning (§ 151 a tredje stycket).

Konventionens jurisdiktionsregler anses kräva en lagändring. Det föreslås att strafflagen § 12 fjärde punkten a, där de brott anges för vilka utlännning kan dömas i Norge även om gärningen begåtts utomlands, kompletteras med omnämnande av § 150. Regeln i § 12 omfattar redan de övriga straffbestämmelser, som kan bli tillämpliga, bl.a. § 148 om framkallande av luftfartsolycka och § 292 om grov skadegörelse.

5 ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

5.1 Tillträde till konventionen

I proposition (1971:92) med förslag till bl.a. ratifikation av Haagkonventionen mot flygplanskapning uttalade chefen för justitiedepartementet, att det från flera synpunkter är angeläget att Sverige aktivt tar del i de ansträngningar som vidtas på det internationella planet i syfte att bekämpa de allt oftare förekommande kapningarna av civila luftfartyg. Haagkonventionen utgjorde, anförde departementschefen vidare, ett betydelsefullt steg i riktning mot en effektivisering och harmonisering av de olika ländernas rättsregler, varigenom bl.a. förutsättningar skapas för ett internationellt samarbete för att bekämpa kapningarna. Genom att ratificera konventionen ansågs Sverige kunna bidra till att dess bestämmelser blir ett effektivt medel i kampen mot flygplanskapningarna.

De nu återgivna synpunkterna rörande Sveriges tillträde till Haagkonventionen torde i allt väsentligt ha giltighet även när det gäller frågan om vårt tillträde till Montrealkonventionen. Även denna konvention har sålunda tillkommit i syfte att bekämpa brott som utgör en allvarlig fara för den civila luftfartens säkerhet. Detta gemensamma syfte med konventionerna kommer bl.a. till tydligt uttryck i det inledande avsnittet (preamblen) som är praktiskt taget likalydande i båda konventionstexterna. Konventionerna är vidare i formellt avseende uppbyggda på samma sätt. Många artiklar i Montrealkonventionen har samma lydelse som motsvarande artiklar i Haagkonventionen. Montrealkonventionen kan med fog ses som ett komplement till Haagkonventionen, avseende brott av annan art än kapningsbrott.

Det gemensamma syftet med de bägge konventionerna liksom intresset från svensk sida att delta i allt internationellt samarbete som kan medverka till att den civila luftfartens säkerhet upprätthålls talar för att Sverige bör tillträda också Montrealkonventionen.

Med utgångspunkt i att Sverige således skall ratificera konventionen behandlas i det följande frågan vilka lagstiftningsåtgärder som krävs för en sådan åtgärd. Därvid förutsätts att en konventionsstat kan tillgodose konventionens krav i fråga om brottsbeskrivningar, stränga straff m.m. antingen genom bestämmelser som redan gällde vid konventionens tillkomst, eventuellt med någon komplettering, eller genom att införa nya bestämmelser som direkt bygger på konventionernas regler.

5.2 Lagstiftningsåtgärder

Som framgår av redogörelsen i avsnitt 3.1 kan åtskilliga svenska straffbestämmelser tänkas vara tillämpliga på de brott som beskrivs i art. 1 i konventionen. Dessa bestämmelser finns framför allt i BrB men också i viss specialstraffrättslig lagstiftning. En del av de gärningar som omfattas av konventionen täcks dock inte av dessa straffbestämmelser. Det kan också sättas i fråga om kravet i art. 3 på stränga straff är uppfyllt beträffande några av de aktuella brotten. Vidare uppfyller straffskalan för vissa brott inte de krav som i sådant avseende gäller för att utlämning skall kunna ske. Bland de straffbestämmelser som kan vara tillämpliga på art. 1.1 (a) är bl.a. olaga tvång, som inte är grovt. Detta brott är inte straffbart på försöksstadiet. Detsamma gäller beträffande allmänfarlig vårdslöshet, även när sådant brott är att anse som grovt. På de gärningar som avses i konventionens art. 1.1 (b) och (d) kan straffbestämmelserna om sabotage tillämpas. Dessa bestämmelser gäller dock inte när gärningen avser samfärdsel eller anläggning utomlands. Gärning som beskrivs i art. 1.1 (c) kan tänkas utgöra försök eller förberedelse till sabotage, varvid samma inskränkning föreligger i fråga om möjligheten att bestraffa sådant brott när det har begåtts utomlands. För handling som kan utgöra brott mot 13 kap. 8 § andra stycket luftfartslagen gäller att endast fullbordat brott är straffbart. Konventionens krav enligt art. 1.2 (a) kan därför inte anses uppfyllt, såvitt gäller brott som anges i art. 1.1 (c). Maximistraffet enligt nämnda bestämmelse i luftfartslagen är fängelse i ett år, varför brottet inte är utlämningsbart. Därtill kommer att bestämmelsen inte gäller befordran utomlands med luftfartyg som inte är registrerat i Sverige. I fråga om gärning som avses i art. 1.1 (e) gäller slutligen att bl.a. sabotagebestämmelserna kan vara tillämpliga, med den förut nämnda inskränkningen att ansvar dock inte kan ådömas när brottet riktar sig mot samfärdsel utomlands.

Bestämmelserna i art. 1 — 3 är således inte helt täckta av gällande

straffbestämmelser. Lagändringar krävs därför i denna del för att Sverige skall kunna tillträda konventionen.

Jurisdiktionsreglerna i art. 5 sammanställda med art. 4, särskilt tredje punkten i denna artikel, ställer krav på en vittgående domsrätt. Detta gäller i synnerhet art. 5.2, som för svenskt vidkommande innebär att svensk domstol måste ha domsrätt när den som har begått brott som nämns i art. 1.1 (a), (b) eller (c) befinner sig i Sverige och inte utlämnas. Som framgår av redogörelsen i avsnitt 3.2 för svensk domstols straffrättsliga kompetens ger reglerna i 2 kap. BrB en vidsträckt domsrätt. Bestämmelserna i 2 kap. 2 § andra stycket med krav på dubbel straffbarhet kan dock medföra att svensk domstol inte alltid kan döma över gärning som omfattas av konventionen. Detta kan tänkas gälla t.ex. gärningar som avses i art. 1.1 (c). I likhet med vad som skedde vid införande av bestämmelsen om straff för kapning av luftfartyg bör därför reglerna i 2 kap. BrB om svensk strafflags tillämplighet kompletteras så att konventionens krav i art. 5 kan tillgodoses.

