



# Regeringens proposition

1989/90:130

om bekämpning av vissa våldsdåd med  
internationell anknytning

Prop.  
1989/90:130

---

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokoll den 22 mars 1990.

*Ingvar Carlsson*

*Laila Freivalds*

## Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag bl. a. till kompletteringar av brottsbalkens s. k. terroristbestämmelser.

Lagändringarna föranleds av att det också föreslås att Sverige skall ratificera ett år 1988 antaget tilläggsprotokoll till 1971 års Montrealkonvention om brott mot den civila luftfartens säkerhet samt en i Rom samma år antagen konvention om brott mot sjöfartens säkerhet med tilläggsprotokoll om brott mot säkerheten för fasta plattformar på kontinentalsockeln.

Som en följd av de föreslagna ratifikationerna skall enligt propositionen bestämmelserna i 13 kap. 5 a § brottsbalken om kapning av luftfartyg och luftfartssabotage ändras så att de omfattar även gärningar enligt de nya överenskommelserna. Brottsbeteckningarna föreslås ändrade till kapning resp. sjö- eller luftfartssabotage. Vidare förordas att en särskild bestämmelse om flygplatssabotage införs i brottsbalken. Slutligen föreslås att vissa följdändringar görs i bl. a. brottsbalken.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1990.

1 Förslag till

Lag om ändring i brottsbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om brottsbalken  
*dels* att 2 kap. 3 § samt 13 kap. 5 a, 6, 11 och 12 §§ skall ha följande lydelse,  
*dels* att det i balken skall införas en ny paragraf, 13 kap. 5 b §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 kap.  
 3 §<sup>1</sup>

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 någon som tillhör försvarsmakten på ett område där en avdelning av försvarsmakten befann sig eller om det begåtts av någon annan på ett sådant område och avdelningen befann sig där för annat ändamål än övning,

3. om brottet begåtts vid tjänstgöring utom riket av någon som är anställd i svensk beredskapsstyrka för FN-tjänst,

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

5. 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,

6. om brottet är kapning *av luftfartyg*, luftfartssabotage eller folk-  
*luftfartyg*, luftfartssabotage, *sjö- eller flygplatssabotage*,  
 rätsbrott *eller försök till kapning av försök till sådana brott* eller folkkrätts-  
*luftfartyg eller luftfartssabotage*, brott, eller  
 eller

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

13 kap.  
 5 a §<sup>2</sup>

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.

Den som *genom* olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i *manövreringen av ett luftfartyg eller ett fartyg, som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst*, döms för kapning till fängelse i högst

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1986:645.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1973:342.

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.

fyra år. Detsamma gäller den som genom olaga tvång bemäktigar sig en plattform i havet som är avsedd för verksamhet för utforskning eller utvinning av naturtillgångar eller för något annat ekonomiskt ändamål

Den som i annat fall

1. förstör eller allvarligt skadar ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg i trafik, eller

2. vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för säkerheten för ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller för ett luftfartygs säkerhet under flygning

döms för sjö- eller luftfartssabotage till fängelse i högst fyra år.

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

#### 5 b §

Den som

1. använder allvarligt våld eller hot om sådant våld mot någon som befinner sig på en flygplats som är öppen för internationell trafik,

2. förstör eller allvarligt skadar en anordning, som hör till en sådan flygplats eller som används för flygplatsens trafik, eller ett luftfartyg, som inte är i trafik men är uppställt på flygplatsen, eller

3. med användande av våld eller hot om våld omintetgör verksamhet som bedrivs på en sådan flygplats,

döms, om gärningen är ägnad att framkalla fara för flygplatsens funktion eller för säkerheten vid denna, för flygplats sabotage till fängelse i högst fyra år.

Är brottet att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera

*människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.*

6 §<sup>3</sup>

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.

Den som av oaktsamhet, genom att umgås ovarsamt med eld eller sprängämne eller *på annat sätt*, vållar

1. brand eller ofärd som *avses* i 1, 2 eller 3 § eller framkallar fara *för det*,

2. skada eller hinder som *avses* i 4 § eller

3. skada som *avses* i 5 a § andra stycket 1 eller 5 b § första stycket 2

*döms* för allmänfarlig vårdslöshet till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

11 §<sup>4</sup>

Om någon som har ådragit sig ansvar enligt 1, 2, 3, 6, 7, 8, 8 a, 9 eller 10 § eller enligt 5 a § *för luftfartssabotage*, frivilligt har avvärt en sådan fara eller verkan som anges där innan avsevärd olägenhet har uppkommit, får han dömas till lindrigare straff än vad som är föreskrivet för gärningen. Var faran ringa och är för gärningen ej föreskrivet svårare straff än fängelse i ett år, skall han ej dömas till ansvar.

Om någon som har ådragit sig ansvar enligt 1, 2, 3, 6, 7, 8, 8 a, 9 eller 10 § eller enligt 5 a § *andra stycket 2 eller 5 b § första stycket 2 eller 3*, frivilligt har avvärt en sådan fara eller verkan som anges där innan avsevärd olägenhet har uppkommit, får han dömas till lindrigare straff än vad som är föreskrivet för gärningen. Var faran ringa och är för gärningen ej föreskrivet svårare straff än fängelse i ett år, skall han ej dömas till ansvar.

12 §<sup>5</sup>

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1973:342

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1988:942

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1973:342

## Lag om ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt

Härigenom föreskrivs att 31 § lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*31 §<sup>1</sup>

Regeringen kan för visst fall förordna om avvikelse från bestämmelserna i 25–30 §§, om det är påkallat med hänsyn till rikets säkerhet.

Regeringen får beträffande en viss intagen besluta om avvikelse från bestämmelserna i 25–30 §§, om det är påkallat med hänsyn till rikets säkerhet eller till risken för att den intagne under verkställigheten i anstalt medverkar till brott som innefattar användande av våld, hot eller tvång för politiska syften.

Sådant beslut får meddelas även beträffande en viss intagen som har dömts för brott som avses i

1. konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg (SÖ 1971:17),

2. konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet (SÖ 1973:48),

3. konventionen om förebyggande och bestraffning av brott mot diplomater och andra internationellt skyddade personer (SÖ 1975:30),

4. den europeiska konventionen om bekämpande av terrorism (SÖ 1977:12),

5. konventionen mot tagande av gisslan (SÖ 1980:26) eller

för annat brott som har innefattat användande av våld, hot eller tvång för politiska syften,

om det är påkallat med hänsyn till risken för att den intagne medverkar till sådan brottslig verksamhet under verkställigheten i anstalt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1988:622.

## Lag om ändring i lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §<sup>1</sup>

Vad i denna lag stadgas skall äga tillämpning vid förundersökning angående

brott som avses i 13 kap. 1, 2, 3 eller 5 a § brottsbalken, om brottet innefattar gärning varom i 4 § nämnda kap. sägs,	brott som avses i 13 kap. 1, 2, 3, 5 a eller 5 b § brottsbalken, om brottet innefattar gärning varom i 4 § nämnda kap. sägs,
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

brott som avses i 13 kap. 4 eller 5 §, 18 kap. 1, 3 eller 4 § eller 19 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8 eller 10 § brottsbalken,	brott som avses i 3 kap. 1, 2, 5 eller 6 § eller 4 kap. 1, 2, 3 eller 4 § brottsbalken, om gärningen innebär förgripelse mot Konungen eller annan som är nämnd i 18 kap. 2 § samma balk, eller
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

försök, förberedelse eller stämpling till brott som ovan nämnts, om sådan gärning är belagd med straff.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1977:1026.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 mars 1990.

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, statsråden Engström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Freivalds, Lööw, Persson, Molin, Sahlin, Larsson, Åsbrink

Föredragande: statsrådet Freivalds

---

## Proposition om bekämpning av vissa våldsdåd med internationell anknytning

### 1 Inledning

Inom justitiedepartementet upprättades i maj 1989 en promemoria (Ds 1989:34) angående Sveriges tillträde till

1. ett i Montreal den 24 februari 1988 antaget tilläggsprotokoll till Montrealkonventionen den 23 september 1971 om brott mot den civila luftfartens säkerhet (i fortsättningen kallat Montrealprotokollet),

2. en i Rom den 10 mars 1988 antagen konvention om brott mot sjöfartens säkerhet jämte ett samma dag antaget tilläggsprotokoll om brott mot säkerheten för fasta plattformar på kontinentalsockeln (i fortsättningen kallade Romkonventionen resp. Romprotokollet).

Montrealprotokollet samt Romkonventionen och Romprotokollet i engelska versioner och i översättningar till svenska bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1-3*.

I promemorian föreslås att Sverige, som har undertecknat dessa överenskommelser, också ratificerar dem. Vidare föreslås att de s. k. terroristbestämmelserna i brottsbalken (BrB) kompletteras med anledning av en svensk anslutning till de internationella avtalstexterna. Dessutom innehåller promemorian förslag till ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt. Promemorians lagförslag bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

Promemorian har remissbehandlats. Yttranden har kommit in från *riksåklagaren (RÅ)*, *rikspolisstyrelsen*, *Svea hovrätt*, *sjöfartsverket*, *luftfartsverket*, *juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet*, *Sveriges advokatsamfund*, *Svensk Pilotförening*, *Sveriges Redareförening* och *SAS*, *Scandinavian Airlines System AB*. RÅ har överlämnat yttranden från *överåklagarna i Stockholm, Göteborg, Malmö och vid regionåklagarmyndigheten i Malmö*.

En sammanställning av remissyttrandena har upprättats i justitiedepartementet och finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (dnr 89-1721).

## Lagrådet

Regeringen beslutade den 15 februari 1990 att inhämta lagrådets yttrande över lagförslag som utarbetats i ärendet. De till lagrådet remitterade lagförslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 5*.

Lagrådet har yttrat sig över förslagen. Yttrandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 6*.

Jag återkommer till lagrådets yttrande i den allmänna motiveringen angående behovet av lagstiftningsåtgärder (s. 35) och i specialmotiveringen till lagförslagen (s. 41). Härutöver bör vissa redaktionella ändringar göras i lagtexten.

## 2 Internationella överenskommelser

I september 1971 antogs på en internationell lufrättskonferens i Montreal en konvention för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet (i fortsättningen kallad Montrealkonventionen). Konferensen hade anordnats av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), som är ett av FN:s fackorgan.

Montrealkonventionen innebär vissa förpliktelser för de avtalsslutande staterna. De förbinder sig sålunda bl. a. att belägga vissa särskilt angivna former av sabotagehandlingar mot den civila luftfartens säkerhet med stränga straff och att vidta åtgärder i fråga om domsrätt, åtal och utlämning med anledning av sådana brott.

Konventionen trädde i kraft i januari 1973. Den har hittills ratificerats av ett drygt 100-tal stater. Sverige ratificerade konventionen i juni 1973.

I februari 1988 anordnade ICAO en internationell konferens i Montreal med uppgift att utarbeta ett tilläggsprotokoll till Montrealkonventionen för att komma till rätta med våldshandlingar på flygplatser som används i internationell luftfart. Ett sådant protokoll antogs på konferensen. Sverige har undertecknat protokollet.

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), som är ett annat av FN:s fackorgan, anordnade i mars 1988 i Rom en internationell konferens om bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet. Ändamålet med konferensen var att utarbeta en konvention i ämnet. En sådan konvention antogs vid konferensen, liksom ett tilläggsprotokoll om brott mot säkerheten för fasta plattformar på kontinentalsockeln. Sverige har undertecknat både konventionen och protokollet.

### 2.1 Montrealprotokollet

#### 2.1.1 Bakgrund

Åtskilliga våldshandlingar som är riktade mot den civila luftfartens säkerhet utgör s. k. internationella brott, dvs. de omfattas av internationella överenskommelser enligt vilka avtalsstaterna har åtagit sig att antingen utlämna den

som har begått ett sådant brott till ett annat berört land eller ombesörja att han blir lagförd för brottet i det land där han påträffas.

Flygplanskapningar omfattas av konventionen den 16 december 1970 i Haag om olaga besittningstagande av luftfartyg (Haagkonventionen). Där förbinder sig de avtalslutande staterna att belägga flygplanskapning med stränga straff och att uppfylla vissa förpliktelser i fråga om domsrätt, åtal och utlämning m. m. beträffande sådana kapningsbrott. Ett drygt 100-tal stater har tillträtt Haagkonventionen. Sverige ratificerade den i maj 1971.

Montrealkonventionen omfattar vissa andra brott mot den civila luftfartens säkerhet än kapningsbrott, nämligen sabotage och andra liknande handlingar. Grunddragen i konventionen överensstämmer i övrigt med Haagkonventionen — avtalsstaterna förbinder sig att belägga de i konventionen angivna formerna av sabotagehandlingar med stränga straff och att uppfylla vissa förpliktelser i fråga om domsrätt, åtal och utlämning m. m. beträffande sådana brott.

Med anledning av Sveriges tillträde till konventionerna har vidtagits vissa lagstiftningsåtgärder (prop. 1971:92, JuU 9, rskr. 164, SFS 1971:188 samt prop. 1973:92, JuU 21, rskr. 222, SFS 1973:342). Sälunda har det införts bl. a. straffbestämmelser om kapning av luftfartyg och luftfartssabotage. Bestämmelserna återfinns i 13 kap. 5 a § BrB.

Såväl Haag- som Montrealkonventionen tar sikte på gärningar som begås ombord på eller är riktade mot flygplan under flygning och som därför äventyrar flygsäkerheten. Erfarenheten har emellertid visat att internationella flygplatser stundom är skådeplats för andra typer av våldshandlingar som är riktade mot den internationella luftfarten och som på ett urskillningslöst sätt drabbar dem som råkar befinna sig där sådana gärningar förövas. Det gäller exempelvis de bombdåd som förövats under 1980-talet på de internationella flygplatserna i Wien och Rom.

På förslag av ICAO:s juridiska kommitté beslutade dess församling hösten 1986 att kommittén med största möjliga prioritet skulle utarbeta ett förslag till internationellt instrument för att bekämpa våldshandlingar på flygplatser som används i internationell luftfart.

ICAO:s juridiska kommitté sammanträdde i Montreal våren 1987. Till grund för överläggningarna låg ett utkast till en internationell överenskommelse om bekämpande av våldshandlingar på flygplatser som används i internationell luftfart. Utkastet var utformat som ett tilläggsprotokoll till Montrealkonventionen. Kommitténs arbete kom i stor utsträckning att gälla utformningen av den artikel som angav de brott som omfattades av den tilltänkta överenskommelsen. Utkastet blev i denna del grundligt omarbetat.

I lufrättskonferensen i Montreal den 9–24 februari 1988 deltog delegationer från 81 länder, däribland Sverige och övriga nordiska länder. Ett tilläggsprotokoll till Montrealkonventionen, som grundade sig på det omarbetade utkastet, antogs enhälligt vid konferensen.

Då Montrealprotokollet öppnades för undertecknande den 24 februari 1988 undertecknades det av 47 stater, däribland Danmark, Island, Norge och Sverige. Finland undertecknade protokollet den 16 november 1988.

Protokollet trädde i kraft den 6 augusti 1989 och har (februari månad 1990) ratificerats av 15 länder.

Prop. 1989/90:130  
Inledning

Det kan tilläggas att bestämmelserna i Montrealprotokollet är avsedda att tillämpas mellan Sverige och Spanien, inom ramen för nuvarande lagstiftning i de båda länderna och i avvaktan på att protokollet träder i kraft, enligt ett samförståndsavtal mellan länderna som ingåtts år 1989.

### 2.1.2 Överenskommelsens innehåll m. m.

Protokollstexten i engelsk version och i översättning till svenska finns i *bilaga 2*. Jag nöjer mig i det följande med att lämna vissa kommentarer till artiklarna. Beträffande bestämmelser och begrepp som även finns i Montrealkonventionen får jag rent allmänt hänvisa till vad som uttalades i anslutning till att riksdagen godkände denna (prop. 1973:92, JuU 21).

#### *Artikel I*

I artikeln görs klart att den nya överenskommelsen har formen av ett tilläggsprotokoll till Montrealkonventionen. Detta innebär att bestämmelserna i Montrealkonventionen om bl. a. jurisdiktion, åtal och utlämning blir tillämpliga även i fråga om de gärningar som avses i protokollet. När det gäller stater som inte har tillträtt Montrealkonventionen krävs, som framgår av artikel V, för tillträde till den nya överenskommelsen att de samtidigt tillträder konventionen.

#### *Artikel II*

Artikeln innehåller bestämmelser om de gärningar som skall omfattas av den nya överenskommelsen.

För att en gärning skall anses som brottslig enligt artikeln krävs till en början att den skall ha begåtts rättsstridigt och uppsåtligen. Dessa begrepp definieras varken i Montrealkonventionen eller i protokollet. 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 resp. land.

Enligt 1 kap. 2 § BrB skall en i balken beskriven gärning, om det inte sägs något annat, anses som brott bara då den begås uppsåtligen. Någon definition av begreppet uppsåt finns inte i BrB. Enligt det uppsåtsbegrepp som har utbildats i doktrin och praxis skiljer man mellan tre former av uppsåt, nämligen direkt, indirekt och eventuellt uppsåt. Det får 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") framkalla viss fara, vilket förekommer på två ställen i artikel II, punkt 1, får dock antas 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 där närmare anges.

Punkt 1 bis. (a) avser fall av våldshandlingar mot personer som uppehåller sig på internationella flygplatser. Begreppet våldshandling, som också förekommer i Haag- och Montrealkonventionerna, definieras inte i någondera konventionen men kan antas ha en vidsträckt innebörd. Av vad som förekom vid Montrealkonventionens tillkomst kan slutas att begreppet i princip är avsett att omfatta varje integritetskränkning (se prop. 1973:92 s. 23).

I punkten uppställs ett krav på att gärningsmannen såsom hjälpmedel skall ha använt sig av något föremål, ämne eller vapen ("any device, substance or weapon"). Bakom denna bestämmelse ligger en strävan att försöka skilja ut de renodlade terroristdåden från andra typer av våldshandlingar som kan begås på flygplatser. När förslaget fördes fram i den juridiska kommittén återopades i första hand den europeiska terroristkonventionen år 1977, som Sverige ratificerade samma år (prop. 1976/77:124, JuU 36, rskr. 330). I stället för att definiera terroristdåd anger denna konvention olika sätt att begå våldsbrott vilka typiskt sett används av terrorister. Den europeiska terroristkonventionen (se artikel 1.e) innehåller emellertid en mera utförlig uppräkningslista än vad som har tagits med i förevarande bestämmelse och är dessutom mera preciserad och konkret så till vida att den talar om bl. a. brott som innebär användning av bomber, granater, raketer, automatiska skjutvapen eller brev- och paketbomber.

Uppräkningen av hjälpmedel i förevarande punkt får sägas vara obestämd och inte ge någon närmare ledning för hur bestämmelsen skall tolkas. Kravet på att något hjälpmedel skall användas innebär emellertid att gärningar som innefattar "vanlig" misshandel genom knytnävsslag eller sparkar faller utanför. Det får även antas att de aktuella hjälpmedlen skall vara av särskild beskaffenhet. Också misshandel som utövas med hjälp av något vanligt bruksföremål som tillhygge bör därför, om det inte är fråga om knivar och andra föremål som kan sägas vara ägnade att användas som vapen vid brott mot liv eller hälsa (jfr 36 kap. 3 § 2 BrB), antas falla utanför bestämmelsens tillämpningsområde.

För att omfattas av konventionen skall gärningen dessutom äventyra eller vara ägnad att äventyra säkerheten vid flygplatsen. Denna kvalifikationsgrund behandlas närmare i det följande.

Tillämpningsområdet för punkt 1 bis. (a) är avgränsat till att omfatta flygplats som används för civil luftfart i internationell trafik ("airport serving international civil aviation"). Avsikten är att en flygplats skall anses höra till denna kategori så snart den till någon del används för luftfart i internationell trafik. Flygplatser med såväl inrikes- som utrikestrafik omfattas därför av artikeln. Antalet flygningar till eller från utlandet skall heller inte spela någon avgörande roll i sammanhanget. Utanför artikelns tillämpningsområde torde därför falla bara sådana flygplatser som är avsedda att användas enbart för inrikesflygningar.

För Sveriges del kan i fråga om avgränsningen till vissa flygplatser pekas på regleringen i luftfartslagstiftningen. Enligt 6 kap. 12 § luftfartslagen (1957:297) får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart. Enligt 96 § första stycket luftfartsförordningen (1986:171) får sålunda luftfartsver-

ket bestämma att bara vissa flygplatser får användas vid flygningar till och från Sverige.

När det sedan gäller effekten av våldshandlingen angavs det i det textutkast som låg till grund för juridiska kommitténs arbete att det skulle vara fråga om kroppsskada ("bodily injury"). Ordet "bodily" utgick av det skälet att artikeln var avsedd att omfatta även fall där våldshandlingen orsakar enbart psykiska skador. Det kravet uppställs dock att skadan skall vara av allvarlig art. Kravet kan ge upphov till vissa tolkningsproblem. Det bakomliggande syftet är naturligtvis att från Montrealprotokollets tillämpningsområde avskilja mindre allvarliga våldsincidenter som kan inträffa på flygplatser.

Under punkt 1 bis. (b) har tagits upp bl. a. sådana handlingar som innebär skadegörelse på särskilda anordningar eller annan utrustning som finns på en flygplats eller används för flygtrafiken där och som är av betydelse för säkerheten vid flygplatsen. Av protokollstexten framgår att det även här måste vara fråga om mera allvarlig skadegörelse ("destroys or seriously damages"). Vidare gäller samma krav som beträffande a) att gärningen har skett med hjälpmedel av visst slag.

Den närmare innebörden av vad som avses med begreppet "anordningar som hör till en flygplats" ("facilities of an airport") anges inte. Dit torde man dock få räkna all utrustning som har betydelse för att göra flygtrafiken säker och att göra flygplatsen till en säker uppehållsplats. Som ett exempel på gärningar som kommer att omfattas av bestämmelsen kan nämnas sprängning av en radaranläggning på en flygplats.

Av texten framgår också att den utrustning som här avses inte nödvändigtvis måste finnas inom själva flygplatsområdet. Även exempelvis en radiofyr som används vid dirigering av flygplan till och från en flygplats och som är lokaliserad långt från flygplatsen torde omfattas av bestämmelsen. Detsamma gäller kablar för elförsörjningen på flygplatsen.

För svenskt vidkommande kan pekas på att luftfartslagen skiljer mellan flygplatser och utrustningen där samt andra anläggningar för luftfarten (se t. ex. 6 kap. 1 och 8 §§). Till den senare kategorin hör bl. a. flygfyrar (se prop. 1957:69 s. 89, 250). Tillämpningsområdet för den nu aktuella punkten i Montrealprotokollet omfattar sålunda för vår del även vad som enligt luftfartslagen utgör anläggning som används för trafiken på en flygplats av det aktuella slaget.

Uppställda flygplan som inte är "i trafik" ("in service") togs med i artikeln på grundval av ett sovjetiskt förslag. Sådana flygplan omfattas inte av Montrealkonventionen. Uppställda flygplan kan inte heller sägas vara "anordningar som hör till en flygplats" ("facilities of an airport"). Genom att de uttryckligen nämns i förevarande punkt kommer även en terroristattack mot ett sådant flygplan att kunna vara ett internationellt brott.

Montrealprotokollet gäller även fall där någon på ett våldsamt sätt "omintetgör de servicefunktioner som finns på flygplatsen" ("disrupts the services of the airport"). Vad som här åsyftas är fall då en terroristattack riktar mot exempelvis ett serveringsutrymme eller en tax-freebutik på en flygplats. Inrättningar av detta slag brukar normalt finnas på internationella flygplatser men har inte med själva flygverksamheten att göra.

För att en gärning av det slag som anges punkt 1 bis. (a) eller (b) skall utgöra ett brott enligt artikel II krävs alltid, såsom redan har berörts, att gärningen skall äventyra eller vara ägnad att äventyra säkerheten vid flygplatsen, ett begrepp som omfattar inte bara själva flygsäkerheten vid flygplatsen. Denna kvalifikationsgrund tjänar syftet att från artikelns tillämpningsområde avskilja sådana fall av våldshandlingar på flygplatser som inte har inneburit något hot mot säkerheten i mera vidsträckt bemärkelse. Bestämmelsen i punkt 1 bis. (a) är sålunda avsedd att tillämpas på sådana våldshandlingar som på ett urskillningslöst sätt drabbar människor som råkar befinna sig på en flygplats. Ett fall som togs upp under konventionsarbetet och på vilket bestämmelsen inte är avsedd att tillämpas är att någon på en flygplats med skjutvapen går till angrepp mot ett särskilt utvalt offer, exempelvis en anhörig. Handlingar som har "privata motiv" är alltså inte avsedda att omfattas av artikeln.

Punkt 2 innebär att Montrealkonventionens bestämmelser om ansvar för försök och medverkan blir tillämpliga även i fråga om de gärningar som avses i tilläggsprotokollet. Såsom brott skall således anses inte bara en gärning som beskrivs i punkt 1 utan även försök eller medverkan till en sådan gärning.

### *Artikel III*

Bestämmelsen knyter an till artikel 5 i Montrealkonventionen och innebär en förpliktelse för en avtalsslutande stat att se till att den kan utöva domsrätt i fråga om de gärningar som avses i artikel II när gärningsmannen finns på dess territorium och inte utlämnas till någon av de stater som i övrigt skall kunna utöva domsrätt beträffande brottet.

