

## Nr 9

Justitiekammarens betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lagstiftning om kapning av luftfartyg, m. m. jämte motion.

Genom en den 19 mars 1971 dagtecknad proposition, nr 92, har Kungl. Maj:t, under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslagit riksdagen att

1. antaga det i betänkandet nedan återgivna förslaget till lag om ändring i brottsbalken,

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

I samband med propositionen har utskottet behandlat den i anledning av propositionen väckta motionen 1971:1443 av herrar Schött (m) och Winberg (m).

Motionsyrkandet redovisas på s. 3.

Av propositionen återges i det följande — förutom lagförslaget — endast vad föredragande departementschefen anfört i sin allmänna motivering vid lagrådsremissen, lagrådets yttrande och departementschefens uttalande vid propositionens avlåtande. Beträffande innehållet i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen. I fråga om propositionens huvudsakliga innehåll kan dessutom hänvisas till utskottets eget yttrande (s. 18).

Lagförslaget har följande lydelse.

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

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

*dels* att 2 kap. 3 § och 13 kap. 12 § skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 KAP.****3 §**

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

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

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

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

4. om brottet är folkrättsbrott.

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

## 13 KAP.

## 5 a §

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

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

## 12 §

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

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

---

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

## Motionsyrkandet

I motionen yrkas att riksdagen måtte besluta att 13 kap. 5 a § i det vid proposition nr 92 fogade förslaget till lag om ändring i brottsbalken skall erhålla följande lydelse.

### 13 KAP.

#### 5 a §

Den som ombord på luftfartyg meddelst olaga tvång bemäktigar sig fartyget eller ingriper i dess manövrering dömes för kapning av luftfartyg till fängelse, lägst ett och högst tio år.

Om brottet är mindre grovt, dömes till fängelse i högst fyra år.

## Departementschefen vid lagrådsremissen

Vid lagrådsremissen anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Geijer*, bl. a. följande.

### 6.1 Inledning

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

År 1963 tillkom i Tokio på initiativ av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) en konvention, den s. k. Tokiokonventionen, med bestämmelser för sådana fall då någon ombord på luftfartyg begår brott eller gör sig skyldig till annan handling som utgör ett hot mot säkerheten eller ordningen ombord. I några av artiklarna behandlas olaga besittningstagande av luftfartyg. Konventionsstaterna åtar sig bl. a. att vidta åtgärder för att återföra kontrollen över ett kapat luftfartyg till dess befälhavare, att tillåta passagerare och besättning att fortsätta resan och att återställa fartyget och dess last till deras rättmätiga innehavare (art. 11). Den som misstänks för kapningsbrott skall, om det påkallas av omständigheterna, tas i förvar eller på annat sätt hindras från att avvika. En preliminär undersökning skall genast inledas och under rättelse angående omhändertagandet och undersökningsresultatet lämnas till det kapade luftfartygets registreringsstat och den stat där den

omhändertagne är medborgare (art. 13). Konventionen saknar emellertid regler om åtal för och bestraffning av de brott som konventionen omfattar och medför inga förpliktelser för konventionsstat i fråga om utlämning med anledning av sådana brott. Konventionen, som hittills tillträtts av 29 stater, bland dem Sverige, har varit i kraft sedan december 1969. I samband med att Sverige tillträdde konventionen gjordes vissa ändringar (SFS 1967: 71, 74 och 75) i luftfartslagen (1957: 297) och luftfartskungörelsen (1961: 558).

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

Också inom Europarådet har problemen med flygplanskapningar och sabotagehandlingar uppmärksammats. Sålunda har Europarådets rådgivande församling i en rekommendation i april 1970 (nr 599) starkt fördömt sådana gärningar och rekommenderat ministerkommittén att anmoda medlemsstaternas regeringar att försäkra sig om att deras nationella lagar innehåller tillfredsställande regler om ingripande mot alla gärningar som hindrar den civila luftfarten. Ministerkommittén har antagit en resolution (nr (70) 23), i vilken medlemsstaterna anmodas att vidta åtgärder bl. a. för att förhindra och bestraffa flygplanskapningar.