Art. 6 — 8 överensstämmer med motsvarande artiklar i Haagkonventionen och medför inte i och för sig krav på lagändringar. I fråga om art. 8.3 måste dock iaktas att straffskalorna i de bestämmelser som kan vara tillämpliga i samtliga fall måste uppfylla kravet i 4 § lagen om utlämning för brott, dvs. att fängelse i mer än ett år är stadgat för brottet.

Bestämmelsen i art. 10.1 får anses tillgodosedd framför allt genom reglerna i lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats.

Övriga artiklar synes inte kräva några lagstiftningsåtgärder.

Om man vid utformningen av de lagändringar som krävs för ett konventionstillträde skall använda gällande straffbestämmelser i så stor utsträckning som möjligt behöver vissa av dessa bestämmelser ändras eller kompletteras i skilda avseenden. Sålunda måste försöksbestämmelser och straffskalor för vissa brott ändras. Vidare måste tillämpningsområdet för sabotagebestämmelserna och 13 kap. 8 § luftfartslagen utvidgas. Därtill kommer att 2 kap. BrB måste medge domsrätt för svensk domstol beträffande de skilda straffbestämmelser som kan tänkas bli tillämpliga vid ett straffrättsligt inskridande mot gärning som omfattas av konventionen. Den lösning som i detta avseende valts av Danmark, nämligen att i jurisdiktionsbestämmelsen i strafflagen § 8 hänvisa till gärningar som omfattas av Montrealkonventionen, torde vara mindre väl förenlig med svensk lagstiftningsteknik. En uppräkningslösning i 2 kap. 3 § 5 BrB av benämningarna på alla de brott som Montrealkonventionen kan tänkas omfatta skulle å andra sidan utvidga den svenska kompetensen i väsentligt högre grad än som påkallas av konventionens tillämpning.

Den nu angivna metoden har således betydande svagheter och kan därtill medföra vissa besvärande komplikationer. En annan lösning är att införa nya straffbestämmelser, vilka helt täcker konventionens gärningsbeskrivningar. Därvid kan även frågorna om straff för försök, om

utlämning och jurisdiktion lösas på ett avsevärt enklare sätt än som synes möjligt vid andra lagtekniska lösningar. Sådana nya straffbestämmelser kan tas upp antingen i BrB, varvid det ligger närmast till hands att föra in dem bland de allmänfarliga brotten i 13 kap., eller i en särskild lag.

En komplettering av 13 kap. BrB kan ske genom införandet av en särskild straffbestämmelse för sabotagehandlingar mot luftfarten förövade såväl inom som utom riket. Kriminaliseringen bör emellertid i sådant fall avse inte bara skadegörelse och andra handlingar, som är ägnade att äventyra luftfartygs säkerhet under flygning. Den nya bestämmelsen måste sålunda även omfatta fall av skadegörande handlingar som inte innebär sådan fara, t.ex. förstörande av luftfartyg som har landat men alltså anses vara i trafik. Bestämmelsen bör vidare ges en så vidsträckt avfattning att den blir tillämplig så snart den brottsliga handlingen riktar sig mot luftfartyg som är 'under flygning' eller, i vissa fall, 'i trafik'. För brottet bör, i enlighet med den teknik som tillämpas i BrB, finnas en särskild benämning. Denna kan användas i 13 kap. 5 § och 12 §, vilka sistnämnda lagrum också måste kompletteras, och i 2 kap. 3 §, i likhet med vad som gäller beträffande det i anledning av tillträdet till Haagkonventionen införda brottet kapning av luftfartyg.

I stället för en ny straffbestämmelse i BrB kan också tänkas en särskild lag om straff för sådana brott mot luftfartens säkerhet som konventionen omfattar. En sådan lag kan utformas så att kriminaliseringen mera exakt kommer att stå i överensstämmelse med gärningsbeskrivningarna i art. 1 och definitionerna i art. 2. Sålunda kan uttrycken 'under flygning' och 'i trafik' i lagtexten användas och definieras på samma sätt som i konventionen. Frågan om jurisdiktion kan lösas genom en särskild bestämmelse efter mönster av t.ex. 5 § lagen (1966:78) om förbud i vissa fall mot rundradiosändning på öppna havet. Till en sådan särskild lag kunde också föras över bestämmelsen i 13 kap. 5 a § BrB om straff för kapning av luftfartyg.

Skäl kan dock anföras mot en sådan lagteknisk lösning. Från principiell synpunkt är det önskvärt att alla straffbestämmelser som är av mera allmän räckvidd och avser grövre brott tas in i BrB. Särskilt gäller detta sådana brott som till sin natur nära ansluter sig till gärningar som redan är kriminaliserade i balken. Sålunda fördes bestämmelsen om straff för kapningsbrott in i balkens kapitel om allmänfarliga brott, där den fick sin plats omedelbart efter bestämmelserna om sabotage. De gärningar Montrealkonventionen omfattar får givetvis anses stå ännu närmare sabotagebrotten än kapningsbrottet. Om möjligt bör därför brotten enligt konventionen fogas in i BrB:s regelsystem.

I enlighet med det föregående föreslås att behovet av lagändringar tillgodoses genom ändringar i BrB.

Förslag till ändring av 2 kap. och 13 kap. BrB har bifogats denna promemoria som *bilaga 2*.

5.3 Kommentarer till lagförslaget

Brottsbeskrivningarna i art. 1.1 har i förslaget tagits in i ett nytt stycke till 13 kap. 4 § BrB, som handlar om sabotagebrott. Som brottsbenämning föreslås luftfartssabotage. Straffskalan är enligt förslaget densamma som för sabotage.

Den föreslagna straffbestämmelsen är avsedd att vara tillämplig utan den inskränkning som den gällande bestämmelsen om sabotage har till allmän samfärdsel i Sverige. Detta kommer till uttryck genom att gärning anges vara straffbar oavsett om den har begåtts 'inom eller utom riket'.

Brottsbeskrivningen kan sägas vara uppdelad i två led. Det första avser skadegörelse som 'gör luftfartyg i trafik oanvändbart för flygning'. Det andra ledet omfattar 'åtgärd som är ägnad att framkalla fara för luftfartygs säkerhet under flygning'. I det första ledet kriminaliseras således skadegörelse av luftfartyg, medan det senare ledet kan avse vilken åtgärd som helst som är av sådan natur att fara framkallas för något luftfartygs säkerhet under flygning.

