

Nr 159

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändrad lydelse av 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297), m. m.; given Stockholms slott den 11 november 1966.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att

dels antaga härvid fogat förslag till lag om ändrad lydelse av 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297),

dels godkänna den i Tokio den 14 september 1963 undertecknade konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg.

GUSTAF ADOLF

Herman Kling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner en i Tokio år 1963 undertecknad konvention om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg. Vidare föreslås att 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen ändras med anledning av konventionen. Lagförslaget har tillkommit i samarbete med berörda departement i Danmark, Finland och Norge.

Förslag
till
lag om ändrad lydelse av 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen
den 6 juni 1957 (nr 297)

Härigenom förordnas, att 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

4 §.

För upprätthållande av lydnaden och ordningen ombord äger befälhavaren bruka det våld, som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt.

Då fartyget är i fara eller nöden eljest kräver det, har befälhavaren rätt att bruka varje medel, som är nödvändigt för att framtinga lydnad eller återställa ordningen. Det åligger i sådant fall envar av besättningen att utan särskild anmaning lämna befälhavaren nödigt bistånd.

Göres större våld än som är medgivet, vare lag som eljest för sådant fall är stadgad.

(Föreslagen lydelse)

4 §.

När det påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande person eller egendom eller för upprätthållande av lydnaden och ordningen ombord, äger befälhavaren bruka det våld och vidtaga de åtgärder i övrigt som kunna anses försvarliga med hänsyn till omständigheterna.

I fall som avses i första stycket skall medlem av besättningen utan särskild anmaning lämna befälhavaren det bistånd han behöver. Efter anmaning av befälhavaren äger även passagerare lämna sådant bistånd.

Om det till förebyggande av att luftfartygets säkerhet eller säkerheten för person eller egendom ombord äventyras är nödvändigt att åtgärd som avses i första stycket vidtages utan dröjsmål, äger medlem av besättningen och passagerare vidtaga åtgärden utan anmaning av befälhavaren.

5 §.

Förövas å — — — — — kunna uppskjutas.

Befälhavaren skall, så långt omständigheterna medgiva, sörja för att den brottslige icke avviker och äger för sådant ändamål taga honom

Befälhavaren skall, så långt omständigheterna medgiva, sörja för att den brottslige icke avviker och äger för sådant ändamål taga ho-

(Nuvarande lydelse)

i förvar till dess han kan överlämnas till svensk polisman eller, utom riket, till behörig utländsk myndighet eller, där hinder icke möter, till svensk konsul.

Föremål som *må* antagas äga betydelse för utredning om brottet *må* av befälhavaren tagas i förvar till dess det kan överlämnas till polisman eller myndighet som avses i andra stycket.

(Föreslagen lydelse)

nom i förvar. *Bestämmelserna i 4 § andra stycket äga motsvarande tillämpning. Den brottslige får ej utan eget samtycke hållas i förvar längre än till dess han kan överlämnas till svensk polisman eller, utom riket, till behörig utländsk myndighet eller till svensk konsul.*

Föremål som *kan* antagas äga betydelse för utredning om brottet *får befälhavaren taga i förvar. Befälhavaren skall tillhandahålla polisman eller myndighet som avses i andra stycket de upplysningar och de föremål i hans besittning som kunna vara av betydelse för utredning om brottet.*

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet på Stockholms slott den 30 september 1966.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändrad lydelse av 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen* samt anför.

I 5 kap. luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297) finns bestämmelser om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord. Bl. a. ges regler om befälhavarens och besättningens befogenheter för att trygga säkerheten och upprätthålla ordningen ombord på luftfartyget och om befälhavarens skyldigheter när brott förövas ombord. Dessa regler är omedelbart tillämpliga bara på svenska luftfartyg. Med stöd av en fullmaktsbestämmelse i 5 kap. 11 § luftfartslagen har emellertid Kungl. Maj:t i 53 § luftfartskungörelsen den 24 november 1961 (nr 558) föreskrivit att, om lagen i den stat där utländskt luftfartyg är registrerat tillägger befälhavaren samma behörighet som enligt nämnda regler tillkommer befälhavare på svenskt luftfartyg, behörigheten får utövas även inom svenskt område.