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

Haagkonventionens bestämmelser innebär i huvudsak att varje konventionsstat åtar sig att belägga kapningsbrott med strängt straff, att

tillse att domsrätt beträffande sådana brott finns i vissa särskilt angivna fall och att vidta åtgärder antingen för åtal mot eller för utlämning av den som har begått sådant brott och som finns inom statens område. Konventionen innehåller också regler om skyldighet för konventionsstat att göra brottsundersökningar, ta gärningsmän i förvar, lämna vissa underrättelser m. m.

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

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

I en inom justitiedepartementet i juli 1970 upprättad promemoria (Ds Ju 1970: 17) angående lagstiftning om kapning av luftfartyg har behandlats frågan i vad mån ett svenskt tillträde till den då väntade konventionen om flygplanskapning kräver ändrad lagstiftning och frågan hur en sådan lagstiftning i ämnet bör utformas. I promemorian uttalades att övertygande skäl talade för att Sverige skulle tillträda en blivande konvention. Med tanke på bl. a. att det uppenbarligen fanns risk för att luftfartyg med svensk nationalitet utsattes för kapning eller att utländskt luftfartyg efter kapning fördes till Sverige ansågs emellertid lagstiftningsfrågan inte böra skjutas upp i avvaktan på att konventionen utarbetades. I promemorian lades i enlighet härmed fram förslag till lag om ändring i brottsbalken (BrB), innebärande att en särskild bestämmelse om straff för kapning av luftfartyg skulle införas i den svenska lagstiftningen. Förslaget bygger på det inom ICAO då föreliggande utkastet till konvention om ingripande mot flygplanskapning.

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

## 6.2 Ratifikation av konventionen

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

Konventionens bestämmelser överensstämmer i sak i stort sett med vad som redan gäller enligt svensk rätt. I några hänseenden finns dock avvikelser. Artikel 1 i konventionen innehåller en definition av den gärning som enligt konventionen utgör en brottslig handling och till vars bekämpande konventionen innehåller särskilda bestämmelser. I svensk rätt saknas straffbestämmelser som är direkt avsedda att tillämpas på flygplanskapning. Brottsbalken innehåller visserligen olika straffbestämmelser som i och för sig kan tillämpas också på flygplanskapning. Jag tänker närmast på bestämmelserna om olaga tvång, olaga frihetsberövande, framkallande av fara för annan, rån och sabotage. Brottbeskrivningarna i dessa lagrum är emellertid inte helt överensstämmande med konventionens gärningsbeskrivning. De lagändringar som skulle bli nödvändiga vid ett svenskt tillträde till konventionen är å andra sidan inte av större räckvidd eller av principiell betydelse. Från den synpunkten synes ett tillträde till konventionen inte inge några betänkligheter. Enligt artikel 2 förbinder sig konventionsstaterna att belägga kapningsbrott med strängt straff. För flertalet fall torde kravet i praktiken vara uppfyllt redan i gällande svensk strafflagstiftning. Under alla förhållanden är detta krav uttryck för en syn på kapningsbrottet som allmänt delas i vårt land och det synes därför inte möta några betänkligheter att genomföra den straffskärpning som för vissa fall kan vara påkallad för att kravet skall anses tillgodosett. Konventionens jurisdiktionsbestämmelser synes vid en svensk ratifikation böra föranleda en viss utvidgning av svensk domstols behörighet i fråga om kapningsbrott som begås utom riket av utlänning. Med hänsyn till brottets art och svårhetsgrad framstår emellertid en sådan utvidgning som godtagbar från svensk synpunkt. I övrigt synes gällande svensk lagstiftning stå i överensstämmelse med konventionens bestämmelser.