Det senare ledet i straffbestämmelsen är avsett att motsvara *dels* art. 1.1 (a), (d) och (e), *dels* den del av art. 1.1 (b) som avser tillfogande av skada vilken är ägnad att äventyra luftfartygs säkerhet under flygning, *dels* den del av art. 1.1 (c) som avser anbringande av föremål eller ämne som är ägnat att förstöra luftfartyg medan det är under flygning eller att förorsaka sådant luftfartyg skada som gör det oanvändbart för fortsatt flygning eller att eljest förorsaka luftfartyg skada som är ägnad att äventyra dess säkerhet under flygning.

Straffbestämmelsens första led avses motsvara övriga delar av art. 1.1, dvs. *dels* gärning enligt (b) som består i att förstöra luftfartyg i trafik eller tillfoga sådant luftfartyg skada som gör det oanvändbart för flygning, *dels* handling som avses i de delar av art. 1.1 (c) som inte täcks av bestämmelsens senare led; sådan handling torde nämligen i den utsträckning som konventionen kräver kunna bestraffas som försök eller förberedelse till luftfartssabotage.

Enligt art. 1.2 (a) skall försök till handling som anges i artikelns första punkt utgöra straffbar gärning. Detta krav tillgodoses i förslaget genom ändring i 13 kap. 12 § BrB, varigenom försök, förberedelse och stämpling till brott som anges i den nya bestämmelsen görs straffbara enligt reglerna i 23 kap. BrB.

Kravet i art. 1.2 (b) på straffbarhet för medverkan till gärning som avses i art. 1.1 eller 2 (a) tillgodoses genom medverkansreglerna i 23 kap. BrB.

Den föreslagna bestämmelsen innehåller ingen motsvarighet till definitionerna i art. 2. Uttrycket 'under flygning' förekommer också i Haagkonventionens brottsbeskrivning och har där samma betydelse som i

Montrealkonventionen. Utrycket används dock inte i brottsbalksbestämmelsen om straff för kapning av luftfartyg. I 13 kap. 5 a § anges i stället platsen för gärningen med orden 'ombord på luftfartyg'. Denna beskrivning går visserligen, enligt vad departementschefen uttalade i prop. 1971:92, utöver Haagkonventionens definition av flygningsbegreppet, varför tillämpningsområdet för straffbestämmelsen blev mera omfattande än vad som krävdes för ett tillträde till konventionen. Departementschefen ansåg dock att denna omständighet knappast kunde leda till några olägenheter i praktiken.

Ett luftfartyg anses enligt art. 2 (a) vara under flygning från det ögonblick då alla ytterdörrar har stängts efter ombordgåendet till det ögonblick då någon av ytterdörrarna har öppnats för avstigning. Vid nödlandning, t.ex. landning som framtvingats av någon som kapat luftfartyget, skall perioden 'under flygning' anses fortsätta till dess behörig myndighet har övertagit ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord.

Utrycket 'under flygning' förekommer i den föreslagna straffbestämmelsens andra led. Lagtexten innehåller dock inte någon definition motsvarande art. 2 (a). Avsikten är emellertid att flygningsbegreppet inte skall tolkas så snävt att det avser endast den tid då ett luftfartyg befinner sig i luften. Åt detta begrepp bör i stället ges en mera vidsträckt innebörd. Det bör således omfatta hela den tid under vilken en flygresor får anses pågå, vilken tid torde sammanfalla med definitionen av flygningsbegreppet i art. 2 (a). Under denna tid är personer och egendom ombord för sin trygghet regelmässigt beroende av att luftfartygets säkerhet inte blir utsatt för fara. Det får anses bäst överensstämma med straffbestämmelsens syfte, nämligen att bereda skydd åt besättning, passagerare och gods, att luftfartygets säkerhet inte får äventyras under den tid som avses i art. 2 (a). Flygningsbegreppet i straffbestämmelsen bör därför ges samma innebörd som i konventionen.

Art 1.1 (b) och (c) anger som skyddsobjekt luftfartyg 'i trafik'. Enligt art. 2 (b) anses luftfartyg vara i trafik från det ögonblick då markpersonal eller besättningen börjar förbereda luftfartyget för en viss bestämd flygning till dess 24 timmar har förflutit efter varje landning. Den tid luftfartyg enligt art. 2 (a) skall anses vara under flygning skall det också anses vara i trafik. Detta innebär bl.a. att ett luftfartyg som exempelvis nödlandat skall anses alltjämt vara i trafik när mer än 24 timmar har förflutit efter landningen och till dess behörig myndighet har övertagit ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord.

Utrycket 'i trafik' används i det första ledet av den föreslagna straffbestämmelsen. Inte heller detta begrepp definieras i lagtexten. I konventionen har den tidsperiod då luftfartyg anses vara 'i trafik' avgränsats på ett mera godtyckligt sätt än då det gäller perioden 'under flygning'. Åtminstone får så anses vara fallet i fråga om periodens

slutpunkt, 24 timmar efter landning. Under konferensen uttalades att skadegörande handlingar som begåtts utanför tidsperioden 'i trafik' skulle kunna bestraffas enligt den interna lagen på gärningsorten eller i luftfartygets registreringsstat. Detta skulle enligt svensk rätt kunna ske med tillämpning av bestämmelserna i 12 kap. BrB om skadegörelse. Det förefaller dock knappast rimligt och befogat att på skadegörande handlingar som det här är fråga om tillämpa olika straffbestämmelser beroende på om luftfartyg skadats före eller efter en på visst sätt fixerad tidpunkt. Syftet med denna del av straffbestämmelsen i det föreslagna andra stycket av 13 kap. 4 § BrB är ju att straffbelägga skadegörelse som utgör ett avsevärt hinder för den civila luftfarten. Skyddsobjekt är därför luftfartyg som är insatt i lufttrafik eller avsett att användas för sådant ändamål, även om det tillfälligt har tagits ur bruk under uppehåll mellan två flygningar (stop-overs) eller för att genomgå översyn eller reparation. Tidsperioden 'i trafik' bör därför inte ges en så snäv och skarpt avgränsad innebörd som i art. 2 (b). Den föreslagna straffbestämmelsen avses således i denna del i princip komma att omfatta all skadegörelse på ett för trafik avsett luftfartyg vilken mera varaktigt hindrar att det används för flygning. Självklart åsyftas inte sådan obetydlig skada som endast är övergående i den mening att den snabbt kan avhjälpas, t.ex. punktering av däck på ett landningshjul innan luftfartyget har satts i rörelse. Man torde i sådana fall inte kunna anse att luftfartyget har skadats på sådant sätt att det gjorts oanvändbart för flygning. Det lämnas i förevarande sammanhang därhän huruvida ett sådant handlingssätt däremot kan utgöra brott mot andra ledet i straffbestämmelsen.