Den 14 september 1963 antogs på en diplomatisk konferens i Tokio en konvention om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg. Till grund för konventionen låg ett förslag som hade upprättats inom Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) juridiska kommitté. Konventionen reglerar väsentligen frågor om befälhavares, besättningsmedlems och passagerares skyldigheter och befogenheter i anledning av brott ombord på luftfartyg eller eljest för upprätthållande av ordning och säkerhet ombord. Konventionen har undertecknats av tjugosex stater, bland dem Norge och Sverige men inte övriga nordiska stater. Den träder i kraft när den har ratificerats av tolv signatärmakter. Konventionen har hittills ratificerats av Filippinerna, Republiken Kina och Portugal.

Konventionen i de franska och engelska versionerna samt i en inom justitiedepartementet utarbetad svensk översättning torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

Företrädare för det danska justitsministeriet och ministeriet för offentliga arbeten, det finska justitieministeriet, det norska justisdepartementet och det svenska justitiedepartementet har under åren 1964 och 1965 hållit överläggningar om en samnordisk lagstiftning på grundval av Tokiokonventionen. Enighet har därvid uppnåtts om att de nordiska länderna bör ansluta sig till konventionen. I anslutning till överläggningarna har inom justitiedepartementet i november 1965 upprättats en promemoria angående ifrågasatt svenskt biträdande av Tokiokonventionen (stencil Ju 1965: 12). Vid promemorian har fogats bl. a. förslag till lag om ändrad lydelse av 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen. Förslaget överensstämmer såväl sakligt som formellt nära med motsvarande danska och norska lagförslag. Folketinget och stortinget har redan antagit dessa lagförslag. Något finskt lagförslag föreligger ännu inte. Promemoriaförslaget torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Efter remiss har yttranden över promemorian avgivits av riksåklagaren — efter hörande av länsåklagarmyndigheterna i Blekinge län och Kronobergs län, Malmöhus län samt Hallands län — hovrätten för Västra Sverige, rikspolisstyrelsen, luftfartsstyrelsen, Landsorganisationen (LO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Scandinavian Airlines System (SAS), och Svensk pilotförening.

Gällande bestämmelser

I 5 kap. luftfartslagen ges bestämmelser om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord.

I 1 och 2 §§ föreskrivs att på svenskt luftfartyg skall finnas befälhavare, som äger högsta myndighet ombord. Vidare ges bestämmelser om befälhavarens skyldigheter med avseende på fartygets luftvärdighet, utrustning, bemanning, tillsyn m. m.

Enligt 3 § skall befälhavaren ha uppsikt över luftfartyget och dess besättning samt passagerare och gods. Han äger, när det visar sig nödvändigt, tillfälligt ålägga medlem av besättningen att utföra annat arbete än det för vilket han anställts. Passagerare skall noggrant iaktta vad befälhavaren föreskriver i fråga om ordningen ombord. När omständigheterna kräver det, äger befälhavaren landsätta eller vägra att ta ombord medlem av besättningen, passagerare eller gods.

I 4 § regleras de befogenheter att tillgripa våld som tillkommer befälhavaren, när det gäller att upprätthålla lydnaden och ordningen eller säkerheten ombord. För att upprätthålla lydnaden och ordningen ombord äger befälhavaren enligt första stycket använda det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses vara försvarligt. När fartyget är i fara eller

nöden i annat fall kräver det, äger befälhavaren enligt andra stycket använda varje medel som är nödvändigt för att framtvunga lydnad eller återställa ordningen. I sådant fall är varje medlem av besättningen skyldig att utan särskild anmaning lämna befälhavaren det bistånd som behövs. Används större våld än som är medgivet enligt dessa regler, gäller enligt 4 § tredje stycket vad som eljest är föreskrivet för sådant fall.