### *Artikel IV–IX*

Dessa artiklar innehåller bestämmelser om tillträde m. m.

## 2.2 Romkonventionen och Romprotokollet

### 2.2.1 Bakgrund

I oktober 1985 kapades det italienska kryssningsfartyget Achille Lauro under en resa mellan Alexandria och Port Said. Detta kapardrama riktade uppmärksamheten på att det, trots tillkomsten av flera konventioner som syftar till bekämpningen av internationell terrorism, inte fanns någon konvention som tog sikte på terrorism som riktar sig mot sjöfarten.

FN:s generalförsamling inbjöd i december 1985 IMO att undersöka problemet med terroristaktioner ombord på eller riktade mot fartyg och att föreslå lämpliga åtgärder. Vid IMO:s rådsmöte i november 1986 presenterade Egypten, Italien och Österrike ett gemensamt utkast till konvention om bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet. Utkastet grundades på de tidigare nämnda Haag- och Montrealkonventionerna rörande den civila luftfarten samt på FN-konventionerna om förebyggande och bestraffning av brott mot

diplomater och andra internationellt skyddade personer (1973), mot tagande av gisslan (1979) och mot tortyr (1985).

IMO:s råd beslöt enhälligt att frågan om en internationell konvention i ämnet skulle behandlas skyndsamt. En arbetsgrupp, öppen för alla IMO:s medlemmar, tillsattes för att granska och bearbeta det vid rådsmötet presenterade utkastet.

Arbetsgruppen sammanträdde vid två tillfällen, i London och Rom, våren 1987. Vid Rommötet antogs ett förslag till konvention om brott mot sjöfartens säkerhet och ett anslutande protokoll om brott mot säkerheten för fasta plattformar. Åtskilliga frågor kvarstod fortfarande olösta för slutligt avgörande vid en internationell konferens. Sedan förslagen granskats även inom IMO:s juridiska kommitté hösten 1987 hölls en internationell konferens i Rom den 1–10 mars 1988. I konferensen deltog delegationer från 76 länder, däribland Danmark, Finland, Norge och Sverige.

Efter viss omarbetning av det föreliggande förslaget antogs konventionen och protokollet enhälligt vid konferensen. De båda instrumenten öppnades för undertecknande den 10 mars 1988. Konventionen och protokollet undertecknades då av 23 resp. 21 stater. Båda instrumenten undertecknades av Sverige liksom av Norge. Danmark undertecknade båda överenskommelserna den 26 oktober 1988. Finland undertecknade Romkonventionen den 18 november 1988 men har inte undertecknat Romprotokollet. I början av februari 1990 hade sju stater ratificerat båda överenskommelserna.

Det kan tilläggas att bestämmelserna i Romkonventionen och Romprotokollet kommer att bli bindande mellan Sverige och Spanien enligt samma avtal och på samma sätt som Montrealprotokollet (se avsnitt 2.1.1).

Konventionen och protokollet följer mönstret från andra liknande överenskommelser, dvs. staterna förbinder sig att antingen lagföra eller utlämna personer som gjort sig skyldiga till gärningar som utgör brott enligt resp. instrument. Det innebär att staterna måste se till att de i sin lagstiftning har bestämmelser om straff och domsrätt beträffande dessa gärningar. Därutöver innehåller konventionen bestämmelser om bl. a. det geografiska tillämpningsområdet och en precisering av det internationella element som skall föreligga, om underrättelseskyldighet och om det praktiska förfarandet över huvud taget.

Konventionen och protokollet är likartat uppbyggda. Åtskilliga av konventionens bestämmelser har emellertid inte någon motsvarighet i protokollet, eftersom detta tar sikte bara på anläggningar som är fast förankrade.

## 2.2.2 Konventionens innehåll

### Artikel 1

Konventionen är tillämplig på brott som begås på eller riktar sig mot fartyg. I förevarande artikel definieras vad som i detta sammanhang skall anses omfattat av uttrycket fartyg. Därmed menas alla typer av rörliga flytande farkoster oavsett om de kan drivas av egen kraft eller måste bogseras. Även s. k. svävare och undervattensbåtar räknas dit.

Konventionen är däremot inte tillämplig på anordningar som är permanent förankrade vid havsbotten, exempelvis fasta plattformar och fyrskepp. Under transport till eller från den fasta förankringsplatsen är emellertid sådana anordningar att anse som fartyg i konventionens mening.

### Artikel 2

I punkt 1 anges olika slags fartyg på vilka konventionen inte skall vara tillämplig. Detta gäller enligt (a) krigsfartyg och enligt (b) andra fartyg som ägs eller brukas av en stat när de används som hjälpfartyg inom marinen eller för tull- och polisändamål. Andra statsfartyg — exempelvis forskningsfartyg och isbrytare — omfattas däremot av konventionen.

Av (c) framgår att konventionen inte är tillämplig i fråga om fartyg som inte längre används för sjöfart. Till denna kategori räknas bl. a. sådana för-  
töjda fartyg som permanent används som restaurang, vandrarhem eller hotell. Fartyg som är upplagda på varv eller någon annanstans omfattas inte heller av konventionen.

Bestämmelserna i punkt 2 klargör att konventionen inte inskränker den rätt till immunitet som folkrättsligt tillkommer vissa statsfartyg (jfr lagen 1938:470 med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m.).

### Artikel 3

I artikeln återfinns beskrivningarna av de olika typer av gärningar som skall kriminaliseras enligt konventionen.

I fråga om de gärningar som avses i punkt 1 krävs till en början att de har begåtts rättsstridigt och uppsåtligen ("unlawfully and intentionally"). Dessa begrepp definieras inte heller i denna konvention. De torde emellertid ha samma innebörd här som i andra motsvarande internationella instrument (jfr avsnitt 2.1.2).

Under punkt 1 (a) upptas det fallet att någon med våld eller hot om våld eller på något annat sätt som framkallar fruktan övertar eller utövar kontrollen över ett fartyg. Gärningsbeskrivningen har sin förebild i Haagkonventionens bestämmelser om kapning av luftfartyg (se prop. 1971:92). Det är alltså fråga om situationer där någon genom att utöva tvång övertar befälet över fartyget. Användningen av uttrycket "genom våld eller hot om våld" ("by force or threat thereof") ger vid handen att det här skall vara fråga om att utöva fysiskt våld eller hot om sådant våld mot person. Uttrycket "hot av annat slag" ("any other form of intimidation") avser situationer där någon använder sig av någon annan typ av hotelser för att skaffa sig kontrollen över ett fartyg. Ett hot om brottslig gärning — t. ex. genom våld mot egendom som verkar tvingande genom att det innefattar ett hot om fortsatt skadegörelse — liksom ett hot om att avslöja att någon gjort sig skyldig till brott kan tjäna som exempel (jfr 4 kap. 4 § BrB om olaga tvång).

Det ligger i sakens natur att våldet eller hotet skall ha till syfte att tvinga fartygets ordinarie befälhavare att lämna ifrån sig befälet över fartyget eller att lyda gärningsmannens anvisningar om exempelvis förhållandena ombord på

fartyget eller fartygets färdväg. Våldet eller hotet som sådant kan naturligtvis i mera direkt mening rikta sig mot någon annan än befälhavaren. Ett exempel är det fallet att terrorister hotar att döda en eller flera av passagerarna, om inte fartyget lägger om kurs. Det behöver inte heller rikta sig mot någon som finns ombord på fartyget.

Det bör påpekas att det beträffande de gärningar som avses under denna punkt, vilka ju kan sägas utgöra kapning av fartyg, inte uppställs något krav på att de skall ha inneburit eller varit ägnade att innebära en fara för fartygets säkerhet. Till skillnad från motsvarande gärning enligt Haagkonventionen krävs det inte heller att gärningsmannen har befunnit sig ombord på fartyget när han förövat gärningen. Exempelvis kan kontroll över ett fartyg utövas med hjälp av radio- eller telefonförbindelse.

Under punkt 1 (b) behandlas det fallet att någon på ett sätt som är ägnat att äventyra ett fartygs säkerhet begår en våldshandling mot en person ombord på fartyget.

Begreppet "våldshandling" ("act of violence") torde här ha samma förhållandevis vidsträckt innebörd som i andra liknande konventioner (jfr avsnitt 2.1.2). För att omfattas av konventionen måste våldshandlingen vara ägnad att äventyra fartygets säkerhet. Att någon utsätter kocken på ett fartyg för våld kan äventyra passagerarnas och besättningens bekvämlighet men knappast fartygets säkerhet. Annorlunda förhåller det sig om våldet riktas mot någon som fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, t. ex. befälhavaren, maskinchefen, radiotelegrafister eller radiotelefonister. Detta gäller även om befattningshavarens uppgifter tillfälligt kan övertas av någon annan.

Under konventionsarbetet ansågs det angeläget att från konventionens tillämpningsområde undanta sådana handlingar som begås av personer inom besättningen och som hänför sig till den normala disciplinen ombord. Vad som åsyftas är hot eller våldshandlingar som bottnar i osämja besättningsmedlemmar emellan, t. ex. "fylleslagsmål". Någon bestämmelse om detta har emellertid inte tagits upp i själva konventionen, men i preambeln anmärks särskilt att sådana handlingar ligger utanför ramen för konventionen. Vidare får det antas att handlingar med "privata motiv" i linje med vad som gäller enligt Montrealprotokollet inte är avsedda att omfattas av konventionen, även om de riktas mot någon som fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för fartygets säkerhet.

Det kan anmärkas att befälhavaren på svenska fartyg numera inte har någon disciplinär bestraffningsrätt över besättningen. Åtal för brott av det slag som nu avses kan naturligtvis väckas på vanligt sätt vid svensk domstol.

Punkt 1 (c) avser det fallet att någon förstör ett fartyg eller skadar det eller dess last på ett sätt som är ägnat att äventyra fartygets säkerhet. Det sistnämnda kravet innebär att konventionen blir tillämplig bara i de fall då det är fråga om mera omfattande yttre skador på fartyget eller dess last, exempelvis när någon har orsakat hål i skrovet på fartyget eller så allvarliga skador på lasten att fartyget riskerar att kantra eller att det uppstår risk för brand eller explosion. Men även annan skadegörelse på fartyget eller dess last som gör detta manöverodugligt torde rymmas under konventionen. Här åsyftas att

någon skadar exempelvis navigationsinstrument eller motorer så att de inte fungerar.

Punkt 1 (d) avser sådana fall då någon på ett fartyg placerar en anordning eller ett ämne som kan förstöra ett fartyg eller skada det eller dess last på ett sätt som är ägnat att äventyra fartygets säkerhet. Kriminaliseringen omfattar här alla typer av förfaranden som resulterar i att sådana anordningar eller ämnen blir placerade på fartyg. Att under falsk varubeteckning sända sprängämnen som fraktgods med en båt kan således omfattas av bestämmelsen. Kravet på att åtgärden skall vara ägnad att äventyra fartygets säkerhet torde dock innebära att sprängämnen i så fall måste vara apterade på ett sätt som medför att de kan detonera.

De åtgärder som avses under punkt 1 (e) är inte riktade direkt mot fartyget utan mot navigationshjälpmedel av skiftande slag. Bestämmelsen har sin förebild i Montrealkonventionen (se prop. 1973:92). På luftfartsområdet har sådana hjälpmedel generellt sett större betydelse än på sjön, men det ansågs under det aktuella konventionsarbetet att en bestämmelse i ämnet borde finnas även i förevarande konvention. Det kan vara fråga om hjälpmedel som kan finnas till sjöss (fyrskropp, farleds- eller grundmarkeringar) eller på land (fyror eller radiofyror). Kravet på kriminalisering omfattar åtgärder som innebär att hjälpmedel av detta slag antingen förstörs eller utsätts för allvarliga skador. Detsamma gäller om någon på ett allvarligt sätt ingriper i handhavandet av sådan utrustning utan att anläggningen förstörs eller skadas, t. ex. vidtar åtgärder med den så att den information som anläggningen skall förmedla blir missvisande. Även här uppställs det generella kravet att åtgärden skall vara ägnad att äventyra ett fartygs säkerhet.

I punkt 1 (f) avses det fallet att någon medvetet överför oriktig information. Även denna bestämmelse har sin förebild i Montrealkonventionen (se prop. 1973:92). Den förutsätter för sin tillämpning att fartygets säkerhet har äventyrats. Det räcker alltså inte att åtgärden har varit ägnad att leda till det resultatet.

Punkten 1 (g), slutligen, tar sikte på fall där någon, när han utför eller försöker utföra någon av de tidigare nämnda gärningarna under punkterna 1 (a)–(f), dödar eller skadar en annan person. Mord eller misshandel som begås ombord på ett fartyg — eller på något annat av konventionen skyddat utrymme — omfattas alltså av konventionen bara om det sker i anslutning till någon av de angivna handlingarna. Bestämmelsen vållade åtskilliga diskussioner under konventionsarbetet. Många delegater ansåg att gärningar av det slaget inte borde utgöra självständiga brott utan vara att betrakta som en försvärande omständighet.

Av punkterna 2 (a) och (b) framgår att konventionen även omfattar försök till, medhjälp till och anstiftan av de i punkt 1 angivna brotten.

I punkt 2 (c) avses vissa hotbrott, nämligen ett hot att begå något av de brott som anges i punkterna 1 (b), (c) och (e), under förutsättning att hotet är ägnat att äventyra det aktuella fartygets säkerhet. Det är här fråga om hot att utöva våld mot person eller hot att förstöra eller allvarligt skada ett fartyg eller dess last eller navigationshjälpmedel eller hot att allvarligt störa ett sådant hjälpmedel. Bestämmelsen i punkt 2 (c) torde vidare innebära att, om det för

straffbarhet enligt nationell lagstiftning för sådana fall som avses i konventionen krävs att hotet framställs i syfte att tvinga någon att göra eller avstå från att göra något, dvs. att det föreligger någon form av utpressningssituation, detta krav inte behöver uppges för att den aktuella avtalsstaten skall anses uppfylla sina åtaganden enligt konventionen. Denna förutsättning för att en gärning skall omfattas av konventionen tillfogades i slutskedet av förhandlingarna för att bringa brottsbeskrivningen i överensstämmelse med vad som gäller i vissa länder. Bestämmelsen i punkt 2 (c) kan därför i hög grad sägas vara resultatet av en kompromiss.

#### *Artikel 4*

I artikeln anges de internationella element som medför att konventionen blir tillämplig.

Av punkt 1 framgår att konventionen blir tillämplig så snart ett fartygs faktiska eller planerade resväg omfattar färd utanför kuststatens sjöterritorium, antingen på öppna havet eller i en angränsande stats sjöterritorium. Däremot omfattas inte ren kustfart som innebär att fartyget inte lämnar och inte heller är planerat att lämna kuststatens sjöterritorium. Beivrandet av terroristhandlingar är i sådana fall en fråga enbart för kuststaten och, om fartyget är utländskt, flaggstaten.

Om ett fartygs planerade resväg omfattar färd utanför kuststatens sjöterritorium, är konventionen tillämplig även om fartyget utsätts för terroristhandlingar medan det ligger kvar i hamn. Däremot torde punkt 1 inte täcka den situationen att fartyget just har avslutat en resa och någon ny destination ännu inte är bestämd när brottet begås.

Även om konventionen inte är tillämplig enligt reglerna i punkt 1, är den likväl tillämplig, om den som misstänks för ett sådant brott som anges i artikel 3 påträffas i en annan konventionsstat än kuststaten. Detta framgår av punkt 2.

#### *Artikel 5*

Enligt artikeln åtar sig de avtalslutande staterna att i sin nationella lagstiftning straffbelägga de gärningar som anges i artikel 3. Vidare skall straffskalorna utformas med beaktande av att brotten är av allvarlig art. Det sistnämnda uttrycket torde innefatta ett krav på att det skall vara fråga om förhållandevis stränga strafflatituder.

#### *Artikel 6*

I artikeln behandlas jurisdiktionsfrågor. I punkt 1 och 4 anges i vilka fall det åligger en avtalslutande stat att se till att den kan utöva domsrätt i fråga om brott som avses i artikel 3. Punkt 2 är fakultativt utformad och öppnar en möjlighet för stater att hävda egen jurisdiktion också i andra fall.

Av punkt 1 framgår att de avtalslutande staterna är skyldiga att tillförsäkra sig jurisdiktion i följande tre fall som avser brotten i artikel 3:

(a) brott som är begångna mot eller på fartyg som vid tiden för gärningen förde den egna statens flagga;

(b) brottet har begåtts på statens eget område, varmed även förstås dess territorialvatten;

(c) brottet har begåtts av en medborgare i den egna staten.

Enligt punkt 2 kan stater som är parter därutöver skaffa sig jurisdiktion i följande tre fall, nämligen:

(a) när gärningsmannen är statslös och har hemvist i den egna staten;

(b) när en medborgare i den egna staten grips, hotas, skadas eller dödas vid brottet;

(c) när brottet begås i ett försök att förmå staten till någon handling eller underlåtenhet.

Bestämmelserna innebär att varje annan avtalsslutande stat är skyldig att erkänna den jurisdiktion som en stat hävdar i angivna fall.

Enligt punkt 3 skall stater som inför de jurisdiktionsregler som avses i punkt 2 underrätta IMO:s generalsekreterare om detta. Detsamma gäller om sådana jurisdiktionsregler upphävs.

Punkt 4 och 5 har motsvarigheter i liknande konventioner, exempelvis Haag- och Montrealkonventionerna. Enligt punkt 4 skall en konventionsstat ombesörja att den kan utöva jurisdiktion i fråga om brotten i artikel 3, när den som har begått eller misstänks för att ha begått ett sådant brott befinner sig på statens område och staten inte utlämnar honom till någon annan stat som är part i konventionen.

En annan stat som är part behöver inte erkänna den jurisdiktion som en stat har infört i andra fall än som avses i punkt 1 och 2. Under överläggningarna diskuterades om inte till de fall som nämns i punkt 2 borde fogas den situationen att inhyraren av ett fartyg ("bare-boat/demise charterer") har sin verksamhet i den aktuella staten. Som exempel kan tas att en dansk redare hyr in ett fartyg som är registrerat i Panama för färjetrafik mellan Danmark och Sverige. Det är då svårt att se varför rättsordningen i Panama över huvud taget skulle beröras. En stor majoritet bland deltagarna i konventionsarbetet motsatte sig emellertid att på det här sättet luckra upp flaggstatsprincipen. Av punkt 5 framgår att ingenting hindrar att t. ex. Sverige ändå har en sådan jurisdiktionsregel. En sådan regel behöver dock, som nyss har nämnts, inte erkännas av andra avtalsslutande stater.

### Artikel 7

Även denna artikel har motsvarigheter i liknande konventioner. Den innehåller föreskrifter om vilka omedelbara åtgärder en avtalsslutande stat har att vidta när någon som har begått eller misstänks för att ha begått ett brott som avses i konventionen befinner sig inom statens område. Regler finns om säkerhetsåtgärder, förundersökning, m. m.

Beträffande bestämmelserna i punkt 3 och 4 om skyldighet att underrätta andra stater m. m. kan för svenskt vidkommande erinras om att Sveriges internationella åtaganden rörande underrättelseskyldighet, besöksrätt m.m enligt Wienkonventionen år 1963 om konsulära förbindelser och enligt bilate-

### Artikel 8

Artikeln reglerar möjligheterna för en befälhavare att sätta i land terrorister som finns ombord på hans fartyg.

Har flaggstaten anslutit sig till konventionen, kan befälhavaren till behöriga myndigheter i en annan stat som är part i konventionen överlämna en person som är skäligen misstänkt för ett brott som avses i artikel 3. Bakgrunden till denna ordning är de praktiska svårigheterna att under någon längre tid förvara misstänkta terrorister ombord på fartyget och riskerna för fritagningsförsök från utomstående. Artikeln innehåller vissa handlingsregler för situationer av detta slag.

Sålunda skall flaggstaten svara för att befälhavaren i god tid — om möjligt innan fartyget går in på den andra statens territorialvatten — underrättar de behöriga myndigheterna om sin avsikt att överlämna en misstänkt terrorist och om skälen för denna åtgärd. Flaggstaten skall vidare svara för att befälhavaren i dessa fall tillhandahåller myndigheterna i mottagarlandet den bevisning som han har tillgång till.

En avtalslutande stat kan vägra att ta emot en person som avses i artikeln endast om den finner att konventionen inte är tillämplig. En sådan vägran skall vara motiverad.

Om en stat som är part i konventionen tar emot terroristen i fråga, kan den i sin tur begära att flaggstaten godtar att personen förs över dit. Flaggstaten kan emellertid vägra att göra detta efter en diskretionär prövning. En vägran skall vara motiverad.

### Artikel 9

Artikeln innehåller en erinran om att konventionen inte inskränker den rätt till jurisdiktion över främmande fartyg som folkrättsligt anses tillkomma kuststaten i fråga om brottsutredningar eller civilrättslig verkställighet.

Reglerna om detta innebär i korthet att kuststaten har en nära nog oinskränkt jurisdiktion över främmande fartyg i dess hamnar och inre vatten. Undantag kan följa av t. ex. reglerna om immunitet för vissa statsfartyg. I fråga om fartyg som befinner sig på kuststatens territorialhav är huvudregeln närmast den motsatta, dvs. kuststaten anses inte ha någon jurisdiktion över sådana fartyg. Kuststaten har emellertid rätt att gripa någon ombord på fartyget eller vidta förundersökningsåtgärder med anledning av brott som har begåtts ombord under fartygets genomfart av kuststatens territorium. För detta krävs dock att brottet på något sätt berör kuststaten eller att åtgärderna är nödvändiga som ett led i narkotikabekämpning. Kuststaten kan givetvis också ingripa om detta begärs av fartygets befälhavare eller flaggstatens myndigheter. Dessutom anses kuststaten ha rätt att fullfölja ett ingripande beträffande ett fartyg som befunnit sig i kuststatens inre vatten och som färdas ut genom territorialhavet.

I fråga om civilrättslig verkställighet gäller likartade regler. Kuststaten har sålunda i princip rätt att ingripa med sådan verkställighet när det främmande fartyget befinner sig i inre vatten, däremot inte när det befinner sig på territorialhavet såvida inte förpliktelse har ådragits i samband med eller med anledning av fartygets färd genom territorialhavet.

De nu nämnda folkrättsliga principerna framgår av 1982 års havsrättskonvention (se artikel 27 och 28 samt 17–26 om innebörden av rätten till s. k. oskadlig genomfart). Denna FN-konvention har undertecknats men ännu inte ratificerats av Sverige.

#### *Artikel 10*

Artikeln innehåller regler om bl. a. skyldighet för en avtalslutande stat att ombesörja att en misstänkt gärningsman, som påträffas på dess område, blir lagförd, om han inte utlämnas till något annat land. Lagföringen skall ske enligt reglerna i den staten.

#### *Artikel 11*

Artikeln handlar om utlämning för brott som avses i konventionen och innebär bl. a. att sådana brott alltid skall betraktas som brott som kan föranleda utlämning. Av särskilt intresse är punkt 5 som ålägger en stat som är part i konventionen att vid konkurrerande utlämningsframställningar fästa vederbörligt avseende vid flaggstatens intresse av att lagföringen sker där.

#### *Artikel 12–15*

Dessa artiklar berör frågor om samarbete mellan de avtalslutande staterna. De skall sålunda bistå varandra när det gäller att beivra brott som avses i artikel 3, på allt sätt försöka motverka att sådana brott förbereds inom deras områden, utbyta information i syfte att förebygga brott, bistå passagerare och besättning på ett fartyg som har utsatts för brott samt underrätta andra stater, om det finns skäl att misstänka att ett brott som avses i artikel 3 planeras.

I artikel 15 finns det dessutom regler om skyldighet att underrätta IMO:s generalsekreterare om åtgärder i anslutning till tillämpning av konventionen.

#### *Artikel 16*

Artikeln innehåller i punkt 1 föreskrifter om skiljeförfarande när två stater som är parter inte kan enas om tolkningen eller tillämpningen av konventionen. Enligt punkt 2 finns en möjlighet för staterna att reservera sig mot dessa föreskrifter.

#### *Artikel 17–22*

Dessa artiklar innehåller bestämmelser om tillträde m. m.

### 2.2.3 Protokollets innehåll

#### Allmänt

Plattformar för oljeutvinning och andra fasta plattformar på kontinentalsockeln kan vara lika begärliga mål för terroristangrepp som fartyg. Under förberedelsearbetet på konventionen om bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet rådde därför allmän enighet om att också sådana plattformar på ett eller annat sätt borde omfattas av en internationell reglering. En del stater hävdade därvid uppfattningen att själva konventionen borde omfatta även plattformar. Att man stannat för ett särskilt protokoll beror främst på vissa tekniska svårigheter att i samma instrument reglera de aktuella frågorna beträffande både fartyg och fast förankrade plattformar. Åtskilliga av konventionens bestämmelser kan över huvud taget inte bli aktuella i fråga om sådana plattformar.

Protokollet är direkt kopplat till konventionen, vilket framgår av bl. a. att bundenhet av konventionen är en förutsättning för att protokollet skall kunna tillträdas.

#### Artikel 1

I punkt 1 anges de artiklar i konventionen som på motsvarande sätt skall vara tillämpliga på gärningar som avses i protokollet. Det gäller artiklarna 5, 7 och 10–16 i konventionen.