Ansvar enligt 13 kap. 4 § BrB ådöms inte för åtgärd innefattande 'allenast undanhållande av arbetskraft eller uppmaning därtill'. Blockader, strejker och lockouter är således inte straffbara enligt denna bestämmelse, även om en sådan åtgärd skulle innebära t.ex. att den allmänna samfärdseln allvarligt störs eller hindras. Ansvar för sabotage torde inte ens inträda om t.ex. en sådan strejk är avtalsstridig. Något häremot svarande undantag har inte gjorts i den föreslagna bestämmelsen om straff för luftfartssabotage. Av intresse i detta sammanhang är i praktiken endast bestämmelsens andra led, dvs. vidtagande av åtgärd, som är ägnad att framkalla fara för luftfartygs säkerhet under flygning. En arbetsnedläggelse eller annan sådan åtgärd får således inte företas på sådant sätt och vid sådan tid att säkerheten för luftfartyg som befinner sig under flygning därigenom äventyras. Det torde få antas att några berättigade arbetsmarknadsintressen inte åsidosätts härigenom.

I subjektivt avseende krävs, i enlighet med den princip som kommer till uttryck i 1 kap. 2 § första stycket BrB, uppsåt omfattande samtliga objektiva rekvisit, varvid det för straffbarhet är tillräckligt med s.k. eventuellt uppsåt. I fråga om farerekvisitet i bestämmelsens andra led torde gälla att det

subjektiva rekvisitet skall anses vara uppfyllt när gärningsmannen har ägt kännedom om de omständigheter som, enligt en objektiv bedömning, gör handlingen ägnad att framkalla fara för luftfartygets säkerhet. Om gärningsmannen på grund av bristande insikt om de omständigheter som kom handlingen att framstå som farlig verkligen var övertygad om att någon risk för flygsäkerheten inte förelåg, kan han således inte fällas till ansvar enligt denna bestämmelse. Eljest är gärningsmannens bedömning av huruvida hans gärning var ägnad att framkalla fara i princip utan betydelse. Avgörande är i stället domstolens bedömning av farligheten.

Straffskalan i den föreslagna bestämmelsen överensstämmer med vad som i första stycket av paragrafen föreskrivs för vanligt sabotage, dvs. fängelse i högst fyra år. Såsom en speciell form av sabotage, som utskilts från den allmänna straffbestämmelsen om detta brott, får ansvar för luftfartssabotage anses konsumera ansvar för sabotage i de fall då båda dessa straffbestämmelser kan tänkas vara tillämpliga. Samma princip bör gälla i fråga om förhållandet mellan den föreslagna bestämmelsen och bestämmelsen i 13 kap. 5 a § om straff för kapning av luftfartyg. En uttrycklig regel härom har tagits in i förslaget. Utgör brottet kapning av luftfartyg skall alltså endast tillämpas 13 kap. 5 a §, såvida gärningsmannen inte utöver den gärning som bedöms som kapning har vidtagit annan särskild åtgärd som är ägnad att framkalla fara för luftfartygets säkerhet under flygning, t.ex. förstört navigeringsinstrument, eller efter landning har gjort luftfartyget oanvändbart genom att förstöra eller skada det. Sådana fall av brottskonkurrens bör bedömas enligt vanliga regler.

Sabotagebestämmelsen i 13 kap. 4 § BrB anses vara subsidiär i förhållande till de föregående paragraferna i kapitlet. Ansvar för mordbrand eller allmänfarlig ödeläggelse utesluter alltså en samtidig tillämpning av bestämmelsen om sabotage på samma gärning. Detsamma blir förhållandet med den föreslagna bestämmelsen om straff för luftfartssabotage. Detta förhållande torde inte orsaka några problem i praktiken. När det gäller frågan om svensk domstols kompetens får det sålunda antas vara uteslutet att så allvarliga brott som avses i 13 kap. 1 — 3 §§ skulle vara fria från ansvar i något annat land och därigenom kunna bli undandragna svensk domsrätt. Skulle så likväl vara fallet och svensk domstol alltså inte ha behörighet att döma till ansvar enligt nämnda lagrum, möter givetvis inte hinder att i fall då gärningen innefattar såväl sådant brott som luftfartssabotage i trängre mening bestämmelsen om luftfartssabotage i stället tillämpas.

I konsekvens med vad som föreslås beträffande straff för luftfartssabotage innehåller förslaget en ändring i 13 kap. 5 § BrB med en särskild brottsbenämning för grovt luftfartssabotage och med samma straffskala som gäller för grovt sabotage.

Enligt 13 kap. 6 § BrB kan straff ådömas för allmänfarlig vårdslöshet om någon av oaktsamhet, genom att umgås ovarsamt med eld eller sprängämne

eller annorledes, vållar brand eller ofärd som sägs i 1, 2 eller 3 § eller framkallar fara därför, eller vållar skada eller hinder som sägs i 4 §. Bestämmelsen avser således att komplettera bestämmelserna angående mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse och sabotage i de fall uppsåt inte föreligger att framkalla effekt som nämns i dessa bestämmelser. Genom hänvisningen till skada som sägs i 4 § kommer straff för allmänfarlig vårdslöshet att kunna ådömas den som av oaktsamhet förstör eller skadar luftfartyg i trafik och därigenom gör det oanvändbart för flygning. Också ouppsåttligt framkallande av fara som sägs i den föreslagna bestämmelsens andra led torde i vissa fall kunna bestraffas som allmänfarlig vårdslöshet, nämligen när någon av oaktsamhet framkallat sådan fara för flygolycka som avses i 13 kap. 3 § BrB. Någon ändring av 13 kap. 6 § BrB har inte bedömts vara nödvändig.

Förslaget till ändring i BrB omfattar slutligen också ändring i 2 kap. 3 § BrB. I enlighet med vad som har anförts i avsnitt 5.2 innebär förslaget i denna del att luftfartssabotage och grovt luftfartssabotage jämställs med kapning av luftfartyg och folkrättsbrott i fråga om svensk domstols kompetens. Den föreslagna ändringen har inarbetats i paragrafen i dess lydelse enligt Kungl. Maj:ts och riksdagens nyligen fattade beslut om ändring i bl.a. denna paragraf (prop. 1972:98, JuU 26, rskr 285), vilken ändring träder i kraft den 1 juli 1973.