I 5 § meddelas bestämmelser för det fall att svårare brott förövas ombord på luftfartyg. Enligt första stycket skall befälhavaren i sådant fall så vitt möjligt vidta de åtgärder som fordras för utredning av saken och som inte kan uppskjutas utan våda. Andra stycket föreskriver att befälhavaren så långt omständigheterna medger skall sörja för att den brottslige inte avviker och att han för detta ändamål äger ta den brottslige i förvar till dess denne kan överlämnas till svensk polisman eller, utom Sverige, till behörig myndighet eller svensk konsul. Föremål som kan antas vara av betydelse för utredningen kan enligt tredje stycket också tas i förvar till dess det kan överlämnas till polisman eller myndighet som nyss nämnts.

I 6—8 §§ meddelas vissa bestämmelser om befälhavarens skyldighet i fråga om fartygshandlingar och om de åtgärder som skall vidtas när fartyget råkar i nöd eller när allvarigare olyckshändelser inträffat eller hotar.

Enligt 9 § åligger det var och en som gör tjänst ombord på luftfartyg bl. a. att noggrant efterkomma förmans order angående tjänsten och att tillgodose ombordvarandes säkerhet och bästa.

I 10 § föreskrivs att den som på grund av alkoholpåverkan eller liknande orsak inte kan fullgöra sina åligganden på ett betryggande sätt inte får göra tjänst ombord.

De nu återgivna bestämmelserna i 5 kap. luftfartslagen är omedelbart tillämpliga bara beträffande svenskt luftfartyg. Enligt 11 § i samma kapitel ankommer det på Kungl. Maj:t att bestämma i vad mån föreskrifterna skall tillämpas i fråga om utländskt luftfartyg vid luftfart inom svenskt område. I fråga om bestämmelserna i 5 kap. 3—5 §§ luftfartslagen har så skett genom föreskrifterna i 53 § tredje stycket luftfartskungörelsen. Där föreskrivs — i första punkten — att, om befälhavare på utländskt luftfartyg enligt lagen i den stat där luftfartyget är registrerat äger behörighet som avses i 5 kap. 3, 4 eller 5 § luftfartslagen, sådan behörighet får utövas även inom svenskt område. Har befälhavaren inom svenskt område tagit någon i förvar eller eljest berövat honom friheten eller inkommer luftfartyget till riket med någon ombord, som är tagen i förvar eller eljest berövad friheten, skall enligt andra punkten anmälan om förhållandet genast göras till polismyndighet eller till flygtrafikledning.

Beträffande rätt att anmoda luftfartyg att landa, när person som är misstänkt för brott befinner sig ombord, ges bestämmelser i 103 § luftfartskungörelsen. Vid förundersökning i brottmål äger undersökningsledaren

enligt 103 § första stycket hos luftfartsstyrelsen eller flygtrafikledning begära att luftfartyg anmodas landa, om han anser det nödvändigt för efterspanande av person, som på sannolika skäl är misstänkt för brott för vilket är stadgat fängelse i ett år eller däröver, eller person som är häktad eller anhållen eller om undersökningsledaren anser det nödvändigt för utredning av sådant brott. Framställningen skall efterkommas, om det inte med hänsyn till säkerheten eller i övrigt är särskilda skäl däremot. Enligt andra stycket i samma paragraf tillkommer motsvarande befogenhet polismyndighet, som finner anmaning att landa oundgängligen påkallad för efterspanande av häktad eller anhållen person eller någon som har rymt från anstalt, samt i vissa fall även tulltjänsteman. Reglerna om anmaning att landa i anledning av misstanke om brott är tillämpliga, även om brottet inte har begåtts ombord på luftfartyget.