Sammanfattningsvis kan sålunda konstateras att det från rättsliga synpunkter inte möter några hinder att Sverige ratificerar Haagkonventionen. Enligt min mening är det från flera synpunkter angeläget att Sverige aktivt deltar i de ansträngningar som vidtagits på det internationella planet i syfte att bekämpa de allt oftare förekommande kapningarna av civila luftfartyg. För att man skall kunna komma till rätta med sådana handlingar är det önskvärt att de olika ländernas rättsregler på detta område effektiviseras och så långt möjligt harmoniseras så att

bl. a. därigenom förutsättningar skapas för ett internationellt samarbete i kampen mot flygkapningarna. Konventionen utgör ett betydelsefullt steg i denna riktning. Det får därför ses som ett starkt önskemål att konventionen snarast träder i kraft och vinner anslutning från så många stater som möjligt. Sverige har medverkat vid utarbetandet av konventionen och har också undertecknat den. De principer på vilka konventionen bygger är som framgår av det föregående redan nu ledande för vår syn på vilka åtgärder som bör vidtas för beivrande av det allvarliga brott som kapning av luftfartyg utgör. Genom att ratificera konventionen kan Sverige bidra till att dess bestämmelser blir ett effektivt medel i kampen mot flygplanskapningarna. Även Danmark, Finland och Norge torde komma att tillträda konventionen.

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

### 6.3 Lagstiftningsåtgärder

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

#### 6.3.1 Bestämmelse om straff för kapning av luftfartyg

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

Den anpassning av våra straffrättsliga regler till konventionsbestämmelserna som sålunda bör ske i samband med en ratifikation av konventionen bör enligt promemoriaförslaget ske genom att i brottsbalken införs en särskild bestämmelse om straff för kapning av luftfartyg. Detta förslag har genomgående vunnit remissinstansernas gillande. Goda skäl talar också enligt min mening för promemoriaförslaget i denna

del. I och med att antalet flygplanskapningar stiger, ökar riskerna för att sådana brott aktualiseras hos svenska domstolar och andra myndigheter. Det finns uppenbarligen risk för att luftfartyg av svensk nationalitet utsätts för kapning eller att utländskt luftfartyg kapas och förs till Sverige. Det kan också tänkas förekomma i större utsträckning än som hittills varit fallet att personer som utomlands har begått kapningsbrott tar sin tillflykt här. Om gärningsmannen inte utlämnas, kan frågan om att här inleda straffrättsligt förfarande bli aktuell. Det kan i fall av denna art framstå som en brist att det i den svenska lagstiftningen saknas en för sådana gärningar särskilt avpassad straffbestämmelse. Alldeles oberoende av Sveriges ratifikation av Haagkonventionen finns det således ett behov av en sådan bestämmelse.

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

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

Den föreslagna bestämmelsen avser endast olaga besittningstagande av luftfartyg. I promemorian diskuteras huruvida bestämmelsen bör omfatta också andra fortskaffningsmedel än luftfartyg, t. ex. fartyg och bussar. Det konstateras emellertid att gällande bestämmelser ger ett tillräckligt straffskydd mot sådana gärningar, varför den föreslagna bestämmelsen har begränsats till att avse luftfartyg. Även jag anser, att anledning saknas att låta straffbestämmelsen omfatta andra transportmedel än luftfartyg.

Enligt promemoriaförslaget skall den brottsliga gärningen ha ägt rum "under flygning". Härmed avses att få en motsvarighet till konventionstextens — numera även Haagkonventionens — krav på att gärningen skall ha ägt rum "on board an aircraft in flight". Emellertid är konventionens definition av uttrycket "in flight" mera vidsträckt än motsvarande definition i utkastet. Däri förstods med detta uttryck tiden från det ögonblick då kraft sätts in för att bringa fartyget att lyfta till det ögonblick då landningsrörelsen avslutas. Enligt art. 3.1 i Haagkonventionen anses emellertid vid tillämpning av konventionen ett luftfartyg vara "in flight" från det ögonblick då alla ytterdörrar har stängts efter ombordgåendet till det ögonblick då någon av ytterdörrarna har

öppnats för avstigning. Ett luftfartyg anses enligt denna definition vara under flygning också under s. k. "taxing", dvs. medan det förflyttar sig inom en flygplats från den s. k. plattan fram till startbanan eller, efter landning, från landningsbanan till plattan. Enligt definitionen skall flygningen vid nödlandning anses fortsätta till dess behörig myndighet har övertagit ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord. Med "nödlandning" torde böra förstås inte bara landning som företas på grund av bensinbrist, maskinhaveri eller annat liknande hinder mot fortsatt flygning utan också landning som har framtvingsats av någon som har kapat luftfartyget.