Protokollet är tillämpligt på gärningar begångna på plattformar som är belägna på kontinentalsockeln. Vad som menas med kontinentalsockeln är för svensk del bestämt genom lagen (1966:314) om kontinentalsockeln. Definitionen där ansluter till 1958 års Genèvekonvention om kontinentalsockeln som Sverige har tillträtt. Samtliga havsområden utanför Sveriges sjöterritorium är kontinentalsockelområden. Det innebär att Sveriges del av kontinentalsockeln bestäms genom överenskommelser med angränsande stater eller, i avsaknad av överenskommelser, av mittlinjen bestämd med utgångspunkt i baslinjerna.

Den definition av kontinentalsockeln som finns i havsrättskonventionen (artikel 76) avviker något från Genèvekonventionens. Att en stat sålunda kan ha bestämt gränserna för sin kontinentalsockel på ett annat sätt än Genèvekonventionen anger torde sakna praktisk betydelse. Enligt båda konventionerna står plattformar på kontinentalsockeln under kuststatens jurisdiktion.

Enligt punkt 2 skall protokollet alltid vara tillämpligt när en gärningsman eller misstänkt gärningsman påträffas på ett område som tillhör en annan ansluten stat än den stat i vars inre vatten eller territorialhav den aktuella plattformen finns.

Punkt 3 innehåller en definition av vad som avses med fast plattform. Därmed menas konstgjorda öar, installationer eller byggnadsverk som är förankrade i havsbotten och som används för att undersöka eller utvinna naturtillgångar eller för andra kommersiella ändamål. Terminologin ansluter till den som används i havsrättskonventionen.

## Artikel 2

I artikeln anges de gärningar som skall anses som brott enligt protokollet. Gärningsbeskrivningarna är desamma som i artikel 3 i konventionen, förutom att det här inte finns någon motsvarighet till de gärningar som avser förstörande av navigationshjälpmedel och överförande av falsk information, jfr artikel 3 punkt 1 (e) och (f) i konventionen.

## Artikel 3

Artikeln innehåller regler om jurisdiktion, vilka i allt väsentligt överensstämmer med motsvarande bestämmelser i konventionen.

## Artikel 4–10

Dessa artiklar innehåller bestämmelser om tillträde m. m.

## 2.3 Nuvarande svenska regler

### 2.3.1 Straffbestämmelser

De förfaranden som omfattas av de nu aktuella internationella överenskommelserna torde i princip vara kriminaliserade enligt svensk lag, i första hand genom bestämmelserna i BrB. I det följande skall jag lämna en redogörelse för relevanta svenska straffbestämmelser.

När det gäller kriminaliseringen av våldshandlingar mot personer som återfinns i samtliga tre internationella instrument i förening med vissa ytterligare kriterier — artikel II.1 1 bis. (a) i Montrealprotokollet, artikel 3.1 (b) i Romkonventionen och artikel 2.1 (b) i Romprotokollet — kan pekas på bestämmelserna i 3 och 4 kap. BrB.

Den som berövar annan livet kan enligt 3 kap. 1 § dömas 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. I 3 kap. 5 och 6 §§ finns bestämmelser om misshandel resp. grov misshandel. Enligt brottsbeskrivningen i 3 kap. 5 § utgör det misshandel att tillfoga någon kroppsskada, sjukdom eller smärta eller att försätta någon i vanmakt eller annat sådan 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 annars visat särskild hänsynslöshet eller råhet.

Försök och förberedelse till mord, dråp och misshandel som inte är ringa är straffbart liksom stämpling till mord, dråp och grov misshandel samt underlåtenhet att avslöja sådant brott (3 kap. 10 §).

I 4 kap. finns bestämmelser om straff för sådana integritetskränkningar som riktar sig mot en persons frihet och frid. Som människorov räknas enligt 4 kap. 1 § bl. a. gärning som innebär att någon bemäktigar sig och spärrar in någon 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, i högst sex år. Den som berövar någon friheten utan att göra sig skyldig till människorov kan enligt 4 kap. 2 § dömas för olaga frihetsberövande till fängelse i lägst ett och högst tio år. Om ett sådant brott är mindre grovt, är straffet böter eller fängelse i högst två år (4 kap. 5 §).

Enligt 4 kap. 4 § kan straff ådömas för olaga tvång, om någon genom misshandel eller annars med våld eller genom hot om brottslig gärning tvingar någon 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. Den som lyfter vapen mot någon annan eller annars hotar med brottslig gärning på ett sätt som är ägnat att hos den hotade framkalla allvarlig fruktan för egen eller någon annans säkerhet till person eller egendom döms för olaga hot till böter eller fängelse i högst två år.

Försök, förberedelse och stämpling till människorov eller olaga frihetsberövande samt underlåtenhet att avslöja sådant brott liksom försök och förberedelse till olaga tvång som är grovt är straffbart (4 kap. 10 §).

Kriminaliseringen enligt de tre aktuella internationella överenskommelserna av våldshandlingar mot personer har som ytterligare kriterium att gärningen äventyrar eller är ägnad att äventyra flygplatsens säkerhet eller är ägnad att äventyra fartygets resp. plattformens säkerhet. Enligt svensk lag kan det för gärningar av detta slag bli aktuellt att tillämpa bestämmelsen i 13 kap. 6 § om allmänfarlig vårdslöshet. Denna bestämmelse föreskriver straff för bl. a. den som av oaktsamhet framkallar fara för skeppsbrott eller flygolycka. Straffet 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 bl. a. den som av grov oaktsamhet utsätter någon för livsfara eller fara för svår kroppsskada.

För bestämmelserna i punkt 1.1 bis (b) i artikel II i Montrealprotokollet, artikel 3.1 (c) och (e) i Romkonventionen och artikel 2.1 (c) i Romprotokollet, som kan sägas innefatta våldshandlingar mot egendom, är i första hand vissa bestämmelser i 12 och 13 kap. BrB av intresse.

För skadegörelse döms enligt 12 kap. 1 § den som förstör eller skadar egendom, fast eller lös, till men för någon annans rätt till egendomen. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet är grovt, kan enligt 12 kap. 3 § dömas för grov skadegörelse till fängelse i högst fyra år. Vid bedömande huruvida brottet är grovt skall särskilt beaktas, om det av gärningen uppkommit synnerlig fara för någons liv eller hälsa eller skadan drabbat sak av stor kulturell eller ekonomisk betydelse eller om skadan annars är synnerligen kännbar.

Av mera direkt intresse i detta sammanhang är emellertid bestämmelsen i 13 kap. 3 § om straff för allmänfarlig ödeläggelse. För sådant brott döms den som bl. a. åstadkommer explosion, skeppsbrott eller flygolycka eller någon annan sådan ofärd och därigenom framkallar fara för någon annans liv eller hälsa eller för omfattande förstörelse av någon annans egendom. Straffet

är fängelse i lägst två och högst åtta år. Om brottet är grovt, utgör straffet fängelse i lägst sex och högst tio år eller på livstid.

Av stor betydelse — inte bara beträffande de nyss nämnda artiklarna utan även när det gäller artikel 3. 1 (d) i Romkonventionen och artikel 2. 1 (d) i Romprotokollet — är också bestämmelserna i 13 kap. 4 och 5 §§ om sabotage. 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 döms 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 betydelse.

Beskrivningen av sabotagebrottet i BrB överensstämmer i sak med vad som gällde redan innan BrB trädde i kraft.

Vid bestämmelsernas införande uttalade föredragande statsrådet att straffskyddet mot sabotage inte omfattar samfärdsel i utlandet (prop. 1948:80 s. 288). Föredraganden frångick därvid ställningstagandet i utredningsförslaget 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 något annat land.

Även bestämmelsen om luftfartssabotage — som infördes i anledning av Sveriges ratifikation av Montrealkonventionen — bör uppmärksammas. Enligt 13 kap. 5 a § BrB döms för kapning av luftfartyg till fängelse i högst fyra år, om någon ombord på luftfartyg med olaga tvång bemäktar sig fartyget eller ingriper i dess manövrering. Enligt samma paragraf döms för luftfartssabotage om någon, i annat fall än som avses i bestämmelsen om kapning av luftfartyg, vidtar en åtgärd som är ägnad att medföra fara för ett luftfartygs säkerhet under flygning eller om någon gör ett luftfartyg i trafik oanvändbart för flygning genom att förstöra eller skada det. Straffet för luftfartssabotage är fängelse i högst fyra år eller, om brottet är grovt, lägst två och högst tio år eller på livstid. Vid bedömande av huruvida brottet är grovt skall särskilt beaktas, om gärningen medfört fara för flera människor eller annars varit av särskilt farlig art.

Om någon till följd av skadegörelse, allmänfarlig ödeläggelse eller sabotage har dödat eller kommit till skada, kan BrB:s bestämmelser om brott mot liv och hälsa bli tillämpliga i konkurrens med bestämmelserna om de nyssnämnda brotten. Ansvar kan sålunda komma att utdömas 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, grovt sabotage och luftfartssabotage kan bestraffas på försöks- eller förberedelsestadiet (12 kap. 5 § och 13 kap. 12 §). Det är av intresse i de fall då en sådan gärning som avses i de aktuella internationella överenskommelserna utgör

försök eller förberedelse till något sådant brott. Som exempel kan tas artikel 3.1 (d) i Romkonventionen och artikel 2.1 (d) i Romprotokollet i förhållande till gärningsbeskrivningen för sabotage. Även stämpling till allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, grovt sabotage och luftfartssabotage liksom underlåtenhet att avslöja sådant brott är straffbart (13 kap. 12 §).

De gärningar som avses i artikel 3.1 (a) i Romkonventionen och artikel 2.1 (a) i Romprotokollet har en motsvarighet i en bestämmelse i Haagkonventionen (artikel 1) i fråga om luftfartyg, en bestämmelse som med anledning av Sveriges ratificering av den konventionen föranledde införandet av brottet kapning av luftfartyg i 13 kap. 5 a § BrB.

I de fall som avses i de nu aktuella bestämmelserna i Romkonventionen och Romprotokollet kan bl. a. följande straffbestämmelser i BrB bli tillämpliga: olaga tvång (4 kap. 4 §), olaga hot (4 kap. 5 §), egenmäktigt förfarande (8 kap. 8 §) och, om det är fråga om ett motordrivet fartyg, tillgrepp av fortskaffningsmedel (8 kap. 7 §).

För tillgrepp av fortskaffningsmedel döms den som olovligen tar och brukar ett motordrivet fortskaffningsmedel som tillhör någon annan. Straffet för detta brott är fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, böter. Om brottet är grovt, är straffet fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. Försök eller förberedelse till tillgrepp av fortskaffningsmedel är straffbart, om det inte skulle ha bedömts som ringa såsom fullbordat brott (8 kap. 12 §).

Egenmäktigt förfarande, som är subsidiärt i förhållande till övriga tillgreppsbrott, består i att olovligen ta och bruka eller annars tillgripa något. Straffet för egenmäktigt förfarande är böter eller fängelse i högst sex månader eller, om brottet är grovt, fängelse i högst två år.

Ett beteende kan innefatta olaga tvång eller olaga hot beroende på omständigheterna. Om en åtgärd som avses i artikel 3.2 (c) i Romkonventionen och artikel 2.2 (c) i Romprotokollet används som medel för penningutpressning, kan det bli aktuellt att tillämpa 9 kap. 4 § BrB om utpressning. Sådant brott föreligger, om någon genom olaga tvång förmår någon annan 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. Om brottet är grovt, är straffet fängelse i lägst sex månader och högst sex år. Försök och förberedelse till utpressning är straffbelagt, och bestämmelsen i 23 kap. 3 § BrB om frivilligt tillbakaträdande är inte tillämplig i fråga om försök till utpressning (9 kap. 11 § första stycket BrB).

Bestämmelsen i artikel 3.1 (f) i Romkonventionen har en förebild i Montrealkonventionen i fråga om luftfartyg. En åtgärd som avses i bestämmelsen kan, om den allvarligt hindrar eller stör den allmänna samfärdseln, vara straffbar som sabotagebrott enligt 13 kap. 4 eller 5 § BrB. Om det genom åtgärden uppstår fara för en fartygsolycka, kan bestämmelsen i 13 kap. 6 § BrB om allmänfarlig vårdslöshet bli tillämplig. Och om åtgärden, t. ex. ett falskt bombhot, används som medel för penningutpressning, kan rekvisiten för utpressning enligt 9 kap. 4 § BrB vara uppfyllda.

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 den som med råd eller dåd har främjat gärningen. Sådan medverkande döms antingen för anstiftan av brottet eller för medhjälp till det. Medverkansreglerna är enligt sin lydelse tillämpliga endast beträffande brott som är upptagna i BrB. De tillämpas emellertid i mycket stor utsträckning även inom specialstraffrätten.

Beträffande motsvarighet i svensk rätt till bestämmelserna i artikel 3.1 (g) och 3.2 i Romkonventionen samt artikel 2.1 (e) och 2.2 i Romprotokollet kan hänvisas till den nyss lämnade redogörelsen för straffbestämmelser i BrB.

Som tidigare har nämnts faller handlingar som begås av en besättning och som hänför sig till normal skeppsdisciplin utom ramen för Romkonventionen. I fråga om gärningar som avses i denna konvention finns det emellertid anledning att vid sidan av regleringen i BrB peka på en del straffbestämmelser i sjömanslagen (1973:282) som kan tänkas bli aktuella. Om en sjöman förgriper sig med våld eller hot om våld på befälhavaren eller någon annan förman på fartyget i dennes tjänsteutövning eller för att tvinga honom till eller hindra honom från tjänsteåtgärd eller hämnas för en sådan åtgärd, skall han enligt 67 § dömas till fängelse i högst två år; om brottet är ringa, är straffet böter eller fängelse i högst sex månader. I 68 § finns bestämmelser om straff för myteri. Därmed förstås att sjömän visar uppsåt att med förenat våld sätta sig upp mot befälhavaren. Anstiftare och anförare skall då dömas till fängelse i högst två år och annan deltagare till böter eller fängelse i högst sex månader. Om deltagare i myteri har gått till förenat våld på person eller egendom, är straffet i stället för anförare och anstiftare fängelse i högst sex år och för annan deltagare fängelse i högst två år.

Förberedelse och stämpling till myteri är straffbelagt liksom försök och förberedelse till brott som avses i 67 §, såvida inte brottet skulle ha varit att anse som ringa om det fullbordats (69 §). Om de gärningar som anges i sjömanslagen är belagda med strängare straff i annan lag, skall straff enligt sjömanslagen inte utdömas (74 §).

### 2.3.2 Svensk domstols straffrättsliga kompetens

Reglerna om svensk strafflags tillämplighet i rummet finns intagna i 2 kap. BrB.

I överensstämmelse med den s. k. territorialitetsprincipen omfattar svensk domstols kompetens enligt 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 att anta att det begicks här.

I fråga om brott som har begåtts utomlands är svensk domstol enligt 2 § första stycket 1 alltid behörig, om brottet har förövats av en svensk medborgare eller av en utlänning med hemvist i Sverige. Medborgarskap resp. hemvist skall föreligga vid tidpunkten för gärningen. Enligt punkt 2 i stycket 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 annan nordisk medborgare och finns i Sverige. Slutligen kan enligt punkt 3 i nämnda stycke i 2 § 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 ett område som inte tillhör någon stat och enligt svensk lag svårare straff än böter inte kan följa på gärningen.

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

Bestämmelserna i 3 § utsträcker den svenska domsrätten ytterligare i vissa specialfall där 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 kapning av luftfartyg eller luftfartssabotage eller försök till sådant brott eller folkrättsbrott (22 kap. 6 § BrB) samt generellt i fråga om brott för vilket enligt svensk lag det lindrigaste föreskrivna straffet är fängelse i fyra år eller mer. Ytterligare några fall då svensk domstol alltid har domsrätt anges i 3 §.

I 3 a § finns en föreskrift som innebär att en svensk domstol med stöd av den europeiska konventionen år 1972 om överförande av lagföring i brottmål och lagen (1976:19) om internationellt samarbete rörande lagföring för brott kan få domsrätt även beträffande brott enligt straffbestämmelser i en annan stat som har tillträtt nämnda konvention. Det är här fråga om fall av överföring av lagföring till Sverige från en konventionsstat.

Enligt 5 § första stycket får åtal för brott, som har förövats här i landet, i vissa fall inte väckas annat än efter förordnande av regeringen eller den som regeringen har bemyndigat att meddela sådant förordnande. Sådant förordnande fordras när brottet har begåtts på ett utländskt fartyg eller luftfartyg av en utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen på fartyget eller annars medföljde fartyget, i de fall då brottet har begåtts mot en sådan utlänning eller mot något utländskt intresse. Vidare föreskrivs i paragrafens andra stycke att brott som har förövats utomlands inte får åtalas utan förordnande av regeringen eller den regeringen har bemyndigat att meddela sådant förordnande. Utan särskilt åtalsförordnande får åtal dock väckas, om brottet har förövats bl. a. på svenskt fartyg eller luftfartyg eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen på ett sådant fartyg eller i något annat nordiskt land eller på fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan orter belägna i Sverige eller något av dessa länder.

Regeringen har genom brevet (1972:818) till riksåklagaren om väckande av åtal i vissa fall bemyndigat RÅ att meddela åtalsförordnande i sådana fall som avses i 5 § första stycket. Bemyndigandet avser också åtal för brott som har förövats av en svensk medborgare eller utlänning med hemvist i Sverige när brottet har förövats utomlands eller när frågan om ansvar för samma gärning har prövats genom dom meddelad i främmande stat.

### 2.3.3 Utlämning för brott

Bestämmelser om utlämning för brott från Sverige till ett annat nordiskt land finns i lagen (1959:254) om utlämning för brott till Danmark, Finland, Island och Norge medan bestämmelser om utlämning till ett utomnordiskt land ges 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 att bevilja utlämning krävs inte att det finns ett utlämningsavtal mellan Sverige och den stat som begär utlämning.

Beslut om utlämning fattas av regeringen eller — i vissa ärenden enligt 1959 års lag — av RÅ eller av annan allmän åklagare.

För att utlämning skall kunna medges måste vissa i lagarna uppställda villkor vara uppfyllda. Sälunda 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 föreskrivs fängelse i mer än ett år. Vidare får utlämning inte beviljas för ett politiskt brott. I lagarna anges också vissa andra hinder mot utlämning.

Lagarna innebär ingen skyldighet för Sverige att bevilja utlämning, även om samtliga de villkor som anges i den tillämpliga lagen är uppfyllda. Genom utlämningsavtal med en annan stat kan Sverige emellertid ha åtagit sig att till den staten utlämna en person som uppehåller sig här. Ett 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. För närvarande har Sverige bilaterala utlämningsavtal endast med Belgien, Amerikas förenta stater, Storbritannien, Australien och Canada. Därjämte har Sverige tillträtt den europeiska utlämningskonventionen.

## 2.4 Övriga nordiska länders tillträde till de aktuella instrumenten

### 2.4.1 Danmark

Danmark har undertecknat samtliga överenskommelser och ratificerat Montrealprotokollet.

Från dansk sida anses några lagändringar inte behöva ske för att de aktuella instrumenten skall kunna tillträdas. Enligt dansk rätt (§ 8 straffeloven) föreligger det nämligen "universell" dansk jurisdiktion beträffande gärningar som omfattas av en mellanfolklig överenskommelse, enligt vilken Danmark är förpliktat att lagföra dem som gjort sig skyldiga till sådana gärningar. Avsikten är att ratifikation skall ske så snart som möjligt av de andra två överenskommelserna. Ett problem som föreligger är dock vilken ståndpunkt Grönland och Färöarna intar i frågan.

### 2.4.2 Finland

Finland har undertecknat Montrealprotokollet och Romkonventionen men inte Romprotokollet.

Avsikten är inte att genomföra separat lagstiftning för att Finland skall kunna ratificera Romkonventionen, utan de nödvändiga lagändringarna är tänkta att ske inom ramen för den totalreform av strafflagen som förbereds. I ett kapitel om allmänfarliga brott skall en bestämmelse om trafiksabotage som i allt väsentligt motsvarar Romkonventionens krav på kriminalisering tas in.

Bestämmelsen om trafiksabotage är avsedd att utformas så generellt att även sabotagehandlingar mot flygplan omfattas. Däremot skulle bestämmelsen inte omfatta kriminaliseringen i artikel 1 bis (b) i artikel II.1 i Montrealprotokollet av gärningar som "omintetgör de servicefunktioner som finns på flygplatsen".

En ratificering av Romkonventionen och Montrealprotokollet beräknas kunna ske först i samband med strafflagsreformens genomförande.

### 2.4.3 Island

Island har undertecknat Montrealprotokollet och avser att ratificera det. F. n. övervägs ett förslag till vissa ändringar i strafflagen som krävs innan ratifikation kan ske. Det gäller bl. a. en utvidgning av 165 § strafflagen, som nu innehåller bestämmelser om luftfartssabotage, till att omfatta även sådana brott som avses i Montrealprotokollet och som riktar sig mot internationella flygplatser.

Island, som inte deltog i arbetet på Romkonventionen och Romprotokollet, har inte undertecknat dessa överenskommelser. Enligt vad som har inhämtats finns det för närvarande inga planer på att Island skall tillträda överenskommelserna.

### 2.4.4 Norge

Norge har undertecknat samtliga överenskommelser.

Ett norskt tillträde till Montrealprotokollet anses inte kräva lagändringar. Ratifikation från norsk sida av detta protokoll kan därför förväntas ske relativt snabbt.

Beträffande Rominstrumenten kommer man inom kort att ta ställning till en eventuell ratifikation. Som förberedelse för detta har motsvarigheten till bestämmelserna i 13 kap. 5 a § BrB om kapning av luftfartyg utvidgats till att omfatta även fartyg och anläggningar och inrättningar på kontinentalsockeln.

#### 3.1 Sveriges tillträde till de aktuella instrumenten

**Mitt förslag:** Sverige skall ratificera Montrealprotokollet samt Romkonventionen och Romprotokollet.

**Promemorieförslaget** överensstämmer med mitt.

**Remissinstanserna** är positiva.

**Skälen för mitt förslag:** Terroristdåd med internationell anknytning fortsätter att vara ett svårartat problem världen över. Människoliv och grundläggande humanitära värden sätts därvid ofta på spel. Inget land kan på förhand helt skydda sig mot denna typ av våldsbrott, hur rigorösa säkerhetsåtgärder som än vidtas. I takt med det stigande antalet internationella terroristaktioner har därför insikten ökat om behovet av mellanstatligt samarbete som ett av medlen för att bekämpa dessa brott, som kan sägas hota själva grundvalarna för internationell samfärdsel och samverkan.

Samtidigt med att uppfattningen om önskvärdheten av ökat samarbete över gränserna fått en allt bredare internationell förankring har det emellertid uppkommit svårigheter när det gäller att konkretisera samarbetets inriktning och former. Svårigheterna har sin grund i bl. a. att de bakomliggande orsakerna till terroristaktionerna ofta går att spåra i djupgående sociala, ekonomiska eller politiska motsättningar.

Under 1960- och 1970-talen har samarbetet likväl lett till konkreta resultat på det regionala såväl som på det globala planet. Det polisiära samarbetet byggs successivt ut. För svensk del gäller det framför allt samarbetet inom ramen för Interpol. Samarbetet har vidare lett till ett antal internationella överenskommelser. Tre konventioner för att förstärka skyddet för den civila luftfarten har antagits, nämligen 1963 års Tokyokonvention om brott och vissa andra handlingar ombord på luftfartyg samt Haag- och Montrealkonventionerna. Vidare antogs år 1973 en diplomatskyddskonvention. År 1977 antog Europarådet en konvention om bekämpande av terrorism m. m. och år 1979 antog FN en konvention om tagande av gisslan. Härutöver har FN:s generalförsamling liksom Europarådet bl. a. antagit en rad resolutioner som rör internationell terrorism. Också inom den Europeiska Gemenskapen (EG) och bilateralt mellan olika stater pågår arbete i syfte att motverka terrorism. Sverige, som tillmäter internationell samverkan på detta område stor betydelse, har tillträtt samtliga av de här nämnda konventionerna.

De internationella instrument som jag nu tar upp har det gemensamma syftet att bekämpa den internationella terrorismen. Överenskommelserna är avsedda att motverka sådana brott som innefattar allvarliga faror för den internationella luftfarten, den internationella sjöfarten eller de fasta plattformar som är belägna på kontinentalsockeln. Ändamålen med instrumenten liksom intresset från svensk sida att i så stor utsträckning som möjligt delta i internationellt samarbete som kan medverka till att bekämpa den internationella ter-

rorismen och till att den civila luftfartens och sjöfartens säkerhet upprätthålls talar med styrka för att Sverige bör tillträda också dessa överenskommelser.

När det gäller föreskrifterna i artikel 16 i Romkonventionen om mellanstatligt skiljeförfarande, som även är tillämpliga i fråga om Romprotokollet, kan sägas att dessa inte rör förhållanden som avses i bestämmelserna i 10 kap. 5 § regeringsformen om möjligheterna att överlåta intern svensk beslutanderätt till icke-svenska organ. Motsvarande föreskrifter om skiljeförfarande finns i bl. a. Haagkonventionen. Enligt min mening finns inte någon anledning för Sverige att utnyttja möjligheten att reservera sig på denna punkt.

Jag kommer i det följande att ta upp frågan vilka lagstiftningsåtgärder som krävs med anledning av att Sverige ratificerar instrumenten.