I 2 kap. 1—5 §§ brottsbalken behandlas bl. a. frågan om svensk lags tillämplighet och svensk domstols behörighet beträffande brott begångna ombord på luftfartyg. Enligt dessa bestämmelser skall den som begått brott ombord på svenskt luftfartyg dömas enligt svensk lag och vid svensk domstol, oavsett om luftfartyget befann sig inom eller utom riket när brottet begicks. Har brottet begåtts på utländskt luftfartyg, när detta befann sig inom Sverige, sker likaledes lagföring enligt svensk lag och vid svensk domstol. I detta fall fordras dock tillstånd av Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t bemyndigat för väckande av åtalet, om brottet var riktat mot utlänning eller mot utländskt intresse. Har svensk medborgare eller utlänning med hemvist i Sverige förövat brott ombord på utländskt luftfartyg, medan fartyget befann sig utom riket, är också svensk lag tillämplig och svensk domstol behörig. Även i detta fall fordras särskilt tillstånd för åtals väckande. Har utlänning utan hemvist i Sverige begått brott ombord på utländskt luftfartyg när detta befann sig utom riket, är svensk domstol däremot i princip inte behörig att pröva åtal för brottet.

Av bestämmelserna i 2 kap. 6 § brottsbalken följer vidare att åtal för gärning, för vilken gärningsmannen undergått straff eller annan påföljd utom riket, inte får ske i Sverige utan tillstånd av Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t bemyndigat. Blir gärningsmannen åtalad, skall vid påföljdens bestämmande hänsyn tas till den påföljd han undergått utom riket. Domstolen kan i dessa fall bestämma straffet under minimum eller helt efterge påföljd.

Slutligen bör anmärkas att brott, som begåtts på utländskt luftfartyg, enligt 3 § lagen den 6 december 1957 (nr 668) om utlämning för brott vid tillämpning av nämnda lag jämföras med brott som begåtts utom riket. Utlämning kan således ske, även om luftfartyget befann sig inom riket, när brottet förövades.

Huvuddragen av Tokiokonventionen

Kapitel I i konventionen (art. 1 och 2) innehåller bestämmelser om konventionens tillämpningsområde.

Konventionen är tillämplig beträffande *dels* straffbelagda handlingar, *dels* handlingar som, oavsett om de innefattar brott eller inte, äventyrar eller är ägnade att äventyra luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord eller som äventyrar god ordning och lydnad ombord (*art. 1 mom. 1*). För att konventionen skall vara tillämplig krävs vidare att handlingen begåtts ombord på ett i fördragsslutande stat registrerat luftfartyg medan detta befann sig under flygning eller på område som inte är statligt territorium (*art. 1 mom. 2*). Ett luftfartyg anses vid tillämpning av denna bestämmelse vara under flygning från det kraft insätts för att få fartyget att lyfta till det ögonblick då landningsrörelsen avslutas (*art. 1 mom. 3*). Konventionens bestämmelser gäller i princip inte politiska brott eller handlingar som utgör brott enligt ras- eller religionsdiskriminerande lagstiftning, om inte ingripande är påkallat av hänsyn till säkerheten ombord (*art. 2*). Denna huvudregel skall dock enligt uttrycklig föreskrift inte hindra en fördragsslutande stat att ingripa mot ett främmande luftfartyg för att utöva straffrättslig jurisdiktion över vissa i art. 4 närmare uppräknade typer av brott (jfr redogörelsen i det följande för art. 4).

Konventionen är inte tillämplig på luftfartyg som används inom militär-, tull- eller polisväsendet (*art. 1 mom. 4*).

I kapitel II (art. 3 och 4) meddelas vissa jurisdiktionsbestämmelser. Den stat där luftfartyget är registrerat äger utöva jurisdiktion över handlingar begångna ombord på fartyget (*art. 3 mom. 1*). Fördragsslutande stat är skyldig att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att den skall kunna utöva jurisdiktion över sådana handlingar (*art. 3 mom. 2*). Registreringsstaten är emellertid inte exklusivt behörig. Konventionen medför över huvud inte någon inskränkning i de fördragsslutande staternas rätt att utöva straffrättslig jurisdiktion med stöd av nationell lag (*art. 3 mom. 3*). Däremot begränsar konventionen fördragsslutande stats rätt att ingripa mot ett främmande luftfartyg under flygning för att utöva straffrättslig jurisdiktion i anledning av brott som begåtts ombord. Sådant ingripande får ske endast i vissa särskilt angivna fall (*art. 4*).