Bilaga 1

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation

The States Parties to this Convention

Considering that unlawful acts against the safety of civil aviation 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;

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

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

Have agreed as follows;

Article 1

1. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally:

(a) performs an act of violence against a person on board an aircraft in flight if that act is likely to endanger the safety of that aircraft; or

(b) destroys an aircraft in service or causes damage to such an aircraft which renders it incapable of flight or which is likely to endanger its safety in flight; or

(c) places or causes to be placed on an aircraft in service, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that aircraft, or to cause damage to it which renders it incapable of flight, or to cause damage to it which is likely to endanger its safety in flight; or

(d) destroys or damages air

Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile.

Les Etats parties à la présente convention,

Considérant que les actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile 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.

Considérant que de tels actes les préoccupent gravement,

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,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1er

1. Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement:

(a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef;

(b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;

(c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;

(d) détruit ou endommage des

**Konvention för bekämpande av brott
mot den civila luftfartens säkerhet.**

*De till denna konvention anslutna
staterna*

vilka beaktar att brott mot den civila luftfartens säkerhet 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

1. En brottslig handling begår den som rättsstridigt och uppsåtligt

(a) företager en våldshandling mot någon ombord på luftfartyg under flygning, om gärningen är ägnad att äventyra luftfartygets säkerhet; eller

(b) förstör luftfartyg i trafik eller tillfogar sådant luftfartyg skada som gör det oanvändbart för flygning eller som är ägnad att äventyra dess säkerhet under flygning; eller

(c) på luftfartyg i trafik anbringar eller låter anbringa, oavsett på vilket sätt det sker, föremål eller ämne som är ägnat att förstöra luftfartyget eller att förorsaka det sådan skada, som gör det oanvändbart för flygning eller som är ägnad att äventyra dess säkerhet under flygning; eller

(d) förstör eller skadar anlägg-

navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft in flight; or

(e) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight.

2. Any person also commits an offence if he:

(a) attempts to commit any of the offences mentioned in paragraph 1 of this Article; or

(b) is an accomplice of a person who commits or attempts to commit any such offence.

Article 2

For the purposes of this Convention:

(a) 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;

(b) an aircraft is considered to be in service from the beginning of the preflight preparation of the aircraft by ground personnel or by the crew for a specific flight until twenty-four hours after any landing; the period of service shall, in any event, extend for the entire period during which the aircraft is in flight as defined in paragraph (a) of this Article.

Article 3

Each Contracting State undertakes to make the offences mentioned in Article 1 punishable by severe penalties.

installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol;

(e) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui:

(a) tente de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1er du présent article;

(b) est le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions.

Article 2

Aux fins de la présente convention:

(a) un aéronef est considéré comme étant 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;

(b) un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa a du présent paragraphe.

Article 3

Tout Etat contractant s'engage à réprimer de peines sévères les infractions énumérées à l'article 1er.

ning för flygnavigering eller stör användningen av sådan anläggning, om gärningen är ägnad att äventyra säkerheten för luftfartyg under flygning; eller

(e) meddelar uppgift som han vet är falsk och därigenom äventyrar säkerheten för luftfartyg under flygning.

2. En brottslig handling begår också den som

(a) försöker att begå något av de brott som anges i första punkten av denna artikel; eller

(b) medverkar till att annan begår eller försöker att begå sådant brott.

Artikel 2

Vid tillämpning av denna konvention

(a) 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;

(b) anses ett luftfartyg vara i trafik från det ögonblick då markpersonal eller besättningen börjar förbereda luftfartyget för en viss bestämd flygning till dess tjugofyra timmar har förflutit efter varje landning; den tid luftfartyget är i trafik skall dock alltid omfatta hela den tid det enligt (a) skall anses vara under flygning.

Artikel 3

Fördragsslutande stat förbinder sig att belägga de brott som avses i artikel 1 med stränga straff.

Article 4

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

2. In the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply, irrespective of whether the aircraft is engaged in an international or domestic flight, only if:

(a) the place of take-off or landing, actual or intended, of the aircraft is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft; or

(b) the offence is committed in the territory of a State other than the State of registration of the aircraft.

3. Notwithstanding paragraph 2 of this Article, in the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall also apply if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registration of the aircraft.

4. With respect to the States mentioned in Article 9 and in the cases mentioned in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall not apply if the places referred to in subparagraph (a) of paragraph 2 of this Article are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in Article 9, unless the offence is committed or the offender or alleged offender is found in the territory of a State other than that State.

5. In the cases contemplated in subparagraph (d) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply only if the air navigation facilities are used in international air navigation.

Article 4

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

2. Dans les cas visés aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur, ne s'applique que:

(a) si le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissage de l'aéronef est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef; ou

(b) si l'infraction est commise sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, dans les cas visés aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention s'applique également si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

4. En ce qui concerne les Etats visés à l'article 9 et dans les cas prévus aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention ne s'applique pas si les lieux mentionnés à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article sont situés sur le territoire d'un seul des Etats visés à l'article 9, à moins que l'infraction soit commise ou que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un autre Etat.

5. Dans les cas visés à l'alinéa d du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention ne s'applique que si les installations et services de navigation aérienne sont utilisés pour la navigation aérienne internationale.

Artikel 4

1. Denna konvention skall ej äga tillämpning på luftfartyg som användes för militära ändamål eller inom tull- eller polisväsendet.

2. I fall som avses i artikel 1 första punkten (a), (b), (c) och (e) skall denna konvention, oavsett om luftfartyget användes i utrikes eller inrikes fart, äga tillämpning endast om

(a) luftfartygets faktiska eller avsedda start- eller landningsplats är belägen utanför den stat där det är registrerat; eller

(b) brottet begåtts i annan stat än den där luftfartyget är registrerat.

3. Utan hinder av bestämmelserna i andra punkten av denna artikel skall denna konvention, i fall som avses i artikel 1 första punkten (a), (b), (c) och (e), också äga tillämpning om den som begått brottet eller misstänkes för detta påträffas i annan stat än den där luftfartyget är registrerat.

4. I fråga om de stater som avses i artikel 9 skall denna konvention, i fall som avses i artikel 1 första punkten (a), (b), (c) och (e), icke äga tillämpning om de platser som avses i andra punkten (a) i denna artikel är belägna inom en och samma stat och denna stat är sådan stat som avses i artikel 9, såvida ej brottet begåtts eller den som begått brottet eller misstänkes för detta påträffas i annan stat.