### 3.2 Behovet av lagstiftningsåtgärder

**Mitt förslag:** Bestämmelserna i 13 kap. 5 a § BrB om kapning av luftfartyg och luftfartssabotage ändras så att de kommer att omfatta även gärningar enligt de nya överenskommelserna. Brottsbeteckningarna ändras till kapning resp. sjö- eller luftfartssabotage. En särskild bestämmelse om flygplatssabotage införs.

Bestämmelsen i 2 kap. 3 § BrB om domstols behörighet ändras så att den täcker brotten kapning, sjö- eller luftfartssabotage och flygplatssabotage samt försök till dessa brott. Vissa andra följdändringar görs i bl. a. BrB.

**Promemorieförslaget** överensstämmer i huvudsak med mitt.

**Remissinstanserna** är positiva till promemorieförslaget i dess huvuddrag, men har gjort invändningar mot enskildheter i förslaget.

**Skälen för mitt förslag:** En utgångspunkt vid bedömningen av vilka lagstiftningsåtgärder som krävs med anledning av att Sverige ratificerar instrumenten är att en avtalsslutande stat kan tillgodose kraven i fråga om brottsbeskrivningar, lämpliga straff m. m. antingen genom bestämmelser som gällde redan vid tillkomst av resp. överenskommelse, eventuellt med någon komplettering, eller genom att införa nya bestämmelser som direkt bygger på överenskommelsens regler.

Det är främst i tre hänseenden som ett tillträde till den nya konventionen och de bägge protokollen kräver överväganden angående behovet av förändrad lagstiftning. Av grundläggande betydelse är de krav som överenskommelserna ställer när det gäller straffansvarets omfattning. Även frågorna om jurisdiktion och utlämning är emellertid centrala i sammanhanget.

Vilka krav som överenskommelserna ställer i fråga om kriminaliseringens omfattning är i viss mån oklart. Det bör emellertid noteras att överenskommelserna tar sikte bara på sådana åtgärder som typiskt sett utgör allvarliga hot mot säkerheten vid flygplatser, för sjöfarten eller för fasta plattformar. Avsik-

ten är således inte att alla former av hot eller våld som förekommer i de aktuella sammanhangen skall omfattas av överenskommelserna. När det gäller Montrealprotokollet har detta kommit till uttryck bl. a. genom att överenskommelsen gäller endast för uppsåtliga gärningar som äventyrar eller är ägnade att äventyra säkerheten vid en flygplats. Förutom beträffande kapningar gäller i princip samma slags begränsning i Romkonventionen och Romprotokollet.

Det kan mot den bakgrunden antas att gällande svenska straffbestämmelser i och för sig sträcker sig tillräckligt långt för att tillgodose de krav som överenskommelserna ställer beträffande kriminaliseringens omfattning. Vad som möjligen kan ge upphov till viss tvekan i det hänseendet är främst att olaga tvång är straffbart på försöksstadiet endast i de fall då det fullbordade brottet är att anse som grovt. Sådana gärningar som omfattas av de aktuella överenskommelserna och som enligt svensk rätt är att bedöma som olaga tvång torde dock genomgående i sin fullbordade form vara att bedöma som grovt brott. Att allmänfarlig vårdslöshet, som ju är ett oaktsamhetsbrott, inte är straffbart på försöksstadiet föranleder inte heller något behov av ändrad lagstiftning.

I sammanhanget bör emellertid också uppmärksammas kravet som följer av Montrealkonventionen (art. 3) att sådana gärningar som omfattas av Montrealprotokollet skall vara belagda med stränga straff. Detta krav torde få förstås som ett anspråk på att tillgängligt straffmaximum inte får vara alltför lågt. Vilken nivå som kan vara acceptabel i detta hänseende måste bedömas med hänsyn till den allmänna straffnivån i resp. land. Med en sådan utgångspunkt lär de i Sverige tillgängliga straffmaxima genomgående ligga på en sådan nivå att de får anses motsvara de krav som gäller enligt Montrealkonventionen. Kraven på "appropriate" straff enligt Romkonventionen och Romprotokollet måste också anses vara uppfyllda av den nu gällande svenska lagstiftningen.

Frågan om tillgängligt straffmaximum är av betydelse även när det gäller utlämning för brott. Enligt 4 § lagen om utlämning för brott får utlämning inte ske, om inte den gärning för vilken utlämning begärs motsvarar brott för vilket det enligt svensk lag är föreskrivet fängelse i mer än ett år. Om utlämning sker för ett sådant brott, får dock utlämning medges också för någon annan gärning som motsvarar brott enligt svensk lag.

De nu aktuella överenskommelserna innebär att Sverige åtar sig att se till att gärningar som omfattas av instrumenten utgör brott som kan medföra utlämning. Däremot är Sverige inte skyldigt att bifalla en utlämningsansökan. Om utlämning inte sker, skall möjlighet finnas att utöva jurisdiktion.

Vissa av de brott enligt svensk rätt som motsvarar gärningar som omfattas av överenskommelserna är gradindelade, varvid inte samtliga grader uppfyller kravet på att fängelse i mer än ett år skall vara föreskrivet för brottet. Detta gäller exempelvis ringa misshandel samt åverkan och skadegörelse som inte är grov. I praktiken torde sådana gärningar sedda isolerade för sig inte omfattas av överenskommelserna. Även bortsett från detta får emellertid överenskommelsernas krav på utlämningsbarhet anses vara uppfyllda när det finns en grövre form av brottet med en straffskala som är tillräcklig för att utlämning skall kunna ske. En annan sak är att Sverige,

om utlämning inte medges i ett konkret fall med hänsyn till tillgängligt straffmaximum, är skyldigt att kunna utöva jurisdiktion, om gärningen omfattas av den aktuella överenskommelsen.

Frågan om jurisdiktion kan enligt svensk rätt sägas innehålla två moment. Det första av dessa gäller frågan om den svenska kriminaliseringen överhuvudtaget omfattar gärningar som är begångna utomlands eller med andra ord om sådana är att anse som brott enligt svensk lag. Svensk rätt sträcker sig i detta hänseende utomordentligt långt, och någon tvekan synes inte kunna råda om att sådana gärningar som omfattas av överenskommelserna är att anse som brott enligt svensk lag oberoende av var de är begångna. I fråga om sabotage bör emellertid anmärkas att brottet såvitt gäller angreppsobjektet är nationellt begränsat. Straffbestämmelsen gäller sålunda inte gärning som riktar sig mot samfärdsel eller anläggning utomlands. Samma inskränkning gäller i fråga om möjligheterna att bestraffa en gärning som annars skulle utgöra försök eller förberedelse till sabotage.

För att Sverige skall kunna utöva jurisdiktion krävs dessutom att svensk domstol är behörig. Även i det hänseendet sträcker sig svensk rätt långt. Svensk domstol är i princip alltid behörig även för brott som begåtts utom riket, om gärningsmannen är en svensk medborgare eller en utlämning som har sitt hemvist i Sverige. Detsamma gäller beträffande nordiska medborgare som befinner sig i Sverige och utlämningar som efter brottet blivit svenska medborgare eller tagit sitt hemvist här. Beträffande andra utlämningar är det normalt en förutsättning för att svensk domstol skall vara behörig att utlämningen befinner sig här i riket samt att det enligt svensk lag kan följa mer än sex månaders fängelse för brottet. I samtliga nu berörda fall gäller emellertid den begränsningen att svensk domstol inte är behörig, om gärningen är fri från ansvar enligt lagen på gärningsorten.

De nu berörda reglerna synes i och för sig vara fullt tillräckliga för att svensk rätt skall uppfylla överenskommelsernas krav beträffande jurisdiktion. Den enda punkt där det kan diskuteras om dessa krav sträcker sig längre än vad som gäller enligt svensk rätt avser de fall då Sverige inte på begäran lämnar ut någon till en annan avtalsstat. Kravet på s. k. dubbel straffbarhet innebär självfallet inte några problem i sådana fall. Däremot skulle problem kunna uppkomma, om gärningar som omfattas av överenskommelserna enligt svensk lag inte kan medföra mer än sex månaders fängelse. Detta skulle kunna gälla exempelvis ringa misshandel och skadegörelse. Såsom jag tidigare berört torde emellertid gärningar som inte är att anse som allvarigare än så inte omfattas av överenskommelserna.

Mot bakgrund av vad jag nu har sagt kan det i och för sig anföras skäl för att någon särskild lagstiftning inte krävs för en svensk ratificering av de aktuella överenskommelserna. Även om så skulle vara fallet, är det emellertid tveksamt om en ratificering bör ske utan att de svenska straffbestämmelserna anpassas till åtagandena enligt överenskommelserna genom särskilda straffbestämmelser som tar sikte på just den typ av handlingar som omfattas av dessa. Genom en sådan ordning kan de tveksamheter som kan råda om i vad mån svensk rätt motsvarar överenskommelsernas krav undanröjas. Med hänsyn till överenskommelsernas betydelse framstår det också som motiverat att i

svensk rätt införa bestämmelser som mer direkt motsvarar innehållet i de aktuella instrumenten. Detta gäller särskilt mot bakgrund av att det i anslutning till tidigare överenskommelser redan har införts särskilda bestämmelser om kapning av luftfartyg och luftfartssabotage som i sak nära anknyter till den typ av gärningar som nu är aktuella. Enligt min mening bör därför sistnämnda bestämmelser ändras så att de kommer att omfatta även överträdelser enligt de nya överenskommelserna.

I lagrådsremissen uttalade jag att den av mig förordade ordningen emellertid i viss mån innebär — som juridiska fakultetsstyrelsen vid Uppsala universitet påpekat i sitt remissvar — en speciallagstiftning inom BrB:s ram. Det fortsatta internationella samarbetet när det gäller terrorism kommer med stor sannolikhet att leda till ytterligare överenskommelser där staterna åtar sig att som internationella brott kriminalisera angrepp mot andra utsatta objekt. Detta skulle med en fortsatt tillämpning av den ordning som jag nu förordar leda till nya former av exempelvis sabotage. På sikt torde det därför vara önskvärt att de bestämmelser i BrB som kan vara tillämpliga vid terroristhandlingar ses över i ett sammanhang i syfte att anpassa bestämmelserna till den utveckling som ägt rum under senare år och härigenom också motverka att framtida överenskommelser kräver särskild lagstiftning på samma sätt som hitintills ansetts nödvändigt eller i varje fall lämpligt. Jag vill i detta sammanhang nämna att det inom Europarådet har bildats en expertkommitté för att studera tillämpningen av straffrätt på terroristhandlingar och att Sverige deltar i detta arbete.

När det gäller frågan om jurisdiktion tas i promemorian upp möjligheten att införa en ordning motsvarande den som gäller i Danmark. Detta skulle innebära att en generell regel införs som gör svensk domstol behörig beträffande gärningar som omfattas av en mellanfolklig överenskommelse enligt vilken Sverige är förpliktat att kunna utöva domsrätt. En sådan ordning, som flera remissinstanser ställt sig positiva till, skulle medföra vissa fördelar från praktisk synpunkt och skulle underlätta möjligheterna för Sverige att i fortsättningen tillträda internationella överenskommelser med krav på vidgad nationell kriminalisering. Mot bakgrund av den lösning av frågan om kriminalisering som jag här har föreslagit förordar jag emellertid att frågan om domstols behörighet i detta sammanhang löses på samma sätt som tidigare vid motsvarande lagstiftning. I likhet med vad jag tidigare sagt beträffande frågan om kriminalisering bör emellertid frågan om jurisdiktion på sikt få en generell lösning. Den danska ordningen kan då vara av intresse som förebild.

*Lagrådet* har i sitt yttrande instämt i att de bestämmelser i BrB som kan vara tillämpliga på terroristhandlingar bör ses över i ett sammanhang. Enligt lagrådet bör vid den översynen dels förnyade överväganden göras om lämpligaste metod att införliva de internationella överenskommelserna med svensk rätt, dels konkurrensfrågorna uppmärksammas.

Med hänsyn till de förordade ändringarna beträffande domstols behörighet krävs inte några ändringar i utlämningslagstiftningen.

Jag övergår nu till att behandla vissa särskilda frågor som sammanhänger med de erforderliga lagändringarna.

Av Montrealprotokollet föranledda lagändringar

I promemorian föreslås att det i BrB införs en bestämmelse om flygplatssabotage som — med undantag för skadegörelse på uppställt luftfartyg som inte är i trafik — täcker de förfaranden som behandlas i Montrealprotokollet. När det gäller skadegörelse på ett uppställt luftfartyg föreslås i promemorian att sådana gärningar skall behandlas i anslutning till bestämmelsen om sabotage mot luftfartyg (13 kap. 5 a § BrB).

I promemorieförslaget bestämmelse om flygplatssabotage används uttrycket att gärningsmannen *angriper* en flygplats. Detta uttryck har ingen motsvarighet i Montrealprotokollet. Rikspolisstyrelsen har ifrågasatt om det inte finns en risk för att uttrycket kan leda till vissa problem. Det skulle nämligen bl. a. för fällande dom komma att krävas att gärningsmannen haft uppsåt att angripa flygplatsen som sådan.

Som jag tidigare anfört omfattas alla de olika förfaranden som behandlas av konventionen och de båda protokollen i allt väsentligt redan av svenska straffregler. Montrealprotokollet och den nu föreslagna straffregleringen kan sägas ha som främsta syfte att i en mer allmän bemärkelse skydda flygresenärer och andra som har ärenden till en flygplats eller arbetar där. Det är viktigt att betona denna aspekt. Brott av "privat" natur skall naturligtvis inte omfattas av den särskilda straffbestämmelsen. Denna begränsning får emellertid anses framgå av att det för straffansvar krävs att gärningen äventyrar eller är ägnad att äventyra säkerheten vid flygplatsen. Enligt min mening saknas det därför anledning att i lagtexten begränsa ansvaret till angrepp mot flygplatsen. På så sätt undviks också det tillämpningsproblem som kan ligga i att gärningsmannen gör gällande att angreppsobjektet inte var flygplatsen utan exempelvis vissa personer.

Enligt promemorieförslaget skall tillämpningen av bestämmelsen vara begränsad till flygplatser som är öppna för internationell trafik. Denna begränsning har sin motsvarighet i Montrealprotokollet. Flera remissinstanser har varit kritiska till begränsningen och ifrågasatt det lämpliga i att sabotage mot flygplatser skall bedömas enligt olika regler beroende på om det är fråga om internationell eller inrikes trafik.

Som jag inledningsvis anfört är avsikten att flygplatser med såväl inrikes- som utrikestrafik skall omfattas av Montrealprotokollet. Utanför protokollets tillämpningsområde torde falla bara sådana flygplatser som är avsedda att användas enbart för inrikesflygningar.

Av intresse för Sveriges del i fråga om avgränsningen till vissa flygplatser är regleringen i luftfartslagstiftningen. Enligt 6 kap. 12 § luftfartslagen (1957:297) får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart. Enligt 96 § första stycket luftfartsförordningen (1986:171) får sålunda luftfartsverket bestämma att bara vissa flygplatser får användas vid flygningar till och från Sverige. Luftfartsverket har med stöd av denna bestämmelse förordnat att förutom Arlanda, Landvetter och Sturup ett tjugotal allmänna flygplatser får användas för sådan trafik.

Det sagda innebär att den föreslagna bestämmelsen kommer att omfatta i stort sett alla viktigare trafikflygplatser i Sverige. Andra flygplatser, nämligen militära flygplatser, enskilda flygplatser, till vilka allmänheten i princip inte har tillträde, och mindre flygplatser som i första hand betjänar sportflyget omfattas av de allmänna straffbestämmelserna. Sistnämnda bestämmelser torde i allt väsentligt tillgodose kravet på erforderlig kriminalisering i dessa fall.

När det gäller skadegörelse på luftfartyg, som inte är i trafik men uppställt på en flygplats, föreslås i promemorian att sådana gärningar skall omfattas av bestämmelsen i 13 kap. 5 a § andra stycket första punkten BrB, som gäller sabotage mot bl. a. luftfartyg. För att ett angrepp mot ett luftfartyg som inte är i trafik men är uppställt på en flygplats som används för civil luftfart i internationell trafik skall omfattas av Montrealprotokollet krävs bl. a. att gärningen äventyrar eller är ägnad att äventyra säkerheten vid flygplatsen. I promemorians förslag till den nyss nämnda bestämmelsen uppställs emellertid inget sådant krav eller något särskilt krav på att åtgärden skall vara ägnad att framkalla fara för luftfartygets säkerhet. Rikspolisstyrelsen har påpekat att det kan förekomma att ett sålunda uppställt luftfartyg utsätts för omfattande skadegörelse utan att det för den delen medför fara vare sig för säkerheten på flygplatsen eller för flygsäkerheten — eftersom skadan kan upptäckas innan luftfartyget tas i trafik.

I Montrealkonventionen regleras skadegörelse på luftfartyg som är i trafik. Den nuvarande bestämmelsen om luftfartssabotage i 13 kap. 5 a § andra stycket BrB har sin grund i dessa konventionsåtaganden. När det gäller betydelsen av begreppet "i trafik" finns det en skillnad mellan konventionen och straffbestämmelsen. Enligt artikel 2 (b) i Montrealkonventionen skall ett luftfartyg anses vara i trafik från det ögonblick då markpersonalen eller besättningen börjar förbereda luftfartyget för en viss bestämd flygning till dess tjugofyra timmar har förflutit efter varje landning. Beträffande straffbestämmelsen anförde föredragande statsrådet (prop. 1973:92 s. 41) att den med hänsyn till att ett av huvudsyftena med denna del av bestämmelsen vore att skydda luftfarten från allvarliga trafikavbrott borde i princip omfatta all skadegörelse på ett för trafik avsett luftfartyg vilken mera varaktigt hindrar att det används för flygning. Om en skadegörande handling får en sådan verkan, torde, enligt föredraganden, bestämmelsen således kunna tillämpas även om skadan inte har inträffat under den tidsperiod som anges i konventionens artikel 2 (b).

Det sagda innebär att den nuvarande bestämmelsen om luftfartssabotage torde täcka en del av de fall som avses i Montrealprotokollets föreskrift om skadegörelse på ett uppställt luftfartyg. Vad bestämmelsen helt klart inte omfattar är sådana luftfartyg som inte är avsedda för trafik. Skyddsobjektet enligt protokollet är i sådan fall flygplatsen och inte luftfartyget. En skadegörelse på ett sådant luftfartyg kan i stället föranleda ansvar enligt 12 kap. BrB eller — om de i dessa bestämmelser uppställda villkoren är för handen — enligt 13 kap. 1–5 §§ BrB. En särskild kriminalisering av skadegörelse på uppställda luftfartyg som inte kan anses vara i trafik bör enligt min mening begränsa sig till de förhållanden som anges i protokollet, nämligen att luftfar-

tyget är uppställt på en flygplats som används för civil luftfart i internationell trafik och att gärningen äventyrar eller är ägnad att äventyra säkerheten vid flygplatsen. Ett straffstadgande om sådan skadegörelse hör naturligt samman med bestämmelsen om flygplats sabotage och bör därför tas in i den.

I promemorian föreslås att brotten i 13 kap. 5 a § andra stycket BrB ges beteckningen sjö- och flygsäkerhetssabotage. Svenska pilotföreningen har motsatt sig att termen luftfartssabotage byts ut mot flygsäkerhetssabotage och anför att begreppet flygsäkerhet i pilotkretsar är ett betydligt mera vidsträckt begrepp och snarast ett specifikt uttryck för den tekniskt-operationella standarden. Mot bakgrund av denna invändning föreslår jag att brottsbeteckningen blir *sjö- eller luftfartssabotage*.

#### *Av Romkonventionen och Romprotokollet föranledda lagändringar*

I promemorian föreslås att bestämmelsen om kapning av luftfartyg i 13 kap. 5 a § BrB utvidgas till att omfatta även de förfaranden mot fartyg och plattformar som behandlas i Romkonventionen och Romprotokollet.

Promemorians förslag innebär att straffbestämmelsens tillämpning när det gäller fartyg är begränsad till sådana som används för yrkesmässig sjöfart. Flera remissinstanser har ifrågasatt detta och påpekat att begränsningen innebär en inskränkning i förhållande till Sveriges åtagande enligt Romkonventionen och att andra fartyg, såsom fritidsbåtar, kan kapas under omständigheter som gör att andra straffbestämmelser är otillräckliga.

Att låta ett särskilt straffskydd för kapning omfatta varje flytande farkost är enligt min mening inte rimligt. Under förutsättning att andra straffbestämmelser ger ett tillräckligt skydd krävs inte heller detta enligt Romkonventionen. I begreppet fartyg inryms enligt konventionen i och för sig alla flytande farkoster och alltså även t. ex. roddbåtar och kanoter. Konventionens syfte är emellertid, liksom när det gäller motsvarande överenskommelser på luftfartens område, att skydda den allmänna internationella samfärdseln. Det behövs därför en begränsning som täcker in konventionens huvudsakliga skyddsobjekt och som inte vållar några större problem vid tillämpningen.

I de fall där det inom sjöfarten ter sig motiverat att beteckna en handling som kapning är det nästan uteslutande fråga om handlingar som riktar sig mot fartyg som används yrkesmässigt, i första hand för att befördra passagerare eller last. I den mån en gärning som avses i artikel 3.1 (a) i Romkonventionen riktar sig mot en fritidsbåt är det sålunda med hänsyn till konventionen och från kriminalpolitisk synpunkt i övrigt i allmänhet fullt tillräckligt att gärningen kan bestraffas som t. ex. olaga tvång. I de fall då en sådan gärning har ett mycket högt straffvärde innefattar den i allmänhet brott av en svårhetsgrad som väl svarar mot det straffvärdet. Att den svenska jurisdiktionen när det gäller brott begångna utomlands är mycket långtgående har jag redogjort för i det föregående.

Mot denna bakgrund föreslår jag att utvidgningen till sjöfartsområdet av bestämmelsen om kapning begränsas så att den omfattar fartyg som används för civil yrkesmässig sjöfart. Jag återkommer i specialmotiveringen till

13 kap. 5 a § till den närmare avfattningen av bestämmelsen i denna del och till *lagrådets* synpunkter på detta.

I promemorian föreslås att bestämmelsen om kapning av fartyg, som används för yrkesmässig sjöfart, och luftfartyg skall gälla även plattformar som är varaktigt fastgjorda vid havsbotten. Tillägget skall dock inte gälla plattformar av detta slag som är under förflyttning. Dessa kommer enligt promemorian i stället som regel att omfattas av uttrycket "fartyg, som används för yrkesmässig sjöfart".

Några remissinstanser har påpekat att den i promemorian föreslagna lagtekniska lösningen inte är tillfredsställande. Enligt dessa kvarstår oklarheter huruvida plattformar under förflyttning och plattformar som när de används ligger för ankar och hålls på plats genom särskild positioneringsutrustning omfattas av det särskilda straffskyddet.

När det gäller plattformar skiljer de båda instrumenten på de som är permanent fastgjorda vid havsbotten, för vilka Romprotokollet är tillämpligt, och de som inte är det. Sistnämnda plattformar omfattas av Romkonventionen och definieras enligt denna som fartyg. Någon enhetlig terminologi för de anläggningar som här avses finns inte i den svenska lagstiftningen. Det kan emellertid nämnas att det i 243 § tredje stycket sjölagen (1891:35 s.1) finns en bestämmelse som innebär att "flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottens naturtillgångar" jämföras med fartyg i vissa avseenden enligt den lagen.

Sveriges åtaganden enligt Romprotokollet och Romkonventionen omfattar båda dessa former av plattformar. För att undvika att oklarheter i frågan huruvida en plattform, som inte är fastgjord vid havsbotten, är att anse som ett fartyg som används i yrkesmässig sjöfart eller inte leder till att en plattform under vissa omständigheter inte skall omfattas av straffbestämmelserna i 13 kap. 5 a § BrB, bör det i lagtexten tas in en definition på plattformar som täcker alla de former av plattformar som straffbestämmelserna avses omfatta. Utgångspunkten för den definitionen bör vara de överväganden som jag tidigare har redogjort för när det gäller fartyg i allmänhet. Jag föreslår därför när det gäller plattformar att straffbestämmelserna begränsas till sådana plattformar i havet som är avsedda för verksamhet för utforskning eller utvinning av naturtillgångar eller för något annat ekonomiskt ändamål.

Jag har tidigare tagit upp frågan om beteckningen för brotten i 13 kap. 5 a § andra stycket BrB. Uttrycket sjöfart innefattar i och för sig inte fasta plattformar. Av den föreslagna lagtexten framgår emellertid vilka plattformar som bestämmelsen avser. Det torde därför enligt min mening inte vålla några problem att brottsbeteckningen sjöfartssabotage används.

### *Övriga lagändringar*

I 13 kap. 6 § BrB i dess nuvarande lydelse kriminaliseras vårdslösa former av vissa brott i 13 kap., bl. a. bestämmelsen i 5 a § andra stycket om luftfartssabotage. 13 kap. 11 § innehåller regler om verkan av tillbakaträdande vid alla brott i 13 kap. i vilkas brottsbeskrivning ingår att viss fara eller verkan har uppkommit. Den nuvarande bestämmelsen om luftfartssabotage hör

till dessa brott. De båda nyssnämnda paragraferna bör utvidgas så att de får motsvarande tillämpning på de nya formerna av sabotage som jag nu föreslår skall införas i kapitlet.