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

Enligt art. 1 i konventionen förutsätts att gärningsmannen förövat "våld eller hot om våld eller hot av annat slag". Konventionsutkastet hade en likalydande beskrivning av vilka tvångsåtgärder som avsågs. Enligt promemoriaförslaget straffbeläggs ingripande i luftfartygs förande som sker genom att någon övar olaga tvång, olaga hot eller skadegörelse. Innebörden av begreppen olaga tvång och olaga hot anges i promemorian vara bestämd genom beskrivningen i 4 kap. 4 § resp. 5 § BrB av dessa brott. Olaga tvång skall sålunda anses föreligga om tvånget har utövats genom misshandel eller i övrigt med våld, genom hot om brottslig gärning eller genom s. k. skandaliseringshot, dvs. hot att åtala eller ange annan för brott eller att till annan lämna menligt meddelande, såvida det tvång som hotet medför är otillbörligt.

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

åklagarhåll föreslås, att olaga hot och skadegörelse utelämnas i gärningsbeskrivningen.

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

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

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

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

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

För egen del anser jag att den brottsliga handlingen i överensstäm-

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

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

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

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

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

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

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

Man har anledning räkna med att de luftfartyg som blir föremål för kapning i allmänhet är sådana som används i linjefart för befordran av passagerare. Jag instämmer i vad vissa remissinstanser uttalat om att

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

Med anledning av förslaget från vissa remissinstanser att strafflatituden för det grova brottet skall omfatta också fängelse på livstid vill jag framhålla att livstidsstraff f. n. ingår i straffskalan endast för ett fåtal brott. Som exempel kan nämnas mord, människorov, grov mordbrand, allmänfarlig ödeläggelse som är att anse som grov, grovt sabotage samt spridande av gift eller smitta i fall som är att bedöma som grovt. Genomgående krävs enligt gärningsbeskrivningarna för dessa brott att en viss allvarlig effekt har inträtt och att sådan effekt har omfattats av gärningsmannens uppsåt. Motsvarande krav uppställs inte för fullbordat kapningsbrott. Inträffar till följd av en flygkapning något så allvarligt som t. ex. att luftfartyget störtar eller att någon passagerare eller besättningsmedlem berövas livet, kan straffbestämmelse med fängelse på livstid i straffskalan bli att tillämpa i konkurrens med bestämmelsen om kapning av luftfartyg. Jag anser det därför inte vara motiverat att för detta brott föreslå strängare maximipåföljd än fängelse i tio år. Inte heller i fråga om den nedre gränsen för straffskalan för grovt brott, fängelse ett år, finner jag skäl att frångå promemorieförslaget. De sålunda föreslagna strafflatituderna får anses ge klart uttryck för den allmänt omfattade meningen att kapningsbrott utgör en mycket allvarlig form av brottslighet. De betydande risker inte bara för personer ombord på det kapade luftfartyget utan också för annan lufttrafik inom samma område och för personer på den plats där fartyget tvingas landa bör givetvis beaktas vid straffmätningen vid sidan av sådana omständigheter som arten och graden av det våld eller hot som brukats vid handlingens utförande, de olägenheter av personlig eller ekonomisk natur som brottet medfört m. m.