Kapitel III (art. 5—10) reglerar de befogenheter som tillkommer befälhavaren, medlem av besättningen och passagerare, när någon ombord begått eller är i färd med att begå brott eller annan handling.

Kapitlet inleds med särskilda föreskrifter om dess tillämpningsområde. Kapitlets bestämmelser är i princip inte tillämpliga på handlingar som förövas av någon ombordvarande medan luftfartyget befinner sig över den

stat där det är registrerat eller över område som inte utgör statligt territorium. Bestämmelserna är emellertid tillämpliga när den plats från vilken luftfartyget senast lyft före det handlingen förövades eller den plats där nästföljande landning avses äga rum ligger i annan stat än registreringsstaten liksom när luftfartyget efter det handlingen förövades flyger in i luft- rummet över en annan stat med vederbörande ombord (*art. 5 mom. 1*).

I inledningen till kapitlet ges vidare en från art. 1 mom. 3 något avvikande definition av begreppet »luftfartyg under flygning». Vid tillämpning av bestämmelserna i kapitel III skall sålunda ett luftfartyg anses vara under flygning från det ögonblick då alla ytterdörrar stängts till det ögonblick då någon av ytterdörrarna åter öppnats för avstigning (*art. 5 mom. 2*).

Befälhavaren äger enligt *art. 6 mom. 1* ingripa, bl. a. med omhändertagande, mot den som — enligt vad befälhavaren har grundad anledning tro — ombord på fartyget begått eller är i färd med att begå ett sådant brott eller en sådan handling som avses i art. 1. Endast sådana åtgärder får vidtas som är skäliga och nödvändiga (»reasonable measures... which are necessary») för att skydda luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord eller för att upprätthålla god ordning och lydnad ombord eller slutligen för att gärningsmannen skall kunna överlämnas till behörig myndighet eller ilandsättas enligt de bestämmelser därom som konventionen innehåller (*art. 6 mom. 1 a—c*). Befälhavaren kan ålägga eller bemyndiga medlem av besättningen att lämna bistånd vid omhändertagande av den som han själv äger ta i förvar. Han kan också bemyndiga men inte ålägga en passagerare att bistå honom vid sådan åtgärd (*art. 6 mom. 2 första punkten*).

Medlem av besättningen eller passagerare äger också utan särskild anmaning från befälhavaren vidta skäliga förebyggande åtgärder, när han har skälig anledning tro, att sådana åtgärder är omedelbart påkallade för att skydda luftfartygets säkerhet eller säkerheten ombord (*art. 6 mom. 2 andra punkten*).

Om någon har tagits i förvar, får åtgärden i princip inte bestå längre än till dess luftfartyget landar (*art. 7 mom. 1*). Undantag gäller emellertid bl. a. för det fall att den som omhändertagits själv medger att åtgärden får bestå under den fortsatta färden (*art. 7 mom. 1 c*).

Enligt *art. 7 mom. 2* åligger det befälhavare, som omhändertagit någon enligt art. 6, att snarast möjligt underrätta myndigheterna i den stat där luftfartyget landar om sin åtgärd och om skälen till denna.

När luftfartyget landar, äger befälhavaren sätta i land person som, enligt vad befälhavaren har skälig anledning tro, ombord på luftfartyget har begått eller är i färd med att begå en handling vilken äventyrar säkerheten eller god ordning och lydnad ombord, dock bara under förutsättning

att åtgärden är nödvändig för att skydda säkerheten eller god ordning och lydnad ombord (*art. 8 mom. 1*).