I 13 kap. 12 § BrB finns bestämmelser om straffansvar för försök, förberedelse och stämpling till uppsåtliga brott i 13 kap. liksom om underlåtenhet att avslöja sådana brott.

I Montrealprotokollet liksom Romkonventionen och Romprotokollet ställs krav på att de gärningar som kriminaliseras kan bestraffas även på försöksstadiet, se artikel II.2, artikel 3.2 (a) resp. artikel 2.2 (a). Med hänsyn härtill bör de nya brotten enligt 13 kap. 5 a och b §§ straffbeläggas på försöksstadiet. På grund av brottens farliga natur är det enligt min mening även motiverat att föreskriva straff för förberedelse eller stämpling till dessa brott liksom för underlåtenhet att avslöja sådana brott.

I detta sammanhang tar jag även upp frågan om en ändring av bestämmelserna i 31 § lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt om särskilda restriktioner för en intagen i fråga om försändelser m. m., besök och telefonsamtal. Ändringen tar sikte på bestämmelsen i andra stycket i paragrafen som ger regeringen möjlighet att besluta om sådana restriktioner beträffande en viss intagen som har dömts för våldsbrott av terroristkaraktär. I samband med att bestämmelsen infördes år 1988 pekade föredragande statsrådet på att det pågick arbete med internationella konventioner i syfte att motverka terrorism och att det i samband med att Sverige tillträdde dem fanns anledning att överväga den lagtekniska utformningen av bestämmelsen (prop. 1987/88:130 s. 34). De internationella överenskommelser som åsyftades i det nämnda lagstifningsärendet var just Montrealprotokollet, Romkonventionen och Romprotokollet. Det finns därför anledning att nu ta upp frågan om en justering av 31 § lagen om kriminalvård i anstalt med anledning av Sveriges ratificering av dessa överenskommelser. Mitt förslag till en sådan justering behandlas närmare i specialmotiveringen.

De ändringar i BrB som jag nu föreslår föranleder även en redaktionell följdändring i 1 § lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål.

## 4 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i brottsbalken,
2. lag om ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt,
3. lag om ändring i lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål.

## 5 Specialmotivering

### 5.1 Förslaget till lag om ändring i brottsbalken

#### 2 kap. 3 §

Förslaget innebär en ändring i punkt 6 i förevarande paragraf som betingas av den utvidgade kriminalisering som föreslås i 13 kap. med anledning av ett tillträde till Montrealprotokollet, Romkonventionen och Romprotokollet. Ändringen innebär att svensk domstol får behörighet att döma i mål om kapning, sjö- eller luftfartssabotage och flygplatssabotage samt försök till sådana brott oavsett var och av vem handlingen har förövats. Liksom för närvarande omfattar domsrättsregeln även folkrättsbrott.

Av 2 kap. 5 § andra stycket och brevet (1972:818) till riksåklagaren om väckande av åtal i vissa fall följer att åtal för brott som avses i den nu aktuella bestämmelsen som regel förutsätter förordnande av regeringen eller, i vissa fall, RÅ.

#### 13 kap. 5 a §

I paragrafen har vidtagits flera ändringar i sak i syfte att tillgodose de krav på kriminalisering enligt svensk lag som ett tillträde till Montrealprotokollet, Romkonventionen och Romprotokollet från svensk sida medför.

#### Första stycket

Den nuvarande bestämmelsen om kapning av luftfartyg har i *första meningen* utvidgats till att omfatta även fartyg.

I det till lagrådet remitterade förslaget angavs att bestämmelsen skulle omfatta "fartyg som används för yrkesmässig sjöfart". På förslag av *lagrådet* har avgränsningen när det gäller fartyg fått en mera preciserad avfattning. Sålunda skall bestämmelsen omfatta "fartyg som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst". I 4 § lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m., som reglerar vilka fartyg som skall införas i båtheregistreret, finns en definition av yrkesmässig sjöfart. Den definitionen har delvis sin motsvarighet i bestämmelsen i första stycket i förevarande paragraf. Enbart uthyrning till allmänheten av ett fartyg, vilket enligt nämnda lag grundar registreringsplikt, skall emellertid i den nu föreslagna bestämmelsen inte innebära att fartyget används för yrkesmässig sjöfart. Den på lagrådets förslag företagna jämkningen av bestämmelsens utformning i förhållande till förslaget i lagrådsremissen innebär en precisering i detta och även i ett annat avseende. I fråga om statsfartyg skall nämligen endast sådana fartyg som används för affärsdrift falla under bestämmelsen, däremot inte militära fartyg eller polis- eller tullfartyg. Denna avgränsning framgår av lagtexten genom att det där anges att det är fråga om "civil" yrkesmässig sjöfart.

Uttrycket att fartyget "används" skall ha motsvarande innebörd som uttrycket "i trafik" har för luftfarten. Det innebär att bestämmelsen inte omfat-

tar exempelvis ett fartyg som ligger i torrdocka. Ett fartyg som bogseras får däremot anses användas i yrkesmässig sjöfart under förutsättning att det i vanliga fall används för det ändamålet.

Bestämmelsen i första stycket första meningen innebär att det inte är en förutsättning för straffansvar att gärningsmannen befinner sig ombord på fartyget eller luftfartyget när han förövar gärningen. Detta innebär en viss utvidgning i förhållande till den nuvarande bestämmelsen såvitt gäller gärningar som riktar sig mot luftfartyg. Skälet är att det beträffande kapning av fartyg enligt gärningsbeskrivningen i artikel 3.1 (a) i Romkonventionen inte krävs att gärningsmannen befinner sig ombord på fartyget eller att fartyget är under färd. Den utvidgning av det kriminaliserade området som ändringen medför i fråga om gärningar som riktar sig mot luftfartyg kan knappast föranleda några tillämpningsproblem.

Föreskriften i *andra meningen* i första stycket innebär att även gärningar som avses i första meningen och som riktar sig mot sådana plattformar i havet som är avsedda för verksamhet för utforskning eller utvinning av naturtillgångar, t. ex. borrhullplattformar för oljeutvinning, eller för något annat ekonomiskt ändamål blir kriminaliserade som kapning. Även sådana anläggningar som enbart utgör uppehållsplatser för människor, t. ex. bostadsplattformar, omfattas. Det gäller däremot inte t. ex. mindre pontoner som används för förtöjningsändamål m. m. i hamnar.

I subjektivt hänseende krävs det för ansvar enligt första stycket att handlingen begåtts uppsåtligt.

#### Andra stycket

De nya föreskrifterna om sjö- eller luftfartssabotage motsvarar delvis den nuvarande bestämmelsen om luftfartssabotage men omfattar, förutom luftfartyg, även sådana fartyg och plattformar som anges i första stycket. De nya bestämmelserna tar sålunda sikte på såväl sådana sabotagehandlingar som omfattas av den nuvarande bestämmelsen (vilka i sin tur är avsedda att motsvara gärningar som utgör brott enligt Haagkonventionen, se prop. 1973:92) som sådana handlingar av detta slag som utgör brott enligt de nu aktuella internationella instrumenten, dvs. Romkonventionen och de båda protokollen. Bestämmelserna är tillämpliga på gärningar såväl inom som utom riket.

Bestämmelsen i *punkt 1* är i fråga om gärningar som riktar sig mot fartyg och plattformar avsedd att i princip motsvara kraven på kriminalisering i artikel 3.1 (c) i Romkonventionen och artikel 2.1 (c) i Romprotokollet såvitt gäller handlingar som innebär att någon förstör ett fartyg eller en plattform eller tillfogar det allvarlig skada som är ägnad att äventyra dess säkerhet. Det bör emellertid påpekas att såvitt gäller en handling av det sist nämnda slaget också den nya bestämmelsen i punkt 2 kan bli tillämplig, något som kan få straffrättslig betydelse i de fall då någon tillfogar ett fartyg eller en plattform en skada som inte kan sägas vara allvarlig men som likväl är ägnad att äventyra fartygets eller plattformens säkerhet.

När det gäller luftfartyg är uttrycket "den som --- förstör eller allvarligt skadar --- ett luftfartyg i trafik ---" i punkt 1 avsett att i princip motsvara den

kriminalisering som kommer till uttryck i andra ledet i det nuvarande andra stycket ("--- gör någon luftfartyg i trafik oanvändbart för flygning genom att förstöra eller skada det ---"). Beträffande begreppet "i trafik" och den närmare avgränsningen i övrigt av vilka handlingar som här avses kan hänvisas till lagstiftningsärendet då bestämmelsen om luftfartssabotage infördes (prop. 1973:92, JuU 21). Den sakliga skillnaden mellan den hittillsvarande och den nya bestämmelsen i detta hänseende gäller handlingar som innebär att någon gör ett luftfartyg av det aktuella slaget oanvändbart för flygning genom att skada det resp. handlingar som innebär att någon skadar det allvarligt. Det bör här påpekas att handlingar som består i att tillfoga ett luftfartyg en skada som mera varaktigt hindrar att det används för flygning, får anses innebära att luftfartyget har allvarligt skadats (jfr prop. 1973:92 s. 41). Att det nuvarande andra ledet i andra stycket ersätts med den nu aktuella bestämmelsen i punkt 1 är alltså inte avsett att medföra någon förändring av det kriminaliserade området när det gäller sabotagehandlingar mot luftfartyg som är i trafik men som inte befinner sig under flygning.

I subjektivt hänseende krävs det för ansvar enligt punkt 1 att handlingen begåtts uppsåtligen.

*Punkt 2* är avsedd att helt motsvara bestämmelsen i första ledet i det nuvarande andra stycket, när det gäller handlingar som riktar sig mot ett luftfartyg. Även andra åtgärder än skadegörelse på ett luftfartyg omfattas således, så snart en åtgärd är ägnad att framkalla fara för ett luftfartygs säkerhet under flygning. Vidare kan handlingar som medför att ett luftfartyg tillfogas en skada, även om den inte kan bedömas som allvarlig, omfattas av den nu aktuella bestämmelsen.

Bestämmelsen i punkt 2 innebär emellertid också en utvidgning av det kriminaliserade området, nämligen när det gäller gärningar som riktar sig mot fartyg som används i civil yrkesmässig sjöfart eller plattformar i havet som är avsedda för verksamhet för utforskning eller utvinning av naturtillgångar eller för något annat ekonomiskt ändamål. Syftet är att den nya kriminaliseringen skall motsvara de gärningar som avses i artikel 3.1 (b) och 3.1 (d)–(f) i Romkonventionen samt artikel 2.1 (b) och 2.1 (d) i Romprotokollet. Som har påpekats vid punkt 1 kan bestämmelsen bli tillämplig även beträffande gärningar som avses i artikel 3.1 (c) i Romkonventionen resp. 2.1 (c) i Romprotokollet.

Liksom nyss har angetts beträffande luftfartyg omfattas även andra åtgärder än skadegörelse på ett fartyg. Enligt (e) och (f) i artikel 3.1 i Romkonventionen ställs sålunda krav på kriminalisering av gärningar som innebär att någon förstör eller allvarligt skadar en anläggning för sjöfartsnavigering eller allvarligt stör användningen av en sådan anläggning resp. meddelar en uppgift som han vet är falsk, förutsatt att gärningen därigenom äventyrar ett fartygs säkerhet. Bestämmelsen är avsedd att omfatta även hot om en våldshandling av det slag som avses i artikel 3.2 (c) i Romkonventionen och artikel 2.2 (c) i Romprotokollet.

Någon motsvarighet till undantaget i bestämmelsen om sabotage i 13 kap. 4 § BrB för undanhållande av arbetskraft finns inte i den hittillsvarande bestämmelsen om luftfartssabotage. I samband med att sistnämnda bestäm-

melse infördes anförde föredragande statsrådet bl. a. att en arbetsnedläggelse eller annan sådan åtgärd inte får företas på ett sådant sätt och vid sådan tid att säkerheten för luftfartyg som befinner sig under flygning därigenom äventyras (se prop. 1973:92 s. 41). Motsvarande synpunkter gör sig gällande i fråga om de nya bestämmelserna i andra stycket punkt 2.

I enlighet med vad som uttalades då bestämmelsen om luftfartssabotage infördes (se prop. 1973:92 s. 41 f.) krävs det i subjektivt avseende för ansvar enligt bestämmelserna i andra stycket punkt 2 att gärningsmannen har ägt kännedom om de omständigheter som, enligt en objektiv bedömning, gör handlingen ägnad att framkalla fara för farkostens eller plattformens säkerhet. Om gärningsmannen på grund av bristande insikt om de omständigheter som kom handlingen att framstå som farlig verkligen var övertygad om att någon fara för säkerheten inte förelåg, kan han således inte fällas till ansvar enligt de aktuella bestämmelserna. I övrigt är gärningsmannens bedömning av huruvida hans gärning var ägnad att framkalla fara i princip utan betydelse. Avgörande är i stället domstolens bedömning av farligheten.

### Tredje stycket

Någon ändring har inte vidtagits i tredje stycket. Det innebär att, om kapning enligt första stycket eller sjö- eller luftfartssabotage enligt andra stycket är att anse som grovt, straffskalan är fängelse i lägst två och högst tio år eller på livstid. Och i andra meningen i tredje stycket anges att det vid bedömningen av om brottet är grovt skall särskilt beaktas, om det därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

### Konkurrens, m. m.

Om en gärning enligt bestämmelserna i paragrafen innebär att någon person dödas eller skadas tillämpas bestämmelserna i 3 kap. i konkurrens med förevarande paragraf. Det kan här påpekas att bestämmelserna i artikel 3.1 (g) i Romkonventionen och artikel 2.1 (e) i Romprotokollet inte motsvaras av något förslag till ny kriminalisering i BrB, utan bestämmelserna i 3 kap. om brott mot liv eller hälsa har ansetts tillräckliga för att Sverige skall kunna fullgöra sina åtaganden enligt överenskommelserna i detta avseende. Motsvarande gäller beträffande kraven i artikel 3.2 (a) i Romkonventionen och artikel 2.2 (a) i Romprotokollet på kriminalisering av försök till de aktuella gärningarna (jfr 3 kap. 10 § BrB).

Brott enligt bestämmelserna i 12 kap. om skadegörelse och bestämmelsen i 13 kap. 4 § om sabotage konsumeras emellertid av brotten enligt förevarande paragraf. Vidare konsumeras exempelvis ansvar för kapning enligt första stycket ansvar för olaga tvång enligt 4 kap. 4 §.

Eftersom straffskalorna för kapning enligt första stycket och sjö- eller luftfartssabotage enligt andra stycket är desamma saknar frågan om gränsdragningen mellan brotten praktisk betydelse. Bestämmelsen i första stycket om kapning bör emellertid ha företräde, något som följer av uttrycket ”i annat

fall" i andra stycket. Om en sådan gärning även innefattar sjö- eller luftfarts-sabotage, bör detta naturligtvis inverka på straffmätningen.

### 13 kap. 5 b §

Paragrafen, som är ny, är avsedd att tillgodose kravet på kriminalisering i artikel II.1 i Montrealprotokollet av våldshandlingar mot flygplatser. Brottsbeteckningen är flygplatssabotage.

De gärningar som straffbeläggs i paragrafen anges i *första stycket* i tre olika punkter. Gemensamt för gärningarna är att de innebär ett angrepp mot en "allmän flygplats som är öppen för internationell trafik".

Begreppet "allmän flygplats" har såvitt gäller svenska flygplatser samma innebörd som i luftfartslagen. Med allmänna flygplatser avses enligt 6 kap. 4 § luftfartslagen flygplatser för allmänt bruk. Sådana flygplatser får enligt nyss nämnda bestämmelse inte inrättas eller drivas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Begreppet "internationell trafik" återfinns också i luftfartslagen (6 kap. 14 §). Att en allmän flygplats är öppen för internationell trafik innebär såvitt gäller en svensk flygplats att den får utnyttjas för flygningar till och från Sverige (jfr 96 § första stycket luftfartsförordningen).

Beträffande gärningar som riktar sig mot flygplatser utomlands får naturligtvis uttrycket "allmän flygplats som är öppen för internationell trafik" tillämpas på motsvarande sätt. Avsikten är att det i detta hänseende skall föreligga överensstämmelse med avgränsningen till flygplatser i artikel II.1 i Montrealprotokollet ("airport serving international civil aviation").

Gemensamt för de gärningar som anges i punkt 1–3 är kriteriet att en gärning skall vara ägnad att framkalla fara för flygplatsens funktion eller för säkerheten vid denna. Detta kriterium har sin motsvarighet i artikel II.1 i Montrealprotokollet ("if such an act endangers or is likely to endanger safety at that airport"). Som tidigare har nämnts (avsnitt 2.1.2) omfattas enligt protokollet endast sådana våldshandlingar som har inneburit något hot mot säkerheten i mera vidsträckt mening.

Avsikten är att det för straffbarhet skall krävas att en gärning av det slag som anges i punkt 1–3 skall kunna sägas ha inneburit åtminstone någon risk för flygplatsens funktion eller för säkerheten vid denna. Uttrycket "fara för flygplatsens funktion" tar sikte på risken för att flygplatsens funktion som sådan för lufttrafiken drabbas. I förhållande till den nya bestämmelsen i 5 a § andra stycket 2 såvitt avser åtgärder som är ägnade att framkalla fara för säkerheten för ett luftfartyg under flygning uppstår en konkurrenssituation när det gäller åtgärder mot en flygplats som utgör risk för pågående lufttrafik. Om åtgärden inte innebär fara för något visst luftfartyg som är i trafik vid tillfället eller om åtgärden endast utgör fara för flygplatsens funktion för lufttrafiken i fortsättningen, bör därvid förevarande paragraf tillämpas i stället för 5 a § andra stycket 2. Begreppet "fara för --- säkerheten vid denna" tar sikte på säkerheten i mer allmän bemärkelse vid en flygplats. Vad som här skall vägas in är sålunda risken för att människor eller egendom på flygplatsen kommer till skada.

De gärningar som anges i punkt 1–3 motsvarar delvis gärningarna i 1 bis (a) och (b) i artikel II.1 i Montrealprotokollet. Det krävs inte, till skillnad från vad som anges i protokollet, att gärningsmannen använt "något föremål, ämne eller vapen" ("any device, substance or weapon").

*Punkt 1* tar sikte på fysiska våldshandlingar av olika karaktär mot någon person som befinner sig på flygplatsen. Våldet skall vara av allvarigare slag för att omfattas. En ytterligare begränsning ligger i det nyss behandlade fare-rekvisitet. En våldshandling som har ett rent privat motiv och beträffande vilken det kan sägas att det är en tillfällighet att offret befinner sig på en flygplats när han blir utsatt för handlingen, men däremot inte att just han blir utsatt, omfattas sålunda normalt inte av bestämmelsen. Skulle däremot en sådan gärning som en följd av det våld som kom till användning eller som var avsett eller på grund av andra omständigheter innebära en fara för flygplatsen skall bestämmelsen däremot tillämpas.

Även hot om allvarligt våld omfattas av bestämmelsen. Avsikten med detta är att det inte skall råda någon tvekan om att kravet på kriminalisering i 1 bis (a) i artikel II.1 i Montrealprotokollet av det vidsträckta begreppet "våldshandlingar" blir tillgodosett (se avsnitt 2.1.2).

De gärningar som omfattas av *punkt 2* riktar sig mot egendom som hör till flygplatsen eller som används för flygplatsens trafik eller mot luftfaryg som är uppställda på flygplatsen men inte i trafik. Avgränsningen till viss egendom knyter an till den uppdelning som görs enligt luftfartslagen mellan, å ena sidan, en flygplats och den utrustning som hör dit och, å andra sidan, andra anläggningar för luftfarten (se avsnitt 2.1.2). Till den sist nämnda kategorin hör olika navigationshjälpmedel, som inte kan sägas tillhöra en viss flygplats. I den mån en sådan anordning kan sägas användas för trafiken på en flygplats av det aktuella slaget omfattas den emellertid av bestämmelsen.

Bestämmelsen i *punkt 3* tar sikte på gärningar som avses i sista ledet i 1 bis (b) i artikel II.1 i Montrealprotokollet. Det rör sig här om gärningar som på olika sätt omintetgör verksamhet av servicekaraktär på en flygplats av det aktuella slaget men som inte rör själva flygverksamheten. Som exempel kan nämnas att en bomb förstör ett serviceutrymme på en flygplats. Gärningsbeskrivningen i bestämmelsen har avgränsats till att gälla användande av våld eller hot om våld, eftersom syftet med kriminaliseringen enligt Montrealprotokollet i detta hänseende får antas vara att fånga in enbart sådana handlingar (se avsnitt 2.1.2). Kravet på att farerekvisitet skall vara uppfyllt innebär en ytterligare begränsning till handlingar av allvarigare slag.

Beträffande brottskonkurrens kan i princip anföras motsvarande synpunkter som beträffande sjö- eller luftfartssabotage. (Se specialmotiveringen till 5 a §.)

I *andra stycket* har tagits in bestämmelser om grovt brott. Bestämmelserna motsvarar vad som föreskrivs i 5 a § tredje stycket om grova fall av kapning och sjö- eller luftfartssabotage.

*13 kap. 6 §*

Tillämpningsområdet för paragrafen, som innehåller bestämmelser om allmänfarlig vårdslöshet, har utvidgats med hänsyn till de nya straffbestämmelserna i 13 kap. 5 a och 5 b §§. Vidare har första stycket justerats redaktionellt, bl. a. genom att det har punktindelats.

Punkt 1 och 2 har sin motsvarighet i den nuvarande bestämmelsen.

Bestämmelsen i punkt 3 har delvis sin motsvarighet i första stycket i paragrafen i dess nuvarande utformning, nämligen när det gäller ledet ”skada som avses i 5 a § andra stycket 1”. Den nya bestämmelsen i 5 a § andra stycket 1 omfattar handlingar som innebär att någon ”förstör eller allvarligt skadar ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg som är i trafik”. Som har anförts i specialmotiveringen till 5 a § är den nyss nämnda bestämmelsen avsedd att omfatta även sådan skada som anges i den nuvarande bestämmelsen i andra stycket i den paragrafen och som innebär att ett luftfartyg i trafik görs oanvändbart för flygning. Bestämmelsen i 5 a § andra stycket 1 omfattar i övrigt handlingar som medför skada på luftfartyg eller plattformar eller fartyg av det aktuella slaget och som sålunda skall kunna bestraffas som allmänfarlig vårdslöshet när de begås av oaktsamhet.

Punkt 3 omfattar även skador som sägs i 5 b § första stycket 2, dvs. skador på anordningar som hör till en flygplats av det nu aktuella slaget eller som används för flygplatsens trafik och på luftfartyg som utan att vara i trafik befinner sig på en sådan flygplats. Handlingar som begås av oaktsamhet och som medför sådana skador som anges i 5 b § första stycket 2 omfattas därför av 6 § under förutsättning att gärningen är ägnad att framkalla fara för flygplatsens funktion eller för säkerheten vid denna.

När det gäller de oaktsamma formerna av brotten i 13 kap. 5 a § andra stycket 2, dvs. vållande av fara för säkerheten för ett fartyg, som används för civil yrkesmässig sjöfart, en plattform eller ett luftfartyg under flygning, får de i allt väsentligt anses täckta av 6 § 1 (jfr prop. 1973:92 s. 70 och 71).

*13 kap. 11 §*

Paragrafen i sin nuvarande utformning innehåller regler om verkan av tillbakaträdande vid alla brott i 13 kap. i vilkas brottsbeskrivning ingår att viss fara eller verkan har uppkommit. Den nuvarande bestämmelsen i 5 a § andra stycket om luftfartssabotage hör till dessa brott. Paragrafen har utvidgats till att omfatta de nya bestämmelserna i 5 a § andra stycket 2 om sjö- eller luftfartssabotage och 5 b § om flygplatsabotage. När det gäller sistnämnda bestämmelse omfattas dock inte sådana situationer som avses i 5 b § första stycket 1.

*13 kap. 12 §*

Paragrafen innehåller bestämmelser om straffansvar för försök, förberedelse och stämpling till uppsåtliga brott i 13 kap. liksom om underlåtenhet att

avslöja sådana brott. Förevarande paragraf har utvidgats till att omfatta 5 a och b §§ i deras nya lydelse.

Prop. 1989/90:130  
Specialmotivering

## 5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt

### 31 §

Paragrafen innehåller föreskrifter som ger regeringen möjlighet att besluta om särskilda restriktioner beträffande försändelser m. m., besök och telefonsamtal. Paragrafen har i enlighet med vad som tidigare anförts i den allmänna motiveringen en ny utformning.

Det nuvarande första och andra stycket har enligt förslaget förts samman, varvid samtidigt uppräkningsen av konventioner i andra stycket slopats. Beskrivningen av den brottslighet av terroristkaraktär hos en intagen som skall utgöra grund för särskilda restriktioner överensstämmer enligt förslaget i princip med den avgränsning som ligger till grund för de s. k. terroristbestämmelserna, 1 § lagen (1989:530) om åtgärder för att förebygga våldsdåd med internationell bakgrund (terroristlagen).