5. I fall som avses i artikel 1 första punkten (d) skall denna konvention äga tillämpning endast om anläggningen för flygnavigering utnyttjas för internationell luftfart.

6. The provisions of paragraphs 2, 3, 4 and 5 of this Article shall also apply in the cases contemplated in paragraph 2 of Article 1.

Article 5

1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences in the following cases:

(a) when the offence is committed in the territory of that State;

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

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

(d) when the offence is committed against or 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 offences mentioned in Article 1, paragraph 1 (a), (b) and (c), and in Article 1, paragraph 2, in so far as that paragraph relates to those offences, 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.

6. Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 1er.

Article 5

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants:

(a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet Etat;

(b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;

(c) 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;

(d) si l'infraction est commise à l'encontre ou 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 des infractions prévues aux alinéas a, b et c du paragraphe 1er de l'article 1er, ainsi qu'au paragraphe 2 du même article, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles 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.

6. Bestämmelserna i punkterna 2, 3, 4 och 5 av denna artikel skall äga tillämpning också i fall som avses i artikel 1 andra punkten.

Artikel 5

1. Det åligger fördragsslutande stat att i följande fall vidtaga de åtgärder som fordras för att den skall kunna utöva jurisdiktion beträffande brott som avses i artikel 1:

(a) när brottet förövats inom dess område;

(b) när brottet förövats mot eller ombord på luftfartyg som är registrerat i den staten;

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

(d) när brottet förövats mot eller 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 brott som avses i artikel 1 första punkten (a), (b) och (c) samt, såvitt gäller dessa brott, artikel 1 andra punkten, 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.

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 States mentioned in Article 5, paragraph 1, 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 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

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, les Etats mentionnés au paragraphe 1er de l'article 5, 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.

Article 7

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'une des infractions est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été com-

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 de stater som avses i artikel 5 första punkten, 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 stater 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,

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 offences shall be deemed to be included as extraditable offences in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offences as extraditable offences 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 offences. 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 offences as extraditable offences between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.

4. Each of the offences 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 5, paragraph 1 (b), (c) and (d).

Article 9

The contracting States which establish joint air transport operating organizations or international

mise 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. Les infractions sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre les infractions 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 les infractions. 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 les infractions comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, les infractions sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas b, c et d du paragraphe 1er de l'article 5.

Article 9

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en

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. Brotten skall anses vara utlämningsbara brott i varje utlämningsavtal som redan ingåtts mellan de fördragsslutande staterna. De fördragsslutande staterna förbinder sig att medtaga brotten som utlämningsbara 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 brotten. 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 brotten som utlämningsbara brott i enlighet med de villkor som uppställs i den anmodade statens lag.

4. För utlämning mellan fördragsslutande stater skall varje brott betraktas som om det begåtts icke endast på gärningsorten utan också inom de stater som ålagts utöva jurisdiktion i enlighet med artikel 5 första punkten (b), (c) och (d).

Artikel 9

Fördragsslutande stater som för utförande av lufttransport inrättat gemensamma organisationer eller

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

Article 10

1. Contracting States shall, in accordance with international and national law, endeavour to take all practicable measures for the purpose of preventing the offences mentioned in Article 1.

2. When, due to the commission of one of the offences mentioned in Article 1, a flight has been delayed or interrupted, any Contracting State in whose territory the aircraft or 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 11

1. Contracting States shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offences. 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.

commun ou des organismes internationaux d'exploitation 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'immatriculation 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 10

1. Les Etats contractants s'engagent, conformément au droit international et national, à s'efforcer de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 1er.

2. Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions prévues à l'article 1er, 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 11

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions. 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.

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

Artikel 10

1. De fördragsslutande staterna skall, i enlighet med internationell och nationell rätt, bemöda sig om att vidtaga alla praktiskt möjliga åtgärder i syfte att förekomma de brott som avses i artikel 1.

2. När en flygning fördröjts eller avbrutits till följd av brott som avses i artikel 1, skall den fördragsslutande stat i vilken luftfartyget eller dess passagerare eller besättning befinner sig underlätta för passagerarna och besättningen att fortsätta sin resa så snart som möjligt samt utan dröjsmål återställa luftfartyget och dess last till de personer som är rättmätiga innehavare därav.

Artikel 11

1. De fördragsslutande staterna skall lämna varandra största möjliga bistånd i samband med straffrättsligt förfarande som inletts med anledning av brott som avses i artikel 1. 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 12

Any Contracting State having reason to believe that one of the offences mentioned in Article 1 will be committed shall, in accordance with its national law, furnish any relevant information in its possession to those States which it believes would be the States mentioned in Article 5, paragraph 1.

Article 13

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 10, paragraph 2;

(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 14

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

Article 12

Tout Etat contractant qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article 1er sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui à son avis seraient les Etats visés au paragraphe 1er de l'article 5.

Article 13

Tout Etat contractant communique 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 du paragraphe 2 de l'article 10;

(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 14

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

Artikel 12

Fördragsslutande stat som har anledning tro att brott som avses i artikel 1 kommer att förövas skall, i enlighet med sin nationella lag, lämna alla upplysningar av vikt som den innehar till de stater som den förmodar skulle vara de stater som avses i artikel 5 första punkten.

Artikel 13

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 10 andra punkten;

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

Artikel 14

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

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 reservation by notification to the Depositary Governments.

Article 15

1. This convention shall be open for signature at Montreal on 23 September 1971, by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 8 to 23 September 1971 (hereinafter referred to as the Montreal Conference). After 10 October 1971, 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 Montreal Conference.

présente convention ou y adhérera, 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 tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

Article 15

1. La présente convention sera ouverte le 23 septembre 1971 à Montréal à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 8 au 23 septembre 1971 (ci-après dénommée "la Conférence de Montréal"). Après le 10 octobre 1971, 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 Montréal.

denna konvention eller vid anslutning till den förklara att den icke anser sig vara bunden av bestämmelserna i föregående punkt. Övriga fördragsslutande stater blir ej bundna av nämnda bestämmelser gentemot fördragsslutande stat som gjort sådant förbehåll.

3. Fördragsslutande stat som gjort förbehåll enligt bestämmelserna i föregående punkt äger när som helst återtaga förbehållet genom underrättelse till depositarieregeringarna.

Artikel 15

1. Denna konvention skall stå öppen för undertecknande i Montreal den 23 september 1971 av stater som deltagit i den internationella lufträttskonferensen i Montreal den 8—23 september 1971 (i fortsättningen kallad Montreal-konferensen). Efter den 10 oktober 1971 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 kan när som helst ansluta sig till konventionen.