Har befälhavaren grundad anledning tro att någon ombord på luftfartyget har begått en handling som enligt befälhavarens mening utgör ett allvarligt brott enligt registreringslandets lag, äger han överlämna vederbörande till behörig myndighet i fördragsslutande stat, inom vars område luftfartyget landar (*art. 9 mom. 1*).

I *art. 8 mom. 2* och *art. 9 mom. 2* ges vissa föreskrifter om skyldighet för befälhavaren att snarast underrätta myndigheterna i den stat där luftfartyget landar om att han illsätter någon enligt *art. 8 mom. 1* resp. avser att överlämna någon enligt *art. 9 mom. 1* samt om anledningen till åtgärden. *Art. 9 mom. 3* innehåller vissa föreskrifter om skyldighet för befälhavare att när han överlämnar någon ge de upplysningar och tillhandahålla de bevis som han lagligen innehar.

I *art. 10* ges regler om ansvarsfrihet. Har en åtgärd vidtagits i överensstämmelse med konventionen, kan varken befälhavaren, medlem av besättningen, passagerare, luftfartygets ägare eller innehavare eller den för vars räkning flygningen utförts göras ansvarig för åtgärden i rättegång, som rör behandlingen av den mot vilken åtgärden företogs. Bestämmelsen gäller såväl det straffrättsliga som det skadeståndsrättsliga ansvaret.

Kapitel IV (*art. 11*) reglerar fall av olaga besittningstagande av luftfartyg, s. k. »hijacking». Har någon olagligen genom våld eller hot om våld förövat en handling som innebär ingripande i eller utövande av kontrollen över ett luftfartyg under flygning eller är sådan handling på färde, åligger det de fördragsslutande staterna att vidta de åtgärder som påkallas för att kontrollen över fartyget skall kunna återföras till befälhavaren eller vidmakthållas av honom (*art. 11 mom. 1*). Vidare åligger det den fördragsslutande stat där luftfartyget landar att återställa fartyget och dess last till deras rättmätiga innehavare samt att tillåta passagerare och besättning att fortsätta resan så snart som möjligt (*art. 11 mom. 2*).

Kapitel V (*art. 12—15*) innehåller bestämmelser om de fördragsslutande staternas rättigheter och skyldigheter, när befälhavaren vill sätta i land eller överlämna någon eller när någon som misstänks för olaga besittningstagande av luftfartyg går i land.

Fördragsslutande stat skall tillåta illsättning enligt *art. 8 mom. 1* (*art. 12*) samt ta emot den som befälhavaren överlämnar enligt *art. 9 mom. 1* (*art. 13 mom. 1*). Om det påkallas av omständigheterna, skall fördragsslutande stat ta i förvar person som mottagits eller som misstänks för olaga besittningstagande. För att förhindra att sådan person avviker kan också andra åtgärder tillgripas. Åtgärderna skall vidtas enligt statens egen lag och får bestå endast under den tid som fordras för att straffrättsligt förfarande eller förfarande för utlämning skall kunna inledas (*art. 13*

mom. 2). Den som tagits i förvar skall få hjälp att komma i förbindelse med behörig representant för sitt hemland (*art. 13 mom. 3*). En preliminär undersökning skall omedelbart inledas av den stat till vilken någon överlämnats eller inom vars område ett luftfartyg landat, sedan handling som innebär olaga besittningstagande förövats (*art. 13 mom. 4*). Meddelande om att någon tagits i förvar i en fördragsslutande stat skall genast lämnas till den stat där luftfartyget är registrerat och till den stat i vilken den omhändertagne är medborgare. Till dessa stater skall också lämnas meddelanden om resultatet av verkställd undersökning och om huruvida den stat som omhändertagit vederbörande avser att utöva jurisdiktion i saken (*art. 13 mom. 5*).