Genom att anknytningen till brott som avses i de angivna konventionerna försvinner sker en viss begränsning i förhållande till den nuvarande bestämmelsen, eftersom det i dessa konventioner upptas brott som inte kan sägas innefatta "användande av våld, hot eller tvång för politiska syften". Den nya bestämmelsen i paragrafen har emellertid samtidigt utformats så att det inte längre krävs att den intagne har dömts för våldsbrott av terroristkaraktär för att särskilda restriktioner skall få beslutas av regeringen. Vad som krävs är att det är påkallat med hänsyn till risken för att den intagne under straffverkställigheten medverkar till något sådant brott. Den nya bestämmelsen motsvarar på så sätt mera det som krävs för tillämpning av det nuvarande första stycket, nämligen att det är påkallat med hänsyn till rikets säkerhet i den aktuella situationen och inte på grund av att den intagne har dömts för viss typ av brott i ett tidigare skede.

Självfallet har det för den riskbedömning som avser terroristbrott stor betydelse om den intagne avtjänar straff eller tidigare har dömts för ett sådant brott. Men även i ett fall då den intagne inte har gjort sig skyldig till en sådan brottslighet kan det med hänsyn till omständigheterna finnas fog för att befara att denne medverkar i terroristbrottslighet. Exempelvis kan denne ha gjort sig skyldig till någon helt annan typ av brott men ändå misstänkas att vilja begå brott som avses i någon av de i det nuvarande andra stycket uppräknade konventionerna eller de överenskommelser som Sverige nu föreslås ratificera.

I övrigt har vidtagits endast vissa redaktionella jämkningar i paragrafen.

### 5.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål

Paragrafen i sin nuvarande utformning innehåller en uppräknning av vilka brott som lagen skall kunna tillämpas på. Bland dem ingår 13 kap. 5 a § BrB. Ändringen innebär att den nya bestämmelsen i 5 b § i samma kapitel om flygplats sabotage har lagts till. Det bör påpekas att lagen får tillämpas vid förundersökning av dessa brott endast om de innefattar sådana gärningar som avses i 4 § i kapitlet, dvs. sabotage.

## 6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att dels godkänna Montrealprotokollet och Romkonventionen med tilläggsprotokoll, dels anta förslagen till

1. lag om om ändring i brottsbalken,
2. lag om ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt,
3. lag om ändring i lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål.

## 7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden lagt fram.

## Tilläggsprotokollet till Montrealkonventionen

(i engelsk lydelse och svensk översättning)

### PROTOCOL

**For the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971**

THE STATES PARTIES TO THIS PROTOCOL

CONSIDERING that unlawful acts of violence which endanger or are likely to endanger the safety of persons at airports serving international civil aviation or which jeopardize the safe operation of such airports undermine the confidence of the peoples of the world in safety at such airports and disturb the safe and orderly conduct of civil aviation for all States;

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern to the international community and that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to provide appropriate measures for punishment of offenders;

CONSIDERING That it is necessary to adopt provisions supplementary to those of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, to deal with such unlawful acts of violence at airports serving international civil aviation;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

#### *Article I*

This Protocol supplements the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971 (hereinafter referred to

### PROTOKOLL

**För bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik. Tillägg till konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971**

DE STATER SOM ÄR PARTER I DETTA PROTOKOLL

VILKA BEAKTAR att rättsstridiga våldshandlingar, som utgör eller är ägnade att utgöra en fara för säkerheten för personer på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik eller som äventyrar en säker drift av dessa flygplatser, undergräver förtroendet hos världens folk för säkerheten vid sådana flygplatser och för alla stater innebär ett hinder för en säker och välordnad drift av den civila luftfarten;

VILKA BEAKTAR att förekomsten av sådana handlingar väcker stor oro inom det internationella samfundet och att det, för att motverka sådana handlingar, föreligger ett starkt behov av att ombesörja lämpliga åtgärder för att kunna bestraffa personer som begått sådana handlingar;

VILKA BEAKTAR nödvändigheten av att anta tillägsbestämmelser till dem som finns i konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, för att komma till rätta med sådana rättsstridiga våldshandlingar på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik;  
HAR KOMMIT ÖVERENS OM FÖLJANDE:

#### *Artikel I*

Detta protokoll utgör ett tillägg till konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971 (här nedan kallad

as "the Convention"), and, as between the Parties to this Protocol, the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

### Article II

1. In Article I of the Convention, the following shall be added as new paragraph 1 *bis*:

"1 *bis*. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally, using any device, substance or weapon:

(a) performs an act of violence against a person at an airport serving international civil aviation which causes or is likely to cause serious injury or death; or

(b) destroys or seriously damages the facilities of an airport serving international civil aviation or aircraft not in service located thereon or disrupts the services of the airport,

if such an act endangers or is likely to endanger safety at that airport."

2. In paragraph 2 (a) of Article 1 of the Convention, the following words shall be inserted after the words "paragraph 1":

"or paragraph 1 *bis*".

### Article III

In Article 5 of the Convention, the following shall be added as paragraph 2 *bis*:

"2 *bis*. 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 *bis*, 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 the State mentioned in paragraph 1 (a) of this Article."

### Article IV

This Protocol shall be open for signature at Montreal on 24 February 1988 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 9 to 24 February

konventionen) och, såvitt gäller stater som är parter i detta protokoll, konventionen och protokollet skall läsas och tolkas tillsammans som ett enda instrument.

### Artikel II

1. I artikel 1 i konventionen skall följande tilläggas som ny punkt 1 *bis*:

"1 *bis*. En brottslig handling begår den som rättsstridigt och uppsåtligt med användande av något föremål, ämne eller vapen:

(a) på en flygplats som används för civil luftfart i internationell trafik mot någon person företar en våldshandling som försakar eller är ägnad att försaka allvarlig skada eller dödsfall; eller

(b) förstör eller allvarligt skadar anordningar som hör till en flygplats som används för civil luftfart i internationell trafik eller ett luftfartyg som inte är i trafik men som är uppställt på flygplatsen, eller som omintetgör de servicefunktioner som finns på flygplatsen,

om gärningen äventyrar eller är ägnad att äventyra säkerheten vid flygplatsen."

2. I punkt 2 (a) i artikel 1 i konventionen skall följande införas efter orden "första punkten":

"eller första punkten *bis*".

### Artikel III

I artikel 5 i konventionen skall följande tilläggas som punkt 2 *bis*:

"2 *bis*. En fördragsslutande stat skall vidare vidta de åtgärder som fordras för att staten skall kunna utöva sin domsrätt beträffande brott som anges i artikel 1, första punkten *bis*, samt, såvitt gäller dessa brott, artikel 1 andra punkten, när den misstänkte finns inom dess område och ej utlämnas enligt bestämmelserna i artikel 8 till den i första punkten (a) av denna artikel angivna staten."

### Artikel IV

Detta protokoll skall vara öppet för under-tecknande i Montreal den 24 februari 1988 av de stater som deltagit i den internationella luft-rättskonferensen i Montreal den 9-24 februari

1988. After 1 March 1988, the Protocol shall be open for signature to all States in London, Moscow, Washington and Montreal, until it enters into force in accordance with Article VI.

#### *Article V*

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.

2. Any State which is not a Contracting State to the Convention may ratify this Protocol if at the same time it ratifies or accedes to the Convention in accordance with Article 15 thereof.

3. Instruments of ratification 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 or with the International Civil Aviation Organization, which are hereby designated the Depositaries.

#### *Article VI*

1. As soon as ten of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall enter into force between them on the thirtieth day after the date of the deposit of the tenth instrument of ratification. It shall enter into force for each State which deposits its instrument of ratification after that date on the thirtieth day after deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Protocol enters into force, it shall be registered by the Depositaries 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 VII*

1. This Protocol shall, after it has entered into force, be open for accession by any non-signatory State.

2. Any State which is not a Contracting State to the Convention may accede to this protocol if at the same time it ratifies or accedes to the Convention in accordance with Article 15 thereof.

1988. Efter den 1 mars 1988 skall protokollet vara öppet för undertecknande av alla stater i London, Moskva, Washington och Montreal till dess det träder i kraft i enlighet med artikel VI.

#### *Artikel V*

1. Detta protokoll skall ratificeras av de stater som undertecknat det.

2. En stat som inte är part i konventionen får ratificera detta protokoll, om den samtidigt ratificerar eller ansluter sig till konventionen i enlighet med dess artikel 15.

3. Ratifikationsinstrument skall deponeras hos De Socialistiska Rådsrepublikernas Unions regering, Förenade Konungariket Storbritannien och Nordirlands regering och Amerikas Förenta Staters regering eller hos Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), vilka härigenom utses till depositarier.

#### *Artikel VI*

1. Så snart tio av de stater som undertecknat detta protokoll har deponerat sina ratifikationsinstrument avseende protokollet, träder det i kraft mellan dem den trettonde dagen efter den dag då det tionde ratifikationsinstrumentet deponerades. För varje stat som efter detta datum deponerar sitt ratifikationsinstrument träder protokollet i kraft trettio dagar efter deponeringen av ratifikationsinstrumentet.

2. Så snart detta protokoll träder i kraft skall det registreras av depositarierna enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga samt enligt artikel 83 i konventionen angående internationell lufttrafik (Chicago 1944).

#### *Artikel VII*

1. Detta protokoll skall efter ikraftträdande vara öppet för anslutning av varje stat som inte har undertecknat det.

2. En stat som inte är part i konventionen får ansluta sig till detta protokoll, om den samtidigt ratificerar eller ansluter sig till konventionen i enlighet med dess artikel 15.

3. Instruments of accession shall be deposited with the Depositaries and accession shall take effect on the thirtieth day after the deposit.

#### *Article VIII*

1. Any Party to this Protocol may denounce it by written notification addressed to the Depositaries.

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

3. Denunciation of this Protocol shall not of itself have the effect of denunciation of the Convention.

4. Denunciation of the Convention by a Contracting State to the Convention as supplemented by this Protocol shall also have the effect of denunciation of this Protocol.

#### *Article IX*

1. The Depositaries shall promptly inform all signatory and acceding States to this Protocol and all signatory and acceding States to the Convention:

(a) of the date of each signature and the date of deposit of each instrument of ratification of, or accession to, this Protocol, and

(b) of the receipt of any notification of denunciation of this Protocol and the date thereof.

2. The Depositaries shall also notify the States referred to in paragraph 1 of the date on which this Protocol enters into force in accordance with Article VI.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Protocol.

DONE at Montreal on the twentyfourth day of February of the year One Thousand Nine Hundred and Eighty-eight, in four originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

3. Anslutningsinstrument skall deponeras hos depositarierna och anslutningen träder i kraft den trettonde dagen efter deponeringen.

#### *Artikel VIII*

1. En stat som är part i detta protokoll kan säga upp det genom skriftlig underrättelse ställd till depositarierna.

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

3. Uppsägning av detta protokoll skall inte i sig medföra uppsägning av konventionen.

4. Uppsägning av konventionen av en stat, som är part i konventionen sådan den är kompletterad med detta protokoll, skall även medföra uppsägning av protokollet.

#### *Artikel IX*

1. Depositarierna skall utan dröjsmål underrätta alla stater som har undertecknat och anslutit sig till detta protokoll och alla stater som har undertecknat och anslutit sig till konventionen

(a) om dagen för varje undertecknande och dagen för deponeringen av varje ratifikations- eller anslutningsinstrument till detta protokoll och

(b) om mottagandet av varje underrättelse om uppsägning av detta protokoll och dagen för detta.

2. Depositarierna skall även underrätta de stater som avses i punkt 1 om dagen för detta protokolls ikraftträdande i enlighet med artikel VI.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade ombud, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina regeringar, undertecknat detta protokoll.

SOM SKEDDE i Montreal den 24 februari 1988, i fyra exemplar, vart och ett avfattat på engelska, franska, ryska och spanska, vilka fyra texter är lika giltiga.

## Konventionen för bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet

(i engelsk lydelse och svensk översättning)

### CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION

The States Parties to this Convention,  
HAVING IN MIND the purposes and principles of the Charter of the United Nations concerning the maintenance of international peace and security and the promotion of friendly relations and co-operation among States,

RECOGNIZING in particular that everyone has the right to life, liberty and security of person, as set out in the Universal Declaration of Human Rights and the International Covenant on Civil and Political Rights,

DEEPLY CONCERNED about the worldwide escalation of acts of terrorism in all its forms, which endanger or take innocent human lives, jeopardize fundamental freedoms and seriously impair the dignity of human beings,

CONSIDERING that unlawful acts against the safety of maritime navigation jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of maritime services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of maritime navigation,

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern to the international community as a whole,

BEING CONVINCED of the urgent need to develop international cooperation between States in devising and adopting effective and practical measures for the prevention of all unlawful acts against the safety of maritime navigation, and the prosecution and punishment of their perpetrators,

RECALLING resolution 40/61 of the General Assembly of the United Nations of 9 December 1985, which, *inter alia*, "urges all States, unilaterally and in co-operation with other States, as well as relevant United Nations

### KONVENTION FÖR BEKÄMPANDE AV BROTT MOT SJÖFARTENS SÄKERHET

De stater som är parter i denna konvention,  
SOM TAR HÄNSYN TILL syftena och principerna i Förenta nationernas stadga om upprätthållandet av internationell fred och säkerhet samt främjandet av vänskapliga förbindelser och samarbete mellan staterna,

SOM SÄRSKILT ERKÄNNER att alla har rätt till liv, frihet och personlig säkerhet, såsom angetts i den allmänna förklaringen om de mänskliga rättigheterna och den internationella konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter,

SOM ÄR DJUPT OROADE över att det i hela världen förekommer ett ökande antal terroråd av alla slag, vilka äventyrar eller kräver oskyldiga människoliv, sätter grundläggande friheter på spel och allvarligt kränker människors värdighet,

SOM BEAKTAR att rättsstridiga handlingar mot sjöfartens säkerhet äventyrar säkerheten för personer och egendom, allvarligt drabbar sjöfarten samt undergräver det förtroende som världens folk hyser för sjöfartens säkerhet,

SOM BEAKTAR att förekomsten av sådana handlingar väcker stor oro inom hela det internationella samfundet,

SOM ÄR ÖVERTYGADE om att det föreligger ett starkt behov av att utveckla internationellt samarbete mellan staterna när det gäller att utforma och vidta effektiva och praktiska åtgärder för att förhindra alla rättsstridiga handlingar mot sjöfartens säkerhet samt för att lagföra och bestraffa personer som begått sådana handlingar,

SOM ÅBEROPAR Förenta nationernas generalförsamlings resolution 40/61 den 9 december 1985, vilken bl.a. "uppmantar alla stater att unilateralt och i samarbete med såväl andra stater som berörda FN-organ bidra till

organs, to contribute to the progressive elimination of causes underlying international terrorism and to pay special attention to all situations, including colonialism, racism and situations involving mass and flagrant violations of human rights and fundamental freedoms and those involving alien occupation, that may give rise to international terrorism and may endanger international peace and security”,

RECALLING FURTHER that resolution 40/61 ”unequivocally condemns, as criminal, all acts, methods and practices of terrorism wherever and by whomever committed, including those which jeopardize friendly relations among States and their security”,

RECALLING ALSO that by resolution 40/61, the International Maritime Organization was invited to ”study the problem of terrorism aboard or against ships with a view to making recommendations on appropriate measures”,

HAVING IN MIND resolution A.584(14) of 20 November 1985, of the Assembly of the International Maritime Organization, which called for development of Measures to Prevent Unlawful Acts which Threaten the Safety of Ships and the Security of their Passengers and Crews,

NOTING that acts of the crew which are subject to normal shipboard discipline are outside the purview of this Convention,

AFFIRMING the desirability of monitoring rules and standards relating to the prevention and control of unlawful acts against ships and persons on board ships, with a view to updating them as necessary, and, to this effect, taking note with satisfaction, of the Measures to Prevent Unlawful Acts against Passengers and Crews on Board Ships, recommended by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization,

AFFIRMING FURTHER that matters not regulated by this Convention continue to be governed by the rules and principles of general international law,

att successivt undanröja de orsaker som ligger bakom internationell terrorism och att ägna särskild uppmärksamhet åt alla förhållanden, innefattande kolonialism, rasism och förhållanden som innebär talrika och uppenbara kränkningar av mänskliga rättigheter och grundläggande friheter samt utländsk ockupation, som kan ge upphov till internationell terrorism och äventyra internationell fred och säkerhet”,

SOM VIDARE ERINRAR OM att resolution 40/61 ”otvetydigt fördömer såsom kriminella alla gärningar, metoder och former av terrorism, var de än utförs och av vem de än utförs, innefattande sådana som äventyrar vänskapliga förbindelser mellan staterna och deras säkerhet”,

SOM ÄVEN ERINRAR OM att Internationella sjöfartsorganisationen genom resolution 40/61 anmodades att ”undersöka problemet med terrorism ombord på eller mot fartyg i syfte att avge rekommendationer om lämpliga åtgärder”,

SOM TAR HÄNSYN TILL resolution A.584(14), antagen den 20 november 1985 av Internationella sjöfartsorganisationens församling, vilken uppmanade till utveckling av åtgärder för att förhindra rättsstridiga handlingar som hotar säkerheten för fartyg och deras passagerare och besättning,

SOM ANMÄRKER att handlingar som begås av besättningen och som hänför sig till normal skeppsdisciplin ligger utom ramen för denna konvention,

SOM BEKRÄFTAR önskvärldheten av att göra en översyn av regler och normer som gäller förebyggande och bekämpning av rättsstridiga handlingar mot fartyg och personer ombord på fartyg, i syfte att vid behov uppdatera dem, och som därför med tillfredsställelse noterar de av Internationella sjöfartsorganisationens utskott för sjöfartens säkerhet rekommenderade åtgärderna för att förhindra rättsstridiga handlingar mot passagerare och besättning ombord på fartyg,

SOM VIDARE BEKRÄFTAR att frågor, som inte regleras i denna konvention, även i fortsättningen skall regleras genom folkkrättens regler och principer,

RECOGNIZING the need for all States, in combating unlawful acts against the safety of maritime navigation, strictly to comply with rules and principles of general international law,

HAVE AGREED as follows:

#### *Article 1*

For the purpose of this Convention, "ship" means a vessel of any type whatsoever not permanently attached to the seabed, including dynamically supported craft, submersibles, or any other floating craft.

#### *Article 2*

1 This Convention does not apply to:

- (a) a warship; or
- (b) a ship owned or operated by a State when being used as a naval auxiliary or for customs or police purposes; or
- (c) a ship which has been withdrawn from navigation or laid up.

2 Nothing in this Convention affects the immunities of warships and other Government ships operated for non-commercial purposes.

#### *Article 3*

1 Any person commits an offence if that person unlawfully and intentionally:

- (a) seizes or exercises control over a ship by force or threat thereof or any other form of intimidation; or
- (b) performs an act of violence against a person on board a ship if that act is likely to endanger the safe navigation of that ship; or
- (c) destroys a ship or causes damage to a ship or to its cargo which is likely to endanger the safe navigation of that ship; or
- (d) places or causes to be placed on a ship, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that ship, or cause damage to that ship or its cargo which endangers or is likely to endanger the safe navigation of that ship; or
- (e) destroys or seriously damages maritime navigational facilities or seriously interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safe navigation of a ship; or

SOM ERKÄNNER behovet av att alla stater, vid bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet, noga iakttar folkrättens regler och principer,

HAR KOMMIT ÖVERENS OM följande.

#### *Artikel 1*

Vid tillämpning av denna konvention avses med "fartyg" alla slags farkoster som inte är permanent förankrade vid havsbotten, innefattande bärlansbåtar och svävare, ubåtar och andra flytande farkoster.

#### *Artikel 2*

1 Denna konvention är inte tillämplig på

- (a) örlogsfartyg; eller
- (b) fartyg som ägs eller nyttjas av en stat då det används som hjälpfartyg inom marinen eller för tull- eller polisändamål; eller
- (c) fartyg som inte längre används för sjöfart eller som har lagts upp.

2 Ingenting i denna konvention påverkar immuniteten för örlogsfartyg och andra statsfartyg som nyttjas för icke-kommersiella ändamål.

#### *Artikel 3*

1 En brottslig handling begår den som rättsstridigt och uppsåtligen

- (a) genom våld eller hot om våld eller genom hot av annat slag tar ett fartyg i besittning eller utövar kontroll över det; eller
- (b) utför en våldshandling mot någon ombord på ett fartyg, om gärningen är ägnad att äventyra fartygets säkerhet; eller
- (c) förstör ett fartyg eller tillfogar ett fartyg eller dess last skada som är ägnad att äventyra fartygets säkerhet; eller
- (d) på ett fartyg placerar eller låter placera, oavsett på vilket sätt, en anordning eller ett ämne som kan förstöra fartyget eller tillfoga fartyget eller dess last skada som äventyrar eller är ägnad att äventyra fartygets säkerhet; eller
- (e) förstör eller allvarligt skadar anläggning för sjöfartsnavigering eller allvarligt stör användningen av en sådan anläggning, om gärningen är ägnad att äventyra ett fartygs säkerhet; eller

(f) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safe navigation of a ship; or

(g) injures or kills any person, in connection with the commission or the attempted commission of any of the offences set forth in subparagraphs (a) to (f).

2 Any person also commits an offence if that person:

(a) attempts to commit any of the offences set forth in paragraph 1; or

(b) abets the commission of any of the offences set forth in paragraph 1 perpetrated by any person or is otherwise an accomplice of a person who commits such an offence; or

(c) threatens, with or without a condition, as is provided for under national law, aimed at compelling a physical or juridical person to do or refrain from doing any act, to commit any of the offences set forth in paragraph 1, subparagraphs (b), (c) and (e), if that threat is likely to endanger the safe navigation of the ship in question.

#### *Article 4*

1 This Convention applies if the ship is navigating or is scheduled to navigate into, through or from waters beyond the outer limit of the territorial sea of a single State, or the lateral limits of its territorial sea with adjacent States.

2 In cases where the Convention does not apply pursuant to paragraph 1, it nevertheless applies when the offender or the alleged offender is found in the territory of a State Party other than the State referred to in paragraph 1.

#### *Article 5*

Each State Party shall make the offences set forth in article 3 punishable by appropriate penalties which take into account the grave nature of those offences.

#### *Article 6*

1 Each State Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in article 3 when the offence is committed:

(f) meddelar uppgift som han vet är falsk och därigenom äventyrar ett fartygs säkerhet; eller

(g) skadar eller dödar någon i samband med brott eller försök till brott som anges i (a)–(f).

2 En brottslig handling begår även den som

(a) försöker att begå något av de brott som anges i punkt 1; eller

(b) anstiftar någon till att begå något av de brott som anges i punkt 1 eller på något annat sätt medverkar till ett sådant brott; eller

(c) hotar att begå något av de brott som anges i punkt 1 (b), (c) och (e), om hotet är ägnat att äventyra ifrågavarande fartygs säkerhet och, om så krävs enligt bestämmelserna i nationell lag, syftar till att förmå en fysisk eller juridisk person att utföra eller avstå från en handling.

#### *Artikel 4*

1 Denna konvention äger tillämpning om fartyget framförs eller enligt sin planerade resväg är avsett att framföras i, genom eller från vatten utanför den yttre gränsen för en enskild stats territorialhav eller dess territorialhavs sidogränser mot intilliggande stater.

2 I fall då konventionen inte äger tillämpning enligt punkt 1, kan den likväl tillämpas när den som har begått brottet eller misstänks för detta påträffas inom territorium tillhörigt någon annan stat som är part än den stat som avses i punkt 1.

#### *Artikel 5*

Varje stat som är part skall belägga de brott som anges i artikel 3 med lämpliga straff och därvid beakta brottens allvarliga karaktär.

#### *Artikel 6*

1 Varje stat som är part skall vidta sådana åtgärder som kan vara nödvändiga för att den skall kunna utöva sin domsrätt i fråga om de brott som anges i artikel 3 när brottet har begåtts

(a) against or on board a ship flying the flag of the State at the time the offence is committed; or

(b) in the territory of that State, including its territorial sea; or

(c) by a national of that State.

2 A State Party may also establish its jurisdiction over any such offence when:

(a) it is committed by a stateless person whose habitual residence is in that State; or

(b) during its commission a national of that State is seized, threatened, injured or killed; or

(c) it is committed in an attempt to compel that State to do or abstain from doing any act.

3 Any State Party which has established jurisdiction mentioned in paragraph 2 shall notify the Secretary-General of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"). If such State Party subsequently rescinds that jurisdiction, it shall notify the Secretary-General.

4 Each State Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in article 3 in cases where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him to any of the State Parties which have established their jurisdiction in accordance with paragraphs 1 and 2 of this article.

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

#### *Article 7*

1 Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any State Party in the territory of which the offender or the alleged offender is present shall, in accordance with its law, take him into custody or take other measures to ensure his presence for such time as is necessary to enable any criminal or extradition proceeding to be instituted.

2 Such State shall immediately make a preliminary enquiry into the facts, in accordance with its own legislation.

(a) mot eller ombord på ett fartyg som förde den statens flagga vid tidpunkten för brottet; eller

(b) inom den statens territorium, innefattande dess territorialhav; eller

(c) av en medborgare i den staten.

2 En stat som är part kan införa domsrätt i fråga om vilket som helst av dessa brott också när

(a) brottet har begåtts av en statslös person som har hemvist i den staten; eller

(b) en medborgare i den staten grips, hotas, skadas eller dödas i samband med brottet; eller

(c) brottet har begåtts vid försök att tvinga denna stat att utföra eller avstå från någon handling.

3 En stat som är part och som har infört i punkt 2 nämnd domsrätt skall underrätta Internationella sjöfartsorganisationens generalsekreterare (nedan kallad "generalsekreteraren"). Om en sådan stat senare upphäver denna domsrätt, skall den underrätta generalsekreteraren.