Som exempel på omständigheter som kan komma ett kapningsbrott att framstå som grovt nämns i promemorieförslaget att genom brottet har framkallats fara för många människor eller att gärningen eljest varit

av särskilt farlig art. Jag kan för egen del biträda förslaget i denna del. Bland förhållanden som kan göra att gärningen framstår som särskilt farlig kan nämnas, att gärningsmannen gör bruk av vapen, förstör eller skadar instrument eller annan utrustning av betydelse för luftfartygets säkerhet eller att han själv övertar manövreringen utan att äga tillräckliga förutsättningar härför.

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

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

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

I promemorian har föreslagits, att också försök till kapning av luftfartyg görs straffbart. Enligt förslaget bör detta ske genom ett tillägg till 13 kap. 12 § BrB. I denna paragraf föreskrivs, att för försök till vissa i kapitlet angivna brott döms till ansvar enligt 23 kap. BrB. Enligt samma paragraf bestraffas också förberedelse eller stämpling till de angivna brotten samt underlåtenhet att avslöja sådana brott. Enligt promemorian bör dessa bestämmelser gälla även kapning av luftfartyg. Detta innebär bl. a. att bestämmelsen om straff för försök inte, såsom i konventionen, har begränsats till fall då gärningsmannen befinner sig ombord på luftfartyget. I likhet med remissinstanserna godtar jag promemoriaförslaget i denna del.

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

### 6.3.2 Bestämmelse om svensk domstols behörighet

I promemorian har inte lagts fram något förslag till ändring av gällande bestämmelser om svensk domstols behörighet. De krav som i konventionsutkastet ställdes på konventionsstaterna i fråga om domsrätt ansågs nämligen vara i praktiken uppfyllda genom reglerna i 2 kap. BrB om tillämpligheten av svensk strafflag. Emellertid är reglerna i art. 4 i Haagkonventionen om konventionsstats domsrätt vid-

sträcktare än motsvarande regler i det utkast som förelåg när promemorieförslaget upprättades. Art. 4.1 omfattar således inte bara kapningsbrott utan också varje annan våldshandling som gärningsmannen i samband med sådant brott begår mot passagerare eller besättning. I art. 4.1.c har vidare tagits in en regel om förhyrda luftfartyg. Enligt denna regel skall den stat ha domsrätt vari den som förhyr fartyget har sitt huvudkontor eller, om sådant inte finns, där han är stadigvarande bosatt. Dessutom har i art. 4.2 gjorts det betydelsefulla tillägget att konventionsstat skall kunna utöva domsrätt över kapningsbrott, när den misstänkte finns inom dess område och inte blir utlämnad till annan stat som har jurisdiktion enligt art. 4.1.

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

Fråga uppkommer om det behövs utvidgade domsregler med anledning av det särskilda omnämmandet i art. 4.1 i konventionen av våldshandling som har begåtts i samband med kapningsbrott. Reglerna i 2 kap. 2 och 3 §§ BrB om svensk strafflags tillämplighet på brott begångna utomlands ger åt svensk domstol så vidsträckt behörighet att det endast i sällsynta undantagsfall kan inträffa att sådana våldshandlingar som avses i art. 4.1 inte faller under svensk domsrätt. Tänkbara undantagsfall kommer för övrigt att avse brott av så ringa beskaffenhet att de i jämförelse med kapningsbrottet lär sakna betydelse vid påföljdens bestämmande. Jag finner det därför inte påkallat att föreslå någon ändring i domsreglerna beträffande sådana handlingar.

### 6.3.3 Övriga konventionsbestämmelser

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 6.3.4 *Ikraftträdandebestämmelser*

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

## Lagrådet

Lagrådets utlåtande innehåller följande.

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

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

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

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

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

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

Såsom framhålles i remissprotokollet synes konventionens bestäm-

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

### Departementschefen vid anmälan av lagrådets yttrande

Vid anmälan av lagrådets yttrande anförde statsrådet Geijer följande.

