

Nr 22

Av herr Bengtson, om straff för flygplanskapning.

(Lika lydande med motion nr 73 i Andra kammaren)

Kommunikationernas starka utveckling förändrar vårt samhälle och kräver ständiga anpassningsåtgärder såväl i fråga om statliga investeringar som i fråga om lagstiftning. På flygets område har utvecklingen varit särskilt framträdande, och en rad åtgärder och åtskilliga bestämmelser har utfärdats för att trygga passagerarnas säkerhet och intressen. På grund av flygets speciella karaktär med färdvägarna i luften har bestämmelser utfärdats som i många fall endast gäller flyget. Många av dessa är av internationell karaktär.

Under senare år har en företeelse uppkommit som fordrar snara åtgärder om den skall kunna stoppas. Det är den s. k. hijackingen av flygplan, d. v. s. nedtvingande med våld av civilflygplan. Fram till 1966 var endast ett fåtal fall av flygplanskapning rapporterade. Under 1967 var antalet fall fem, under 1968 var det 27 och under år 1969 fram till mitten av september mer än 50. I intet fall har kapning förekommit på svenskt territorium eller berört svensk luftfart.

Det kan finnas olika orsaker till flygplanskapning. En av dem är att en eller flera personer, med förbigående av alla ut- och inresebestämmelser som måhända skulle stoppat deras resa eller flykt, önskar komma över till ett annat land. Ett annat är att någon, av politiska eller andra skäl, önskar tvinga ner ett plan från ett visst land till ett annat land för att därmed reagera eller protestera mot ett lands handlande. Detta kan synas lockande därför att flygplanet med våld kan tvingas till ett land som vederbörande önskar komma till eller till ett land där flygplanskapning inte beivras.

Oavsett motivet till flygplanskapning medför handlingen alltid stora faror för passagerarna och flygplanet. Av säkerhetsskäl har varje flygplan sin bestämda höjd- och färdriktning, vilka noggrant kontrolleras från markstationerna. När ett flygplan under vapenhot tvingas att ta en annan kurs än den avsedda kan detta i vissa fall visserligen angivas till markstationerna, men det måste ändå medföra stor fara för planet och dess passagerare. Ytterligare en omständighet är att de kriminella element som utför kapningen inte har kunskap om planets färdkapacitet i fråga om bränsle o. d. Det måste också betecknas som en oförsvarlig handling att på grund av egna önskemål utsätta hundratals personer för livsfara och dessutom med tvång föra dem

till ett land till vilket de icke avsett att resa. De flesta länder där planen landat har efter längre eller kortare tid återlämnat flygplanet och låtit passagerarna fortsätta till sin bestämmelseort, men givetvis har en kapning medfört mycket stora kostnader både för flygbolaget och för passagerarna. Ingen annan än de som utfört brottet kan anses ersättningsskyldig, och dessa har i de flesta fall ingen möjlighet att betala någonting. En betydelsefull omständighet som underlättar bestraffandet är att ingen kan komma ur planet innan det landat, och efter landningen kan polis ta hand om brottslingarna.

Problemet med flygplanskapning är givetvis en internationell fråga. Piloternas organisation, som givetvis har allt intresse av att våldshandlingar mot flygplan stoppas, kan utöva press på den internationella organisationen för civilflyg, ICAO, så att överenskommelser träffas. Det kan vidare tänkas att piloterna kan vägra att flyga till länder som inte medverkar till att stoppa kapningarna. En internationell konvention, den s. k. Tokyo-konventionen av år 1963, har ratificerats av ett antal länder däribland Sverige. Den har nyligen trätt i kraft.

Oavsett internationella överenskommelser måste de som företar kapningen vara under sitt hemlands jurisdiktion, och det är därför sannolikt att de icke för med våld nedtvingade plan till sitt hemland, om där förefinnes en strafflagstiftning för sådana brott. Det är då givetvis önskvärt att alla länder i förebyggande syfte snarast möjligt utfärdar lagar om straff för flygplanskapning.

Med hänvisning till vad som sålunda anförts hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning i samråd med övriga nordiska länder för utarbetande av straffbestämmelser för flygplanskapning.

Stockholm den 14 januari 1970

Torsten Bengtson (cp)