4 Varje stat som är part skall vidta nödvändiga åtgärder för att kunna utöva sin domsrätt beträffande de i artikel 3 angivna brotten i den fall då den misstänkte uppehåller sig inom dess territorium och den inte utlämnar honom till någon av de stater som är parter och som har infört domsrätt i överensstämmelse med punkterna 1 och 2 i denna artikel.

5 Denna konvention utesluter inte att straffrättslig domsrätt utövas enligt nationell lag.

#### *Artikel 7*

1 En stat som är part inom vars territorium gärningsmannen eller en misstänkt gärningsman uppehåller sig skall, om den konstaterar att omständigheterna så kräver och i enlighet med sin lagstiftning, ta honom i förvar eller vidta andra åtgärder för att säkerställa hans närvaro under den tid som behövs för att inleda straffrättsligt förfarande eller utlämningsförfarande.

2 En sådan stat skall omedelbart göra en preliminär undersökning av omständigheterna i enlighet med sin egen lagstiftning.

3 Any person regarding whom the measures referred to in paragraph 1 are being taken shall be entitled to:

(a) communicate without delay with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national or which is otherwise entitled to establish such communication or, if he is a stateless person, the State in the territory of which he has his habitual residence;

(b) be visited by a representative of that State.

4 The rights referred to in paragraph 3 shall be exercised in conformity with the laws and regulations of the State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, subject to the proviso that the said laws and regulations must enable full effect to be given to the purposes for which the rights accorded under paragraph 3 are intended.

5 When a State Party, pursuant to this article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the States which have established jurisdiction in accordance with article 6, paragraph 1 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 8

1 The master of a ship of a State Party (the "flag State") may deliver to the authorities of any other State Party (the "receiving State") any person who he has reasonable grounds to believe has committed one of the offences set forth in article 3.

2 The flag State shall ensure that the master of its ship is obliged whenever practicable, and if possible before entering the territorial sea of the receiving State carrying on board any person who the master intends to deliver in accordance with paragraph 1, to give notification to the authorities of the receiving State of his intention to deliver such person and the reasons therefor.

3 En person som blir föremål för de i punkt 1 angivna åtgärderna skall ha rätt att

(a) utan dröjsmål sätta sig i förbindelse med närmaste behöriga företrädare för den stat där han är medborgare eller som av annan anledning är behörig att upprätta sådan förbindelse eller, om han är statslös, den stat inom vars territorium han har sitt hemvist:

(b) motta besök av en företrädare för denna stat.

4 De i punkt 3 avsedda rättigheterna skall utövas i enlighet med lagar och bestämmelser i den stat inom vars territorium den som har begått brottet eller misstänks för detta vistas, under förutsättning att dessa lagar och bestämmelser fullständigt tillgodose de syften som de i punkt 3 angivna rättigheterna är avsedda att tillgodose.

5 När en stat som är part har tagit en person i förvar i enlighet med denna artikel, skall den omedelbart underrätta de stater som har infört domsrätt i överensstämmelse med artikel 6, punkt 1, och, om den finner det lämpligt, andra berörda stater om att denna person tagits i förvar och om de omständigheter som ligger till grund för frihetsberövandet. Den stat som utför den preliminära undersökning som avses i punkt 2 i denna artikel skall snarast rapportera undersökningsresultatet till nämnda stater och ange huruvida den avser att utöva domsrätt i fallet.

#### Artikel 8

1 Befälhavaren på ett fartyg som är registrerat i en stat som är part ("flaggstaten") får till myndigheterna i varje annan stat som är part (den "mottagande staten") överlämna en person som han skäligen misstänker för att ha begått något av de i artikel 3 nämnda brotten.

2 Flaggstaten skall säkerställa att befälhavaren på dess fartyg som medför en person ombord, vilken befälhavaren har för avsikt att överlämna enligt punkt 1, har skyldighet att, när så är görligt och om möjligt innan fartyget kommer in på den mottagande statens territorialhav, underrätta myndigheterna i den mottagande staten om sin avsikt att överlämna en sådan person och skälen för detta.

3 The receiving State shall accept the delivery, except where it has grounds to consider that the Convention is not applicable to the acts giving rise to the delivery, and shall proceed in accordance with the provisions of article 7. Any refusal to accept a delivery shall be accompanied by a statement of the reasons for refusal.

4 The flag State shall ensure that the master of its ship is obliged to furnish the authorities of the receiving State with the evidence in the master's possession which pertains to the alleged offence.

5 A receiving State which has accepted the delivery of a person in accordance with paragraph 3 may in turn request the flag State to accept delivery of that person. The flag State shall consider any such request, and if it accedes to the request it shall proceed in accordance with article 7. If the flag State declines a request, it shall furnish the receiving State with a statement of the reasons therefor.

#### *Article 9*

Nothing in this Convention shall affect in any way the rules of international law pertaining to the competence of States to exercise investigative or enforcement jurisdiction on board ships not flying their flag.

#### *Article 10*

1 The State Party in the territory of which the offender or the alleged offender is found shall, in cases to which article 6 applies, if it does not extradite him be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case without delay to its competent authorities for the purpose of prosecution, through proceedings in accordance with the laws of that State. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any other offence of a grave nature under the law of that State.

2 Any person regarding whom proceedings are being carried out in connection with any of the offences set forth in article 3 shall be guaranteed fair treatment at all stages of the

3 Den mottagande staten skall acceptera överlämnandet utom i de fall då den har skäl att anse att konventionen inte är tillämplig på de handlingar som föranleder överlämnandet och skall förfara i enlighet med bestämmelserna i artikel 7. Varje vägran att acceptera ett överlämnande skall åtföljas av ett tillkännagivande av skälen för denna.

4 Flaggstaten skall säkerställa att befälhavaren på dess fartyg har skyldighet att ge den mottagande statens myndigheter det bevismaterial som han innehar och som hänför sig till det påstådda brottet.

5 En mottagande stat, som har accepterat överlämnandet av en person enligt punkt 3, får i sin tur anmoda flaggstaten att acceptera överlämnande av denna person. Flaggstaten skall pröva varje sådan begäran och skall, om den ger sitt bifall, förfara i enlighet med bestämmelserna i artikel 7. Om flaggstaten avvisar en begäran, skall den för den mottagande staten ange skälen för detta.

#### *Artikel 9*

Ingenting i denna konvention skall på något sätt påverka folkrättens regler om staters behörighet att utöva domsrätt såvitt avser undersökning eller verkställighet ombord på fartyg som inte för deras flagga.

#### *Artikel 10*

1 Den stat som är part, inom vars territorium den som har begått brottet eller misstänks för detta påträffas, skall i fall då artikel 6 äger tillämpning, om den inte utlämnar honom, ha skyldighet att utan undantag och oberoende av om brottet begåtts inom dess territorium eller inte utan dröjsmål överlämna fallet till behöriga myndigheter för åtalsprövning enligt den statens lagar. Myndigheterna skall fatta beslut på samma sätt som i fråga om varje annat brott av allvarlig karaktär enligt lagen i den staten.

2 En person mot vilken ett förfarande inleds i samband med något av de brott som anges i artikel 3 skall tillförsäkras en rättvis behandling under alla skeden i förfarandet,

proceedings, including enjoyment of all the rights and guarantees provided for such proceedings by the law of the State in the territory of which he is present.

#### Article 11

1 The offences set forth in article 3 shall be deemed to be included as extraditable offences in any extradition treaty existing between any of the States Parties. States Parties undertake to include such offences as extraditable offences in every extradition treaty to be concluded between them.

2 If a State Party which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another State Party with which it has not extradition treaty, the requested State Party may, at its option, consider this Convention as a legal basis for extradition in respect of the offences set forth in article 3. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State Party.

3 States Parties which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offences set forth in article 3 as extraditable offences between themselves, subject to the conditions provided by the law of the requested State.

4 If necessary, the offences set forth in article 3 shall be treated, for the purposes of extradition between States Parties, as if they had been committed not only in the place in which they occurred but also in a place within the jurisdiction of the State Party requesting extradition.

5 A State Party which receives more than one request for extradition from States which have established jurisdiction in accordance with article 7 and which decides not to prosecute shall, in selecting the State to which the offender or alleged offender is to be extradited, pay due regard to the interests and responsibilities of the State Party whose flag the ship was flying at the time of the commission of the offence.

6 In considering a request for the extradition of an alleged offender pursuant to this Convention, the requested State shall pay due

däri inbegripet åtnjutandet av alla de rättigheter och garantier som föreskrivs för sådant förfarande i den stat inom vars territorium han uppehåller sig.

#### Artikel 11

1 De brott som anges i artikel 3 skall anses vara utlämningsbara enligt gällande utlämningsavtal mellan de stater som är parter. Stater som är parter åtar sig att uppta sådana brott bland de utlämningsbara brotten i varje framtida utlämningsavtal mellan dem.

2 Om en stat som är part, vilken gör utlämning beroende av förekomsten av ett avtal, mottar en utlämningsframställning från en annan stat som är part, med vilken den inte har något utlämningsavtal, kan den anmodade staten, om den så önskar, betrakta denna konvention som laglig grund för utlämning för de brott som anges i artikel 3. För utlämning skall gälla de övriga villkor som föreskrivs i den anmodade statens lag.

3 Stater som är parter, vilka inte gör utlämning beroende av förekomsten av ett avtal, skall sinsemellan betrakta de brott som anges i artikel 3 såsom utlämningsbara, varvid dock de villkor som föreskrivs i den anmodade statens lag skall gälla.

4 Om så är nödvändigt, skall de brott som anges i artikel 3 i fråga om utlämning mellan stater som är parter behandlas som om de hade begåtts inte endast på den plats där de ägde rum utan även på en plats inom jurisdiktionsområdet för den stat som är part, vilken gör utlämningsframställningen.

5 En stat som är part, vilken erhåller mer än en begäran om utlämning från stater som har infört domsrätt i överensstämmelse med artikel 7 och som beslutar att inte lagföra skall, då den väljer stat till vilken den som har begått brottet eller misstänks för detta skall utlämnas, ta vederbörlig hänsyn till intressena och förpliktelserna för den stat som är part, vars flagga fartyget förde då brottet begicks.

6 Vid behandling av en framställning om utlämning av en misstänkt gärningsman enligt denna konvention skall den anmodade staten

regard to whether his rights as set forth in article 7, paragraph 3, can be effected in the requesting State.

7 With respect to the offences as defined in this Convention, the provisions of all extradition treaties and arrangements applicable between States Parties are modified as between States Parties to the extent that they are incompatible with this convention.

#### *Article 12*

1 States Parties shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offences set forth in article 3, including assistance in obtaining evidence at their disposal necessary for the proceedings.

2 States Parties shall carry out their obligations under paragraph 1 in conformity with any treaties on mutual assistance that may exist between them. In the absence of such treaties, States Parties shall afford each other assistance in accordance with their national law.

#### *Article 13*

1 States Parties shall co-operate in the prevention of the offences set forth in article 3, particularly by:

(a) taking all practicable measures to prevent preparations in their respective territories for the commission of those offences within or outside their territories;

(b) exchanging information in accordance with their national law, and co-ordinating administrative and other measures taken as appropriate to prevent the commission of offences set forth in article 3.

2 When, due to the commission of an offence set forth in article 3, the passage of a ship has been delayed or interrupted, any State Party in whose territory the ship or passengers or crew are present shall be bound to exercise all possible efforts to avoid a ship, its passengers, crew or cargo being unduly detained or delayed.

ta vederbörlig hänsyn till huruvida den miss-tänktes rättigheter enligt artikel 7, punkt 3, kan tillgodoses i den ansökande staten.

7 Bestämmelserna i alla konventioner och avtal om utlämning, som gäller mellan stater som är parter, ändras mellan dessa stater i den mån de avser de i denna konvention angivna brotten och är oförenliga med denna konvention.

#### *Artikel 12*

1 Stater som är parter skall lämna varandra största möjliga bistånd vid straffrättsliga förfaranden som inletts med anledning av brott som anges i artikel 3, häri inbegripet tillhandahållande av bevismaterial som de förfogar över och som behövs vid förfarandet.

2 Stater som är parter skall fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 1 i överensstämmelse med de avtal om ömsesidigt bistånd som kan finnas mellan dem. Saknas sådant avtal, skall staterna lämna varandra bistånd enligt nationell lag.

#### *Artikel 13*

1 Stater som är parter skall samarbeta för att förhindra de brott som anges i artikel 3, särskilt genom att

(a) vidta alla praktiskt möjliga åtgärder för att inom sina resp. territorier förhindra förberedelse till sådana brott inom eller utanför deras territorier;

(b) utbyta upplysningar i enlighet med sin nationella lag samt samordna lämpliga administrativa och andra åtgärder i syfte att förhindra brott som anges i artikel 3.

2 När ett fartygs resa har fördröjts eller avbrutits till följd av brott som anges i artikel 3, skall den stat som är part, inom vars territorium fartyget eller dess passagerare eller besättning befinner sig, ha skyldighet att vidta alla tänkbara ansträngningar för att undvika att fartyget, dess passagerare, besättning eller last otillbörligt kvarhålls eller försenas.

#### Article 14

Any State Party having reason to believe that an offence set forth in article 3 will be committed shall, in accordance with its national law, furnish as promptly as possible any relevant information in its possession to those States which it believes would be the States having established jurisdiction in accordance with article 6.

#### Article 15

1 Each State Party shall, in accordance with its national law, provide to the Secretary-General as promptly as possible, any relevant information in its possession concerning:

- (a) the circumstances of the offence;
- (b) the action taken pursuant to article 13, 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.

2 The State Party where the alleged offender is prosecuted shall, in accordance with its national law, communicate the final outcome of the proceedings to the Secretary-General.

3 The information transmitted in accordance with paragraphs 1 and 2 shall be communicated by the Secretary-General to all States Parties, to members of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization"), to the other States concerned, and to the appropriate international inter-governmental organizations.

#### Article 16

1 Any dispute between two or more States Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation within a reasonable time 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.

#### Artikel 14

Varje stat som är part, vilken har anledning befara att ett brott som anges i artikel 3 kommer att begås skall, i enlighet med sin nationella lag, så snabbt som möjligt lämna alla uppgifter av betydelse som den innehar till de stater som den förmodar skulle vara de stater som har infört domsrätt i överensstämmelse med artikel 6.

#### Artikel 15

1 Varje stat som är part skall i enlighet med sin nationella lag så snabbt som möjligt lämna generalsekreteraren alla tillgängliga uppgifter av betydelse rörande

- (a) omständigheterna vid brottet;
- (b) åtgärd som vidtagits enligt artikel 13, punkt 2;
- (c) de åtgärder som vidtagits mot den som har begått brottet eller misstänks för detta samt, i synnerhet, utgången av ett utlämningsförfarande eller annat rättsligt förfarande.

2 Den stat som är part där den misstänkte lagförs skall i enlighet med sin nationella lag underrätta generalsekreteraren om den slutliga utgången av målet.

3 Uppgifter som har överlämnats enligt punkterna 1 och 2 skall av generalsekreteraren delges alla stater som är parter, medlemmar av Internationella sjöfartsorganisationen (nedan kallad "organisationen"), andra berörda stater samt vederbörande internationella mellanstatliga organisationer.

#### Artikel 16

1 Varje tvist mellan två eller flera stater som är parter om tolkningen eller tillämpningen av denna konvention, som inte kan biläggas genom förhandlingar inom rimlig tid, skall på begäran av någon av dem hänskjutas till skiljedom. Om parterna inom sex månader från dagen för begäran om skiljedom inte kan enas om skiljedomsförfarandet, kan vilken part som helst hänskjuta tvisten till Internationella domstolen genom en begäran enligt domstolens stadga.

2 Each State may at the time of signature or ratification, acceptance or approval of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by any or all of the provisions of paragraph 1. The other States Parties shall not be bound by those provisions with respect to any State Party which has made such a reservation.

3 Any State which has made a reservation in accordance with paragraph 2 may at any time withdraw that reservation by notification to the Secretary-General.

#### *Article 17*

1 This Convention shall be open for signature at Rome on 10 March 1988 by States participating in the International Conference on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation and at the Headquarters of the Organization by all States from 14 March 1988 to 9 March 1989. It shall thereafter remain open for accession.

2 States may express their consent to be bound by this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

#### *Article 18*

1 This Convention shall enter into force ninety days following the date on which fifteen States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect thereof.

2 For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the con-

2 Varje stat kan vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande eller godkännande av eller vid anslutning till denna konvention förklara att den inte anser sig bunden av någon av eller alla bestämmelserna i punkt 1. De övriga stater som är parter skall inte vara bundna av dessa bestämmelser i förhållande till part som har gjort ett sådant förbehåll.

3 Varje stat som har gjort ett förbehåll enligt punkt 2 kan när som helst återta förbehållet genom underrättelse till generalsekretären.

#### *Artikel 17*

1 Denna konvention skall vara öppen för undertecknande i Rom den 10 mars 1988 av de stater som deltagit i den internationella konferensen om bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet och i organisationens högkvarter av alla stater från den 14 mars 1988 till den 9 mars 1989. Därefter skall den förbli öppen för anslutning.

2 Stater kan uttrycka sitt samtycke att vara bundna av denna konvention genom

(a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande; eller

(b) undertecknande som förutsätter ratifikation, godtagande eller godkännande följt av ratifikation, antagande eller godkännande; eller

(c) anslutning.

3 Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning skall ske genom deponering av tillämpligt instrument hos generalsekretären.

#### *Artikel 18*

1 Denna konvention träder i kraft nittio dagar efter den dag då femton stater antingen har undertecknat den utan förbehåll för ratifikation, godtagande, godkännande anslutning eller deponerat ett ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument.

2 I förhållande till en stat som deponerar ett ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument avseende denna

ditions for entry into force thereof have been met, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect ninety days after the date of such deposit.

#### Article 19

1 This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General.

#### Article 20

1 A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2 The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of one third of the States Parties, or ten States Parties, whichever is the higher figure.

3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

#### Article 21

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all members of the Organization, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

(ii) the date of the entry into force of this convention;

konvention efter det att villkoren för konventionens ikraftträdande har uppfyllts träder ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen i kraft nittio dagar efter dagen för sådan deponering.

#### Artikel 19

1 Denna konvention kan sägas upp av en stat som är part vid vilken tidpunkt som helst efter ett år från den dag då konventionen träder i kraft för den staten.

2 Uppsägning skall ske genom deponering av uppsägningsinstrument hos generalsekreteraren.

3 En uppsägning träder i kraft ett år, eller den längre period som kan anges i uppsägningsinstrumentet, efter det att generalsekreteraren mottagit uppsägningen.

#### Artikel 20

1 En konferens kan sammankallas av organisationen i syfte att se över eller ändra denna konvention.

2 Generalsekreteraren skall, i syfte att se över eller ändra denna konvention, sammankalla en konferens med de stater som är parter i konventionen på begäran av en tredjedel eller tio av staterna, beroende på vilket antal som är högst.

3 Ett ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument som deponeras efter dagen för ikraftträdandet av en ändring i denna konvention skall anses avse den ändrade konventionen.

#### Artikel 21

1 Denna konvention skall deponeras hos generalsekreteraren.

2 Generalsekreteraren skall

(a) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention och samtliga medlemmar i organisationen om

(i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument samt dagen för detta;

(ii) dagen för ikraftträdandet av denna konvention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) the receipt of any declaration or notification made under this Convention;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

3 As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

#### *Article 22*

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

DONE AT Rome this tenth day of March one thousand nine hundred and eighty-eight.

(iii) deponering av uppsägningsinstrument avseende denna konvention och dagen då det mottogs samt dagen då uppsägningen träder i kraft;

(iv) mottagande av förklaring eller under rättelse enligt denna konvention;

(b) sända bestyrkta kopior av denna konvention till alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till konventionen.

3 Så snart denna konvention träder i kraft skall depositarien sända en bestyrkt kopia till Förenta nationernas generalsekreterare för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

#### *Artikel 22*

Denna konvention upprättas i ett enda original på arabiska, kinesiska, engelska, franska, ryska och spanska, vilka texter är lika giltiga.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRPÅ har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina resp. regeringar, undertecknat denna konvention.

UPPRÄTTAD I Rom den 10 mars 1988.

## Tilläggsprotokollet om bekämpande av brott mot säkerheten för fasta plattformar på kontinentalsockeln

(i engelsk lydelse och svensk översättning)

### PROTOCOL FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF FIXED PLATFORMS LOCATED ON THE CONTINENTAL SHELF

The States Parties to this Protocol,  
BEING PARTIES to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation,

RECOGNIZING that the reasons for which the Convention was elaborated also apply to fixed platforms located on the continental shelf,

TAKING ACCOUNT of the provisions of that Convention,

AFFIRMING that matters not regulated by this Protocol continue to be governed by the rules and principles of general international law,

HAVE AGREED as follows:

#### Article 1

1 The provisions of articles 5 and 7 and of articles 10 to 16 of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (hereinafter referred to as "the Convention") shall also apply *mutatis mutandis* to the offences set forth in article 2 of this Protocol where such offences are committed on board or against fixed platforms located on the continental shelf.

2 In cases where the Protocol does not apply pursuant to paragraph 1, it nevertheless applies when the offender or the alleged offender is found in the territory of a State Party other than the State in whose internal waters or territorial sea the fixed platform is located.

3 For the purposes of this Protocol, "fixed platform" means an artificial island, installation or structure permanently attached to the sea-bed for the purpose of exploration or exploitation or resources or for other economic purpose.

### PROKOLL OM BEKÄMPANDE AV BROTT MOT SÄKERHETEN FÖR FASTA PLATTFORMAR BELÄGNA PÅ KONTINENTALSOCKELN

De stater som är parter i detta protokoll,  
SOM ÄR PARTER i konventionen för bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet,

SOM ERKÄNNER att de skäl för vilka konventionen utarbetades även gäller för fasta plattformar belägna på kontinentalsockeln,

SOM BEAKTAR bestämmelserna i konventionen,

SOM BEKRÄFTAR att frågor, som inte regleras i detta protokoll, även i fortsättningen skall regleras genom folkkrättens regler och principer,

HAR KOMMIT ÖVERENS OM följande.

#### Artikel 1

1 Bestämmelserna i artiklarna 5, 7 och 10–16 i konventionen för bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet (nedan kallad konventionen) skall i tillämpliga delar gälla även brott som anges i artikel 2 i detta protokoll, i de fall då sådana brott begås ombord på eller mot fasta plattformar belägna på kontinentalsockeln.

2 I de fall då protokollet inte äger tillämpning enligt punkt 1, skall det likväl tillämpas när den som har begått brottet eller är misstänkt för detta påträffas inom territorium tillhörigt annan stat som är part än den stat i vars inre vatten eller territorialhav den fasta plattformen är belägen.

3 Vid tillämpning av detta protokoll avses med "fast plattform" en konstgjord ö, anläggning eller konstruktion som är permanent fastgjord vid havsbotten i syfte att utforska eller utvinna tillgångar eller för annat ekonomiskt ändamål.

*Article 2*

1 Any person commits an offence if that person unlawfully and intentionally:

(a) seizes or exercises control over a fixed platform by force or threat thereof or any other form of intimidation; or

(b) performs an act of violence against a person on board a fixed platform if that act is likely to endanger its safety;

(c) destroys a fixed platform or causes damage to it which is likely to endanger its safety; or

(d) places or causes to be placed on a fixed platform, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that fixed platform or likely to endanger its safety; or

(e) injures or kills any person in connection with the commission or the attempted commission of any of the offences set forth in subparagraphs (a) to (d).

2 Any person also commits an offence if that person:

(a) attempts to commit any of the offences set forth in paragraph 1; or

(b) abets the commission of any such offences perpetrated by any person or is otherwise an accomplice of a person who commits such an offence; or

(c) threatens, with or without a condition, as is provided for under national law, aimed at compelling a physical or juridical person to do or refrain from doing any act, to commit any of the offences set forth in paragraph 1, subparagraphs (b) and (c), if that threat is likely to endanger the safety of the fixed platform.

*Article 3*

1 Each State Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in article 2 when the offence is committed:

(a) against or on board a fixed platform while it is located on the continental shelf of that State; or

(b) by a national of that State.

*Artikel 2*

1 En brottslig handling begår den som rättsstridigt och uppsåtligen

(a) genom våld eller hot om våld eller genom hot av annat slag tar en fast plattform i besittning eller utövar kontroll över den; eller

(b) utför en våldshandling mot någon ombord på en fast plattform, om gärningen är ägnad att äventyra plattformens säkerhet; eller

(c) förstör en fast plattform eller tillfogar den skada som är ägnad att äventyra dess säkerhet; eller

(d) på en fast plattform placerar eller låter placera, oavsett på vilket sätt, en anordning eller ett ämne som är ägnat att förstöra plattformen eller äventyra dess säkerhet; eller

(e) skadar eller dödar någon i samband med brott eller försök till brott som anges i (a)–(d).

2 En brottslig handling begår även den som

(a) försöker att begå något av de brott som anges i punkt 1; eller

(b) anstiftar någon till att begå sådant brott eller på annat sätt medverkar till sådant brott; eller

(c) hotar att begå något av de brott som anges i punkt 1 (b) och (c), om hotet är ägnat att äventyra den fasta plattformens säkerhet och, om så krävs enligt bestämmelserna i nationell lag, syftar till att förmå en fysisk eller juridisk person att utföra eller avstå från en handling.