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

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

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

Syftet med reglerna i art. 7 torde vara att kapningsbrott vid prövning av fråga huruvida åtal skall anställas skall behandlas på samma sätt som andra allvarliga brott. Det finns däremot enligt min mening inte stöd för antagande att bestämmelserna i art. 7 medför skyldighet för konventionsstaterna att i fråga om kapningsbrott införa strängare åtalsregler än dem som enligt deras interna lagstiftning gäller i fråga om andra brott av lika allvarlig beskaffenhet. Den diskretionära prövningsrätt som åtalsmyndigheterna i en konventionsstat kan ha enligt lagstift-

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

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

### Utskottet

Mot bakgrund av de allvarliga säkerhetsproblem, som de s. k. flygplanskapningarna har skapat för den civila luftfarten, har inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) utarbetats en konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg. Konventionens bestämmelser innebär i huvudsak att varje konventionsstat åtar sig att belägga kapningsbrott med strängt straff, att tillse att domsrätt beträffande sådana brott finns i vissa särskilt angivna fall och att vidta åtgärder antingen för åtal mot eller för utlämning av den som har begått sådant brott och som finns inom statens område. Konventionen innehåller också regler om skyldighet för konventionsstat att göra brottsundersökningar, ta gärningsmän i förvar, lämna vissa underrättelser m. m.

I propositionen föreslås att riksdagen skall godkänna konventionen samt antaga ett vid propositionen fogat förslag till lag om ändring i brottsbalken, vilket utformats i nära anslutning till konventionens bestämmelser. Förslaget innebär att ett särskilt lagstadgande om straff för kapning av luftfartyg införes i brottsbalken. Enligt stadgandet skall den som ombord på luftfartyg medelst olaga tvång bemäktigar sig fartyget eller ingriper i dess manövrering dömas till fängelse i högst fyra år eller, om brottet är grovt, till fängelse mellan ett och tio år. Förslaget innefattar också sådan ändring i bestämmelserna om svensk domstols behörighet att svensk domstol liksom i fråga om folkrättsbrott ges domsrätt beträffande kapning av luftfartyg, oavsett var och av vem brottet har begåtts.

Utskottet delar departementschefens uppfattning att det från flera synpunkter är angeläget att Sverige aktivt deltar i de ansträngningar som vidtagits på det internationella planet i syfte att bekämpa de allt

oftare förekommande kapningarna av civila luftfartyg. Den föreliggande konventionen är ett konkret uttryck för dessa ansträngningar, och dess bestämmelser torde, om konventionen ratificeras av de omkring 50 stater som undertecknat den, bli ett effektivt medel i kampen mot den allvarliga brottslighet som flygplanskapningarna utgör. Då bestämmelserna också ger uttryck för en syn på kapningarna som torde vara allmän i vårt land, tillstyrker utskottet att riksdagen godkänner konventionen.

Utskottet har icke heller någon erinran mot att en särskild straffbestämmelse för kapning av luftfartyg införes i brottsbalken. Bestämmelsen har i Kungl. Maj:ts förslag införts i en ny paragraf i 13 kap., benämnd 5 a §, och utformats så att den mildare straffskalan — fängelse i högst fyra år — tagits upp i lagrummets första stycke, medan i ett andra stycke givits regler för det fall att brottet är av grov beskaffenhet. Straffskalan har för sådant fall angivits till fängelse, lägst ett och högst tio år. Beträffande utformningen har med hänsyn till kapningsbrottets allvarliga karaktär i motionen 1971: 1443 föreslagits att den strängare straffskalan skall upptas som huvudregel i lagrummets första stycke samt att den mildare straffskalan skall gälla brott av mindre grov beskaffenhet och föras till andra stycket. Förslaget överensstämmer med vad som härvidlag förordats av lagrådet.