2. Denna konvention skall ratificeras av de stater som undertecknat den. Ratifikations- och anslutningsinstrument skall deponeras 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 deponerats av tio stater som undertecknat den och som deltagit i Montrealkonferensen.

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.

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 16

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 authorized thereto by their Governments, have signed this Convention.

Done at Montreal, this twenty-third day of September, one thousand nine hundred and seventy-one, in three originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

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.

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 16

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 Montréal, le vingt-troisième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et onze, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

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. 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 16

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 vederbörigen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.

Som skedde i Montreal den 23 september 1971 i tre exemplar, vart och ett avfattat på engelska, franska, ryska och spanska, vilka fyra texter äger lika vitsord.

*Bilaga 2***Förslag till****Lag om ändring i brottsbalken**

Härigenom förordnas, att 2 kap. 3 § samt 13 kap. 4, 5 och 12 §§ brottsbalken skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***2 KAP.****3 §¹**

För brott som begåtts utom riket dömes även i annat fall än som avses i 2 § efter svensk lag och vid svensk domstol,

1. om brottet förövats å svenskt fartyg eller luftfartyg, så ock eljest om det begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen å sådant fartyg,

2. om brottet begåtts av krigsman å område där avdelning av krigsmakten befann sig eller om det begåtts av annan än krigsman å sådant område och avdelningen befann sig där för annat ändamål än övning,

3. om brottet förövats mot Sverige, svensk kommun eller annan menighet eller svensk allmän inrättning,

4. om brottet begåtts inom område som ej tillhör någon stat och förövats mot svensk medborgare, svensk sammanslutning eller enskild inrättning eller mot utlänning med hemvist i Sverige,

5. om brottet är kapning av luftfartyg eller folkrättsbrott, eller

5. om brottet är *luftfartssabotage, grovt luftfartssabotage*, kapning av luftfartyg eller folkrättsbrott, eller

6. om det lindrigaste straff som i svensk lag är stadgat för brottet är fängelse i fyra år eller däröver.

13 KAP.**4 §**

Om någon förstör eller skadar egendom, som har avsevärd betydelse för rikets försvar, folkförsörjning, rättsskipning eller förvaltning eller för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet i riket, eller genom annan åtgärd, som ej innefattar allenast undanhållande av arbetskraft eller uppmaning därtill, allvarligt stör eller hindrar användningen av sådan egendom, dömes för *sabotage* till fängelse i högst fyra år. Detsamma skall gälla, om någon eljest, genom skadegörelse eller annan åtgärd som nyss sagts, allvarligt stör eller hindrar den allmänna samfärdseln eller användningen av telegraf, telefon, radio eller dylikt allmänt hjälpmedel eller av anläggning för allmänhetens förseende med vatten, ljus, värme eller kraft.

Den som, inom eller utom riket, gör luftfartyg i trafik oanvändbart för flygning genom att förstöra eller

¹ Paragrafen återges här i den lydelse som skall gälla från och med den 1 juli 1973 (SFS 1972:812).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

skada det eller vidtager åtgärd som är ägnad att framkalla fara för luftfartygs säkerhet under flygning, dömes, om gärningen ej utgör kapning av luftfartyg, för luftfartssabotage till fängelse i högst fyra år.

5 §

Är brott som i 4 § sägs att anse som grovt, skall för grovt sabotage dömas till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid.

Är brott som i 4 § sägs att anse som grovt, skall för grovt sabotage *eller, i fall som sägs i 4 § andra stycket, för grovt luftfartssabotage* dömas till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år eller på livstid.

Vid bedömande huruvida brottet är grovt skall särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för rikets säkerhet, för flera människoliv eller för egendom av särskild betydenhet.

12 §

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.

För försök, förberedelse eller stämpling till mordbrand, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, *luftfartssabotage*, grovt sabotage, *grovt luftfartssabotage*, 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

Förslag till

Lag om ändring i brottsbalken

Härigenom förordnas, att 2 kap. 3 § och 13 kap. 5 a, 6, 11 och 12 §§ brottsbalken skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

3 §¹

För brott som begåtts utom riket dömes även i annat fall än som avses i 2 § efter svensk lag och vid svensk domstol.

1. om brottet förövats å svenskt fartyg eller luftfartyg, så ock eljest om det begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen å sådant fartyg,

2. om brottet begåtts av krigsman å område där avdelning av krigsmakten befann sig eller om det begåtts av annan än krigsman å sådant område och avdelningen befann sig där för annat ändamål än övning,

3. om brottet förövats mot Sverige, svensk kommun eller annan menighet eller svensk allmän inrättning,

4. om brottet begåtts inom område som ej tillhör någon stat och förövats mot svensk medborgare, svensk sammanslutning eller enskild inrättning eller mot utlänning med hemvist i Sverige,

5. om brottet är kapning av luftfartyg eller folkrättsbrott, eller

5. om brottet är kapning av luftfartyg, *luftfartssabotage* eller folkrättsbrott, eller

6. om det lindrigaste straff som i svensk lag är stadgat för brottet är fängelse i fyra år eller däröver.

13 kap.

5 a §²

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 framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen eljest varit av särskilt farlig art.

Vidtager någon eljest åtgärd som är ägnad att framkalla fara för luftfartygs säkerhet under flygning eller gör någon luftfartyg i trafik oanvändbart för flygning genom att förstöra eller skada det, dömes för *luftfartssabotage* till fängelse i högst fyra år.

Är brott som i första eller andra stycket sägs att anse som grovt,

¹ Senaste lydelse 1972: 812.

² Senaste lydelse 1971: 188.

Nuvarande lydelse

Den som av oaktsamhet, genom att umgås ovarsamt med eld eller sprängämne eller annorledes, vållar brand eller ofärd som i 1, 2 eller 3 § sägs eller framkallar fara därför, eller vållar skada eller hinder som i 4 § sägs, dömes för *allmänfarlig vårdslöshet* till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, dömes till fängelse i högst två år.

Föreslagen lydelse

dömes till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. 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.

6 §

Den som av oaktsamhet, genom att umgås ovarsamt med eld eller sprängämne eller annorledes, vållar brand eller ofärd som i 1, 2 eller 3 § sägs eller framkallar fara därför, eller vållar skada eller hinder som i 4 § sägs *eller fara eller skada som i 5 a § andra stycket sägs*, dömes för *allmänfarlig vårdslöshet* till böter eller fängelse i högst sex månader.