*Artikel 3*

1 Varje stat som är part skall vidta sådana åtgärder som kan vara nödvändiga för att den skall kunna utöva sin domsrätt i fråga om de brott som anges i artikel 2 när brottet har begåtts

(a) mot eller ombord på en fast plattform medan den är belägen på den statens kontinentalsockel; eller

(b) av en medborgare i den staten.

2 State Party may also establish its jurisdiction over any such offence when:

(a) it is committed by a stateless person whose habitual residence is in that State;

(b) during its commission a national of that State is seized, threatened, injured or killed; or

(c) it is committed in an attempt to compel that State to do or abstain from doing any act.

3 Any State Party which has established jurisdiction mentioned in paragraph 2 shall notify the Secretary-General of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"). If such State Party subsequently rescinds that jurisdiction, it shall notify the Secretary-General.

4 Each State Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in article 2 in cases where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him to any of the States Parties which have established their jurisdiction in accordance with paragraphs 1 and 2 of this article.

5 This Protocol does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

#### *Article 4*

Nothing in this Protocol shall affect in any way the rules of international law pertaining to fixed platforms located on the continental shelf.

#### *Article 5*

1 This Protocol shall be open for signature at Rome on 10 March 1988 and at the Headquarters of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization") from 14 March 1988 to 9 March 1989 by any State which has signed the Convention. It shall thereafter remain open for accession.

2 States may express their consent to be bound by this Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

2 En stat som är part kan införa domsrätt i fråga om vilket som helst av dessa brott också när

(a) brottet begåtts av en statslös person som har hemvist i den staten;

(b) en medborgare i den staten grips, hotas, skadas eller dödas i samband med brottet; eller

(c) brottet har begåtts vid försök att tvinga denna stat att utföra eller avstå från någon handling.

3 En stat som är part, vilken har infört i punkt 2 nämnd domsrätt, skall underrätta Internationella sjöfartsorganisationens generalsekreterare (nedan kallad generalsekreteraren). Om en sådan stat senare upphäver denna domsrätt, skall den underrätta generalsekreteraren.

4 Varje stat som är part skall vidta nödvändiga åtgärder för att kunna utöva sin domsrätt beträffande de i artikel 2 angivna brotten i de fall då den misstänkte uppehåller sig inom dess territorium och den inte utlämnar honom till någon av de stater som är parter och som har infört domsrätt i enlighet med punkterna 1 och 2 i denna artikel.

5 Detta protokoll utesluter inte staffrättslig domsrätt enligt nationell lag.

#### *Artikel 4*

Ingenting i detta protokoll skall på något sätt påverka folkrättens regler angående fasta plattformar belägna på kontinentalsockeln.

#### *Artikel 5*

1 Detta protokoll skall vara öppet för undertecknande i Rom den 10 mars 1988 och i Internationella sjöfartsorganisationens (nedan kallad organisationen) högkvarter från den 14 mars 1988 till den 9 mars 1989 av varje stat som har undertecknat konventionen. Därefter skall det förbli öppet för anslutning.

2 Stater kan uttrycka sitt samtycke att vara bundna av detta protokoll genom

(a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande; eller

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 Only a State which has signed the Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval, or has ratified, accepted, approved or acceded to the Convention may become a Party to this Protocol.

#### *Article 6*

1 This Protocol shall enter into force ninety days following the date on which three States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect thereof. However, this Protocol shall not enter into force before the Convention has entered into force.

2 For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol after the conditions for entry into force thereof have been met, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect ninety days after the date of such deposit.

#### *Article 7*

1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Protocol enters into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General.

4 A denunciation of the Convention by a State Party shall be deemed to be a denunciation of this Protocol by that Party.

(b) undertecknande som förutsätter ratifikation, godtagande eller godkännande följt av ratifikation, antagande eller godkännande; eller

(c) anslutning.

3 Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning skall ske genom deponering av tillämpligt instrument hos generalsekretären.

4 Endast stat som har undertecknat konventionen utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande eller som har ratificerat, antagit, godkänt eller anslutit sig till konventionen kan bli part i detta protokoll.

#### *Artikel 6*

1 Detta protokoll träder i kraft nittio dagar efter den dag då tre stater antingen har undertecknat det utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande eller deponerat ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument. Detta protokoll träder dock inte i kraft innan konventionen har trätt i kraft.

2 I förhållande till en stat som deponerar ett ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument avseende detta protokoll efter det att villkoren för protokollets ikraftträdande har uppfyllts träder ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen i kraft nittio dagar efter dagen för sådan deponering.

#### *Artikel 7*

1 Detta protokoll kan sägas upp av en stat vid vilken tidpunkt som helst efter ett år från den dag då protokollet träder i kraft för den staten.

2 Uppsägning skall ske genom deponering av uppsägningsinstrument hos generalsekretären.

3 En uppsägning träder i kraft ett år, eller den längre period som kan anges i uppsägningsinstrumentet, efter det att generalsekretären mottagit uppsägningen.

4 En stats uppsägning av konventionen skall anses som uppsägning av detta protokoll.

*Article 8*

1 A conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2 The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Protocol for revising or amending the Protocol, at the request of one third of the States Parties, whichever is the higher figure.

3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date of entry into force of an amendment to this Protocol shall be deemed to apply to the Protocol as amended.

*Article 9*

1 This Protocol shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Protocol or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Protocol;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) the receipt of any declaration or notification made under this Protocol or under the Convention, concerning this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all States which have signed this Protocol or acceded thereto.

3 As soon as this Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

*Article 10*

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French,

*Artikel 8*

1 En konferens kan sammankallas av organisationen i syfte att se över eller ändra detta protokoll.

2 Generalsekreteraren skall, i syfte att se över eller ändra detta protokoll, sammankalla en konferens med de stater som är parter i protokollet på begäran av en tredjedel eller fem av staterna, beroende på vilket antal som är högst.

3 Ett ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument som deponeras efter dagen för ikraftträdandet av en ändring i detta protokoll skall anses avse det ändrade protokollet.

*Artikel 9*

1 Detta protokoll skall deponeras hos generalsekreteraren.

2 Generalsekreteraren skall

(a) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till detta protokoll och samtliga medlemmar i organisationen om

(i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument samt dagen för detta;

(ii) dagen för ikraftträdandet av detta protokoll;

(iii) deponering av uppsägningsinstrument avseende detta protokoll och dagen då det mottogs samt dagen då uppsägningen träder i kraft;

(iv) mottagande av en förklaring eller underrättelse enligt detta protokoll eller konventionen angående detta protokoll;

(b) sända bestyrkta kopior av detta protokoll till alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till protokollet.

3 Så snart detta protokoll träder i kraft skall depositarien sända en bestyrkt kopia till Förenta nationernas generalsekreterare för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

*Artikel 10*

Detta protokoll upprättas i ett enda original på arabiska, kinesiska, engelska, franska,

Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

DONE AT ROME this tenth day of March one thousand nine hundred and eighty-eight.

ryska och spanska, vilka texter är lika giltiga.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRPÅ har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina resp. regeringar, undertecknat detta protokoll.

UPPRÄTTAT I ROM den 10 mars 1988.

## 1 Förslag till

## Lag om ändring i brottsbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om brottsbalken

*dels* att 2 kap. 3 § samt 13 kap. 5 a, 6, 11 och 12 §§ skall ha följande lydelse,

*dels* att det i balken skall införas en ny paragraf, 13 kap. 5 b §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 2 kap.

3 §<sup>1</sup>

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 någon som tillhör försvarsmakten på ett område där en avdelning av försvarsmakten befann sig eller om det begåtts av någon annan på ett sådant område och avdelningen befann sig där för annat ändamål än övning,

3. om brottet begåtts vid tjänstgöring utom riket av någon som är anställd i svensk beredskapsstyrka för FN-tjänst,

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

5. 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,

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

6. om brottet är kapning, sjö- eller flygsäkerhetssabotage, flygplatssabotage eller folkrättsbrott eller försök till kapning, sjö- eller flygsäkerhetssabotage eller flygplatssabotage, eller

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

## 13 kap.

5 a §<sup>2</sup>

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.

Den som genom olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av ett fartyg, som används för yrkesmässig sjöfart, eller ett luftfartyg döms för kapning till fängelse i högst fyra år. Detsamma gäller den som genom olaga tvång bemäktigar sig en plattform som är varaktigt fastgjord vid havsbottnen.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1986:645.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1973:342.

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, 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.

## 5 b §

Den som angriper en allmän flygplats som är öppen för internationell trafik genom att

1. använda allvarligt våld eller hot om sådant våld mot någon som befinner sig på flygplatsen,

2. förstöra eller allvarligt skada en anläggning som hör till flygplatsen eller som används för flygplatsens trafik eller

3. med användande av våld eller hot om våld oimintetgör verksamhet som bedrivs på flygplatsen

döms, om gärningen är ägnad att framkalla fara för flygplatsen eller för säkerheten vid den, för flygplats-sabotage till fängelse i högst fyra år.

Är brottet att anse som grovt döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen an-nars varit av särskilt farlig art.

Den som i annat fall

1. förstör eller allvarligt skadar ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg, som är i trafik eller befinner sig på en allmän flygplats som är öppen för internationell trafik, eller

2. vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för säkerheten för ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg under flygning

döms för sjö- eller flygsäkerhets-sabotage till fängelse i högst fyra år.

6 §<sup>3</sup>

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.

Den som av oaktsamhet, genom att umgås ovarsamt med eld eller sprängämne eller *på annat sätt* vållar

1. brand eller ofärd som *anges* i 1, 2 eller 3 § eller framkallar fara för det,

2. skada eller hinder som *anges* i 4 § eller

3. skada som *anges* i 5 a § *andra stycket 1 eller 5 b § första stycket 2*

*döms* för allmänfarlig vårdslöshet till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

11 §<sup>4</sup>

Om någon som har ådragit sig ansvar enligt 1, 2, 3, 6, 7, 8, 8 a, 9 eller 10 § eller enligt 5 a § *för luftfartssabotage*, frivilligt har avvärjt en sådan fara eller verkan som anges där innan avsevärd olägenhet har uppkommit, får han dömas till lindrigare straff än vad som är föreskrivet för gärningen. Var faran ringa och är för gärningen ej föreskrivet svårare straff än fängelse i ett år, skall han ej dömas till ansvar.

Om någon som har ådragit sig ansvar enligt 1, 2, 3, 6, 7, 8, 8 a, 9 eller 10 § eller enligt 5 a § *andra stycket 2 eller 5 b § första stycket 2 eller 3*, frivilligt har avvärjt en sådan fara eller verkan som anges där innan avsevärd olägenhet har uppkommit, får han dömas till lindrigare straff än vad som är föreskrivet för gärningen. Var faran ringa och är för gärningen ej föreskrivet svårare straff än fängelse i ett år, skall han ej dömas till ansvar.

12 §<sup>5</sup>

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

För försök, förberedelse eller stämpling till mordbrand, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse, sabotage, grovt sabotage, kapning, *sjö eller flygsäkerhetssabotage*, *flygplatssabotage* 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

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1973:342

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1988:942

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1973:342

## Lag om ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt

Härigenom föreskrivs att 31 § lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*  
31 §<sup>1</sup>

Regeringen kan för visst fall förordna om avvikelse från bestämmelserna i 25–30 §§, om det är påkallat med hänsyn till rikets säkerhet.

Regeringen får beträffande en viss intagen besluta om avvikelse från bestämmelserna i 25–30 §§, om det är påkallat med hänsyn till rikets säkerhet eller till risken för att den intagne under verkställigheten i anstalt medverkar till brott som innefattar användande av våld, hot eller tvång för politiska syften.

Sådant beslut får meddelas även beträffande en viss intagen som har dömts för brott som avses i

1. konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg (SÖ 1971:17),

2. konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet (SÖ 1973:48),

3. konventionen om förebyggande och bestraffning av brott mot diplomater och andra internationellt skyddade personer (SÖ 1975:30),

4. den europeiska konventionen om bekämpande av terrorism (SÖ 1977:12),

5. konventionen mot tagande av gisslan (SÖ 1980:26) eller

för annat brott som har innefattat användande av våld, hot eller tvång för politiska syften,

om det är påkallat med hänsyn till risken för att den intagne medverkar till sådan brottslig verksamhet under verkställigheten i anstalt.

Denna lag träder i kraft den

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1988:622.

## 1 Förslag till

## Lag om ändring i brottsbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om brottsbalken

dels att 2 kap. 3 § samt 13 kap. 5 a, 6, 11 och 12 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i balken skall införas en ny paragraf, 13 kap. 5 b §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 2 kap.

3 §<sup>1</sup>

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 någon som tillhör försvarsmakten på ett område där en avdelning av försvarsmakten befann sig eller om det begåtts av någon annan på ett sådant område och avdelningen befann sig där för annat ändamål än övning,

3. om brottet begåtts vid tjänstgöring utom riket av någon som är anställd i svensk beredskapsstyrka för FN-tjänst,

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

5. 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,

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

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

## 13 kap.

5 a §<sup>2</sup>

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.

Den som genom olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av ett fartyg, som används för yrkesmässig sjöfart, eller ett luftfartyg döms för kapning till fängelse i högst fyra år. Detsamma gäller den som genom olaga tvång bemäktigar sig en plattform i havet.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1986:645.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1973:342.

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, 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.

som är avsedd för verksamhet för utforskning eller utvinning av naturtillgångar eller för något annat ekonomiskt ändamål

Den som i annat fall

1. förstör eller allvarligt skadar ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg i trafik, eller

2. vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för säkerheten för ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg under flygning

döms för sjö- eller luftfartssabotage till fängelse i högst fyra år.

### 5 b §

Den som genom att

1. använda allvarligt våld eller hot om sådant våld mot någon som befinner sig på en flygplats som är öppen för internationell trafik,

2. förstöra eller allvarligt skada en anordning som hör till en sådan flygplats eller som används för flygplatsens trafik eller ett luftfartyg som inte är i trafik men är uppställt på flygplatsen, eller

3. med användande av våld eller hot om våld omintetgör verksamhet som bedrivs på en sådan flygplats,

döms, om gärningen är ägnad att framkalla fara för flygplatsen eller för säkerheten vid den, för flygplats-sabotage till fängelse i högst fyra år.

Är brottet att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen anars varit av särskilt farlig art.

6 §<sup>3</sup>

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.

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

Den som av oaktsamhet, genom att umgås ovarsamt med eld eller sprängämne eller *på annat sätt* vållar

1. brand eller ofärd som *avses* i 1, 2 eller 3 § eller framkallar fara *för det*,

2. skada eller hinder som *avses* i 4 § eller

3. skada som *avses* i 5 a § andra stycket *1 eller 5 b § första stycket 2*

*döms* för allmänfarlig vårdslöshet till böter eller fängelse i högst sex månader.

11 §<sup>4</sup>

Om någon som har ådragit sig ansvar enligt 1, 2, 3, 6, 7, 8, 8 a, 9 eller 10 § eller enligt 5 a § *för luftfartssabotage*, frivilligt har avvärt en sådan fara eller verkan som anges där innan avsevärd olägenhet har uppkommit, får han dömas till lindrigare straff än vad som är föreskrivet för gärningen. Var faran ringa och är för gärningen ej föreskrivet svårare straff än fängelse i ett år, skall han ej dömas till ansvar.

Om någon som har ådragit sig ansvar enligt 1, 2, 3, 6, 7, 8, 8 a, 9 eller 10 § eller enligt 5 a § *andra stycket 2 eller 5 b § första stycket 2 eller 3*, frivilligt har avvärt en sådan fara eller verkan som anges där innan avsevärd olägenhet har uppkommit, får han dömas till lindrigare straff än vad som är föreskrivet för gärningen. Var faran ringa och är för gärningen ej föreskrivet svårare straff än fängelse i ett år, skall han ej dömas till ansvar.

12 §<sup>5</sup>

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1973:342

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1988:942

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1973:342

## Lag om ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt

Härigenom föreskrivs att 31 § lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*31 §<sup>1</sup>

Regeringen kan för visst fall förordna om avvikelse från bestämmelserna i 25–30 §§, om det är påkallat med hänsyn till rikets säkerhet.

Regeringen får beträffande en viss intagen besluta om avvikelse från bestämmelserna i 25–30 §§, om det är påkallat med hänsyn till rikets säkerhet eller till risken för att den intagne under verkställigheten i anstalt medverkar till brott som innefattar användande av våld, hot eller tvång för politiska syften.

Sådant beslut får meddelas även beträffande en viss intagen som har dömts för brott som avses i

1. konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg (SÖ 1971:17),

2. konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet (SÖ 1973:48),

3. konventionen om förebyggande och bestraffning av brott mot diplomater och andra internationellt skyddade personer (SÖ 1975:30),

4. den europeiska konventionen om bekämpande av terrorism (SÖ 1977:12),

5. konventionen mot tagande av gisslan (SÖ 1980:26) eller

för annat brott som har innefattat användande av våld, hot eller tvång för politiska syften,

om det är påkallat med hänsyn till risken för att den intagne medverkar till sådan brottslig verksamhet under verkställigheten i anstalt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1988:622.

## Lag om ändring i lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 §<sup>1</sup>

Vad i denna lag stadgas skall äga tillämpning vid förundersökning angående

brott som avses i 13 kap. 1, 2, 3 eller 5 a § brottsbalken, om brottet innefattar gärning varom i 4 § nämnda kap. sägs,	brott som avses i 13 kap. 1, 2, 3, 5 a eller 5 b § brottsbalken, om brottet innefattar gärning varom i 4 § nämnda kap. sägs,
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

brott som avses i 13 kap. 4 eller 5 §, 18 kap. 1, 3 eller 4 § eller 19 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8 eller 10 § brottsbalken,

brott som avses i 3 kap. 1, 2, 5 eller 6 § eller 4 kap. 1, 2, 3 eller 4 § brottsbalken, om gärningen innebär förgripelse mot Konungen eller annan som är nämnd i 18 kap. 2 § samma balk, eller

försök, förberedelse eller stämpling till brott som ovan nämnts, om sådan gärning är belagd med straff.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1977:1026.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1990-03-15

*Närvarande:* f. d. regeringsrådet Stig Nordlund, justitierådet Fredrik Sterzel, regeringsrådet Björn Sjöberg.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 15 februari 1990 har regeringen på hemställan av statsrådet Laila Freivalds beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i brottsbalken,
2. lag om ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt,
3. lag om ändring i lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Stefan Strömberg.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*::

## *Lag om ändring i brottsbalken*

### Allmänna synpunkter

Departementschefen tar i remissen upp frågan om vilka lagstiftningsåtgärder som påkallas för att införliva de nu aktuella överenskommelserna med svensk rätt. Hon konstaterar, att det i och för sig kan anföras skäl för att någon särskild lagstiftning inte krävs för en svensk ratificering av överenskommelserna. Hon finner det dock tveksamt om en ratificering bör ske utan att de svenska straffbestämmelserna anpassas till åtagandena enligt överenskommelserna genom särskilda straffbestämmelser, som tar sikte på just den typ av handlingar som omfattas av dessa. Departementschefen stannar för den senare linjen, men noterar - närmast mot bakgrund av ett remissytrande från styrelsen för juridiska fakulteten vid Uppsala universitet - att det på sikt är önskvärt att de bestämmelser i BrB som kan vara tillämpliga vid terroristhandlingar ses över i ett sammanhang. Syftet härmed skulle vara att anpassa bestämmelserna till den utveckling som ägt rum under senare år och härigenom också motverka att framtida överenskommelser kräver särskild lagstiftning på samma sätt som hitintills ansetts nödvändigt eller i varje fall lämpligt.

Vid granskningen av de föreslagna bestämmelserna i remissen har lagrådet känt viss tvekan inför förslagets uppläggning från de utgångspunkter som här antytts. Medan överenskommelserna innehåller en omfattande katalog över beteenden som skall beivras, med ingående beskrivningar av rekvisiteten, har de föreslagna bestämmelserna i BrB gjorts såväl mera kasuistiska som allmänt avfattade. De täcker alltså å ena sidan inte det område som överenskommelserna avser. Ett skäl härtill är, som antytts av det tidigare sagda, att redan nu gällande lagstiftning ansetts egentligen svara mot förpliktelseerna enligt konventionen. Denna senare omständighet leder, å andra sidan, till att det uppstår frågor om konkurrens mellan de föreslagna bestämmelserna och övriga bestämmelser i BrB. Dessa har i remissen berörts såvitt gäller skadegörelse, sabotage och olaga tvång. De gör sig emellertid dessutom gällande i förhål-

lande till exempelvis tillgreppsbroten, särskilt tillgrepp av fortskaffningsmedel. Man kan också ifrågasätta den skillnad som föreligger mellan de föreslagna 13 kap. 5 a § och 5 b § i det att 5 b § endast skyddar sådana flygplatser som är öppna för internationell trafik medan 5 a § syddar luftfartyg, fartyg som används i yrkesmässig sjöfart och plattformar i havet utan någon motsvarande begränsning. Från svensk lagstiftnings synpunkt förefaller skäl saknas att göra skillnad mellan inrikes och utrikes flygtrafik.

Nu redovisade iakttagelser ger stöd för slutsatsen att den valda metoden inte är idealisk, vare sig man ser till intresset av att på ett otvetydigt sätt uppfylla överenskommelsernas förpliktelser att kriminalisera närmare beskrivna handlingar eller man ser frågan från gängse intern svensk lagstiftningsteknisk synpunkt. Iakttagelserna utgör dock inte skäl att avstyrka det remitterade förslaget, men ger lagrådet anledning att instämma i departementschefens påpekande att de bestämmelser i BrB som kan vara tillämpliga på terroristhandlingar bör ses över i ett sammanhang. Vid denna översyn bör enligt lagrådets mening dels förnyade överväganden göras om lämpligaste metod att införliva de internationella överenskommelserna med svensk rätt, dels konkurrensfrågorna uppmärksammas.

### 13 kap. 5 a §

Den nuvarande bestämmelsen i första stycket om kapning av luftfartyg föreslås utvidgad till att även omfatta kapning av fartyg som används för yrkesmässig sjöfart. I specialmotiveringen utvecklas närmare vilka slags fartyg som avses. Den åsyftade innebörden kommer emellertid inte till uttryck i lagtexten. En definition av yrkesmässig sjöfart har förut getts i 4 § lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. Den skall emellertid inte gälla fullt ut i detta sammanhang. Enbart det förhållandet, att ett fartyg yrkesmässigt hyrs ut till allmänheten, skall inte medföra att det anses använt för yrkesmässig sjöfart enligt nu förevarande bestämmelse i BrB. Om denna avvikelse skall göras, blir en precisering av begreppet även i brottsbalken nödvändig. Det måste också uppmärksammas att endast sådana statsfartyg som används för affärsdrift avses falla in under den föreslagna bestämmelsen, däremot inte militära fartyg eller polis- eller tullfartyg. I och med att man inte kan falla tillbaka på registreringslagen, måste även denna avgränsning enligt lagrådets mening framgå av lagtexten. Det kan inte utan vidare sägas följa av allmänt språkbruk att uttrycket yrkesmässig sjöfart inte omfattar fartyg för de nämnda, militära och andra ändamålen.

Första meningen i förevarande paragraf kan förslagsvis, med anknytning till registreringslagen, ges följande avfattning för att täcka in vad som avses enligt motiven:

”Den som genom olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av ett luftfartyg eller ett fartyg som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst, döms för kapning till fängelse i högst fyra år.”

*Övriga lagförslag*

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Prop. 1989/90:130  
Bilaga 6

Proposition.....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	1
Propositionens lagförslag.....	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 mars 1990.....	7
1 Inledning.....	7
2 Internationella överenskommelser.....	8
2.1 Montrealprotokollet.....	8
2.1.1 Bakgrund.....	8
2.1.2 Överenskommelsens innehåll m. m.....	10
2.2 Romkonventionen och Romprotokollet.....	13
2.2.1 Bakgrund.....	13
2.2.2 Konventionens innehåll.....	14
2.2.3 Protokollets innehåll.....	22
2.3 Nuvarande svenska regler.....	23
2.3.1 Straffbestämmelser.....	23
2.3.2 Svensk domstols straffrättsliga kompetens.....	27
2.3.3 Utlämning för brott.....	29
2.4 Övriga nordiska länders tillträde till de aktuella instrumenten.....	29
2.4.1 Danmark.....	29
2.4.2 Finland.....	30
2.4.3 Island.....	30
2.4.4 Norge.....	30
3 Överväganden och förslag.....	31
3.1 Sveriges tillträde till de aktuella instrumenten.....	31
3.2 Behovet av lagstiftningsåtgärder.....	32
4 Upprättade lagförslag.....	40
5 Specialmotivering.....	41
5.1 Förslaget till lag om ändring i brottsbalken.....	41
5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt.....	48
5.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1952:98) med sär- skilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål.....	49
6 Hemställan.....	49
7 Beslut.....	49
Bilaga 1 Tilläggsprotokollet till Montrealkonventionen.....	50
Bilaga 2 Romkonventionen.....	54
Bilaga 3 Tilläggsprotokollet till Romkonventionen.....	67
Bilaga 4 Promemorians lagförslag.....	73
Bilaga 5 Lagrådsremissens lagförslag.....	77
Bilaga 6 Lagrådets yttrande.....	82