Den som blivit ilandsatt enligt art. 8 mom. 1 eller överlämnad enligt art. 9 mom. 1 eller som gått i land efter att ha gjort sig skyldig till olaga besittningstagande kan återsändas till den stat där han är medborgare eller stadigvarande bosatt eller till stat där han påbörjade flygningen, om han själv inte kan eller inte vill fortsätta sin resa. Denna befogenhet kan dock inte av en fördragsslutande stat utövas mot dess egna medborgare eller mot dem som är stadigvarande bosatta i den staten (*art. 14 mom. 1*).

Varken ilandsättning, överlämnande, tagande i förvar, återsändande eller de övriga åtgärder som kan vidtas enligt art. 13 mom. 2 skall anses innefatta tillstånd att inresa till den berörda staten, och konventionens bestämmelser skall inte inverka på utlämningslagstiftningen i de fördragsslutande staterna (*art. 14 mom. 2*).

Den mot vilken en åtgärd vidtagits enligt art. 8 mom. 1 eller art. 9 mom. 1 eller som gått i land efter att ha gjort sig skyldig till olaga besittningstagande av luftfartyg skall ha frihet att fortsätta till den ort han väljer, om hans kvarstannande inte fordras för att han skall kunna utlämnas eller för att straffrättsligt förfarande skall kunna inledas mot honom (*art. 15 mom. 1*). Han skall, med förbehåll för vad som kan gälla enligt utlämnings- och utlämningslagstiftningen i vederbörande stat, åtnjuta samma skydd och säkerhet som under motsvarande omständigheter bereds medborgare i den stat där åtgärden vidtas (*art. 15 mom. 2*).

Kapitel VI (art. 16—18) innehåller vissa bestämmelser av mer allmän karaktär. Av dessa kan här nämnas regeln i *art. 16 mom. 1*, enligt vilken ett brott, som förövats ombord på ett luftfartyg, vid tillämpning av utlämningsbestämmelser skall anses begånget inte bara på den ort där det förövades utan också inom den stat där luftfartyget är registrerat, och *art. 16 mom. 2*, som utsäger att i övrigt ingen bestämmelse i konventionen skall anses grunda förpliktelse att medge utlämning.

Kapitel VII (art. 19—26) innehåller slutbestämmelser. Konventionen träder som nämnts i kraft, när den har ratificerats av tolv signatärmakter. För dessa stater träder den i kraft på nittionde dagen efter depositionen av det tolfte ratifikationsinstrumentet. För stat som därefter ratificerar

konventionen träder den i kraft på nittionde dagen efter det att den statens ratifikationsinstrument deponerades (*art. 21*). Konventionen kan uppsägas med en uppsägningstid av sex månader (*art. 23*). Tvister angående tolkningen eller tillämpningen av konventionen skall hänskjutas till skiljedom. Om de tvistande staterna inte inom sex månader från det framställning om inledande av skiljeförfarande gjordes har enats om hur detta skall vara anordnat, kan tvisten hänskjutas till den internationella domstolen i Haag (*art. 24*). Reservation får göras mot bestämmelserna i art. 24 men ej mot konventionen i övrigt (*art. 25*).

Departementspromemorian

I promemorian diskuteras i vad mån en svensk ratificering av konventionen kräver ny eller ändrad lagstiftning.

Promemorian förutsätter att vid överförande av konventionens bestämmelser till nationell lag dessa skall göras generellt tillämpliga på både internationell och nationell civil luftfart. Konventionens bestämmelser om tillämpningsområdet (*art. 1 och 5*) skulle därför inte föranleda några självständiga författningsbestämmelser.