Som framgår av vad utskottet ovan anfört anser utskottet att flygplanskapning utgör ett allvarligt brott. Kapningsbrott mot luftfartyg som användes för befordran av passagerare torde också med den lagtekniska lösning som valts i propositionen regelmässigt bli att bedöma som grovt och således föranleda tillämpning av paragrafens andra stycke. Skäl kan därför tala för motionärernas uppfattning att uppta den strängare straffskalan som huvudregel och den lindrigare för mindre grova fall av kapningsbrott. En sådan systematik har i brottsbalken använts t. ex. i fråga om mord, människorov och olaga frihetsberövande. Som departementschefen närmare utvecklar synes emellertid kapningsbrottet närmast vara att jämföra med sådana brott som olaga tvång, rån och sabotage. Straffbestämmelserna för dessa brott har alla den konstruktion av straffskalorna som Kungl. Maj:ts förevarande förslag upptar. Detsamma gäller f. ö. utan undantag beträffande de straffbestämmelser i 13 kap. brottsbalken, där brottet indelas i olika svårighetsgrader. Med hänsyn härtill anser utskottet att den systematik som föreslagits i propositionen bör godtas. I följd härav bör motionen inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Även i övrigt tillstyrker utskottet det framlagda lagförslaget.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. med avslag på motionen 1971: 1443 antager 13 kap. 5 a § i det genom propositionen 1971: 92 framlagda förslaget till lag om ändring i brottsbalken,

2. antager lagförslaget i övrigt,
3. godkänner den i Haag den 16 december 1970 undertecknade konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg.

Stockholm den 6 maj 1971

På justitieutskottets vägnar

ASTRID KRISTENSSON

*Närvarande:* fru Kristensson (m), fröken Bergegren (s), fröken Mattson (s), herrar Dockered (c), Ernulf (fp), Johansson i Växjö (c), Jönsson i Malmö (s), Westberg i Ljusdal (fp), Nygren (s), Schött (m), fru Hjelm-Wallén (s), fru Nordlander (vpk), fru Bergander (s), herrar Fransson (c) och Alf Pettersson i Malmö (s).

### Reservation

av fru *Kristensson* (m), herrar *Dockered* (c), *Ernulf* (fp), *Johansson* i Växjö (c), *Westberg* i Ljusdal (fp), *Schött* (m) och *Fransson* (c), vilka ansett

*dels* att utskottets yttrande från och med orden "Som framgår" på s. 19 bort ersättas med text av följande lydelse.

Den brottslighet, som det föreliggande lagförslaget avser att stävja, är enligt utskottets mening regelmässigt av mycket allvarlig beskaffenhet. Kapningsbrott mot luftfartyg som användes för befordran av passagerare torde också med den lagtekniska lösning som valts i propositionen i allmänhet bli att bedöma som grovt och således föranleda tillämpning av paragrafens andra stycke. En sådan ordning är enligt utskottets mening inte tillfredsställande. I likhet med motionärerna anser därför utskottet att lagtexten bör utformas så att den strängare straffskalan upptas som huvudregel i första stycket och den lindrigare får avse mindre grova fall och få sin plats i andra stycket. En sådan systematik har i brottsbalken använts beträffande brott av en med flygplanskapning jämförbar svårhetsgrad, t. ex. i fråga om mord, människorov och olaga frihetsberövande. De brott, som departementschefen åberopar som jämförelsematerial till stöd för den konstruktion av straffskalan som Kungl. Maj:ts förslag upptar, är, om än allvarliga, normalt icke av sådan svårhetsgrad att de bör jämföras med flygplanskapning. Utskottet tillstyrker således med bifall till motionen att 5 a § i det vid propositionen fogade lagförslaget ändras i överensstämmelse med vad utskottet ovan anförde.

I övrigt har utskottet ingen erinran mot Kungl. Maj:ts förslag.

*dels* att utskottet under 1. bort hemställa  
att riksdagen

1. med förklaring att propositionen 1971: 92 icke kunnat i oförändrat skick antagas samt med bifall till motionen 1971: 1443 för sin del antager 13 kap. 5 a § i det genom propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i brottsbalken med den ändring att lagrummet erhåller följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse.

*Kungl. Maj:ts förslag*

*Utskottets förslag*

### 13 KAP.

#### 5 a §

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

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

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

Om brottet är mindre grovt, dömes till fängelse i högst fyra år.