11 §

Om någon, som ådragit sig ansvar enligt 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 eller 10 §, frivilligt avvärjt fara som där sägs innan avsevärd olägenhet uppkommit, må dömas till lindrigare straff än för gärningen är stadgat; dock må ej dömas till lindrigare straff än fängelse, om lägsta straffet för brottet eljest är fängelse i två år eller däröver. Var faran ringa och är för gärningen ej stadgat svårare straff än fängelse i ett år, skall ej dömas till ansvar.

Om någon, som ådragit sig ansvar enligt 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 eller 10 § *eller enligt 5 a § för luftfartssabotage*, frivilligt avvärjt fara som där sägs innan avsevärd olägenhet uppkommit, må dömas till lindrigare straff än för gärningen är stadgat; dock må ej dömas till lindrigare straff än fängelse, om lägsta straffet för brottet eljest är fängelse i två år eller däröver. Var faran ringa och är för gärningen ej stadgat svårare straff än fängelse i ett år, skall ej dömas till ansvar.

12 §¹

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

För försök, förberedelse eller stämpling till mordbrand, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, grovt sabotage, kapning av luftfartyg, *luftfartssabotage* eller spridande av gift eller

¹ Senaste lydelse 1971: 188.

Nuvarande lydelse

förgöring, så ock för underlåtenhet att avslöja sådant brott dömes till ansvar enligt vad i 23 kap. stadgas.

Föreslagen lydelse

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 1 juli 1973.

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 22 mars 1973.

Närvarande: justitierådet ALEXANDERSON, regeringsrådet KLACK-
ENBERG, f. d. regeringsrådet ÖHMAN, justitierådet WALBERG.

Enligt lagrådet denna dag tillhandakommet utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 9 mars 1973, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle inhämtas över upprättat förslag till lag om ändring i brottsbalken.

Förslaget, som finns bilagt detta protokoll, hade den 16—19 mars 1973 inför lagrådet föredragits av rådmannen Bengt Karle.

Lagrådet yttrade:

Vad angår den föreslagna utvidgningen av regeln om domsrätt i 2 kap. 3 § punkt 5 BrB skall enligt ordalydelsen obegränsad domsrätt föreligga i det fallet att "brottet är luftfartssabotage". Det torde vara avsett att detta skall gälla även försök (jfr artikel 1 punkt 2 a) och artikel 5 punkterna 1 och 2 i Montrealkonventionen). Emellertid torde enligt brottsbalkens språkbruk en brottsbenämning som luftfartssabotage beteckna endast det fullbordade brottet och alltså inte därjämte försök till brottet (se exempelvis BrB 3:11 och 6:11). Domsrättsregeln synes därför böra avfattas så, att den uttryckligen nämner, förutom luftfartssabotage, även försök till sådant brott. Eftersom medverkan endast är ett sätt bland andra att begå ett brott, vare sig detta är försöksbrott eller fullbordat brott, kommer domsrättsregeln utan särskild föreskrift att gälla även medverkan. Utformas domsrättsregeln i nu förevarande del på sätt här förordats, torde en motsvarande komplettering böra ske i vad regeln gäller kapning av luftfartyg. Det kan anmärkas, att folkrättsbrott är straffbart endast som fullbordat brott.

Vad beträffar straffbestämmelsen om luftfartssabotage har begreppet "luftfartyg i trafik" inte definierats i lagtexten. Det synes emellertid vara avsett att den bestämning som i artikel 2 b) i Montrealkonventionen givits detta begrepp skall vara vägledande. Detta betyder å andra sidan, att någon absolut bundenhet av artikeltexten inte skall föreligga vid rättstillämpningen. En domstol kan alltså i något fall med hänsyn till särskilda omständigheter tänkas finna det påkallat att ge begreppet "luftfartyg i trafik" en något trängre eller en något vidare innebörd än vad som skulle följa av en ordagrann tillämpning av konventionstexten. Detta föranleder ingen erinran från lagrådets sida.

Det remitterade förslaget upptar jämväl en utvidgning av bestämmelserna om allmänfarlig vårdslöshet i 13 kap. 6 § brottsbalken. Denna utvidgning

påkallas inte av Montrealkonventionen. Tanken är att paragrafen i denna del skall anknyta till bestämmelsen om straff för luftfartssabotage i 5 a § andra stycket. I enlighet härmed föreslås att i 13 kap. 6 § skall upptas också det fallet att någon av oaktsamhet vållar fara eller skada som i 5 a § andra stycket sägs. Bestämmelsen i 13 kap. 6 § synes emellertid redan i nuvarande utformning i allt väsentligt täcka vållande av sådan fara som avses i 5 a § andra stycket, dvs. fara för luftfartygs säkerhet under flygning. Enligt paragrafens nuvarande lydelse straffas nämligen den som av ovarsamhet framkallar fara för sådan ofärd som sägs i 3 §, bl. a. flygolycka, innefattande fara för annans liv eller hälsa. Under hänvisning härtill föreslår lagrådet att bestämmelsen i nu förevarande del begränsas till att gälla vållande av "skada som i 5 a § andra stycket sägs".

I övrigt föranleder förslaget ingen erinran från lagrådet.

Ur protokollet:
Ingrid Hellström

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 23 mars 1973.

Närvarande: Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, MÖBERG, BENGTSSON, LÖFBERG, LIDBOM, 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.

Som lagrådet anför är avsikten att den föreslagna regeln om domsrätt i 2 kap. 3 § 5 brottsbalken skall gälla luftfartssabotage inte bara när fullbordat sådant brott föreligger utan också vid försök till sådant brott. Detta följer av att det för ett svenskt tillträde till Montrealkonventionen krävs att den utvidgade domsrättsregeln omfattar inte bara fullbordat brott utan också försöksbrott. Motsvarande gäller i fråga om kapning av luftfartyg i förevarande lagrum, som i denna del bygger på Haagkonventionen. Jag har inget att erinra mot att lagrummet förtydligas så att där uttryckligen anges att också försök till kapning av luftfartyg eller luftfartssabotage omfattas av den utvidgade domsrätten.

Inte heller har jag någon erinran mot den av lagrådet föreslagna jämkningen av 13 kap. 6 §.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att *dels* antaga förslaget till lag om ändring i brottsbalken med vidtagna ändringar,

dels godkänna konventionen den 23 september 1971 för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet.

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

Ur protokollet:
Britta Gyllensten