I anslutning till bestämmelserna i art. 5 om tillämpningsområdet för kapitel III görs vissa påpekanden. De befogenheter som enligt bestämmelserna i kap. III i konventionen (*art. 6—10*) tillkommer luftfartygs befälhavare är enligt promemorian av den art att regleringen härav bör ske i 5 kap. luftfartslagen. De paragrafer i nämnda lag som berörs av dessa konventionsbestämmelser och i vilka vissa ändringar möjligen kan bli påkallade är 5 kap. 4 och 5 §§. Där upptagna bestämmelser är visserligen omedelbart tillämpliga endast beträffande befälhavare på svenskt luftfartyg. Enligt 53 § luftfartskungörelsen skall emellertid behörighet som enligt nämnda lagrum i luftfartslagen tillkommer befälhavare på svenskt luftfartyg också få utövas inom svenskt område av befälhavare på luftfartyg registrerat i stat, vars lagstiftning tillägger befälhavaren motsvarande behörighet. Under förutsättning att bestämmelserna i 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen bringas i överensstämmelse med bestämmelserna i kap. III i konventionen torde enligt promemorian Sveriges förpliktelser att respektera rätten för befälhavare på övriga konventionsstats luftfartyg att i Sverige utöva de befogenheter som enligt nämnda kapitel i konventionen tillkommer dem bli uppfyllda genom 53 § luftfartskungörelsen.

De bestämmelser konventionen innehåller om de fördragsslutande staternas inbördes skyldigheter — art. 2, art. 11 mom. 1, art. 13 mom. 5 och art. 18 — behöver enligt promemorian inte föranleda några andra lagstift-

ningsåtgärder än att vissa på art. 13 mom. 5 grundade bestämmelser om underrättelseskyldighet möjligen bör meddelas av Kungl. Maj:t.

Jurisdiktionsreglerna i art. 3 mom. 1 och 2 står enligt promemorian sakligt i överensstämmelse med bestämmelserna i 2 kap. 2, 3 och 5 §§ brottsbalken. Art. 3 mom. 3 medför ej någon förpliktelse för de fördragslutande staterna och påkallar därför inte heller några lagstiftningsåtgärder.

Reglerna i art. 4 om rätt att ingripa mot främmande luftfartyg har närmast sin motsvarighet i 103 § luftfartskungörelsen, vilken emellertid för vissa fall ger längre gående befogenheter än konventionen. Med hänsyn härtill bör enligt promemorian i 103 § luftfartskungörelsen införas en föreskrift om att paragrafens bestämmelser om rätt för förundersökningsledare m. fl. att begära att luftfartyg anmodas landa inte gäller, om hinder mot ingripande möter på grund av bestämmelse i internationellt fördrag som biträtts av Sverige.

Konventionens bestämmelser i art. 6—10 om befogenheter och förpliktelser för befälhavare, medlem av besättningen och passagerare ansluter enligt promemorian i sina huvuddrag nära till de bestämmelser härom som redan finns i 5 kap. luftfartslagen och luftfartskungörelsen. Dessa konventionsbestämmelser bör emellertid enligt promemorian föranleda vissa smärre ändringar i nämnda kap. i luftfartslagen och i luftfartskungörelsen. Såvitt gäller 5 kap. luftfartslagen torde behovet av ändringar inskränka sig till 4 och 5 §§. Även 5 kap. 3 § luftfartslagen har visserligen sin motsvarighet i konventionen men behöver enligt promemorian inte ändras.

Rörande här ifrågavarande konventionsbestämmelser och därav föranledda lagstiftningsåtgärder anföras vidare i promemorian.

De befogenheter som enligt art. 6 mom. 1 a) och b) samt mom. 2 första punkten tillkommer befälhavaren torde denne redan kunna utöva med stöd av gällande bestämmelser i 5 kap. 4 § luftfartslagen. Lagtexten bör dock bringas i närmare överensstämmelse med konventionstexten.

Art. 6 mom. 1 c) har sin motsvarighet i 5 kap. 5 § andra stycket luftfartslagen. Den befogenhet att också för hithörande fall påkalla bistånd av besättningsmedlem eller passagerare som enligt mom. 2 första punkten tillkommer befälhavaren bör återspeglas i den svenska lagtexten. I 5 kap. 5 § luftfartslagen bör därför införas en föreskrift, att bestämmelserna i 4 § om bistånd av besättning och passagerare skall äga motsvarande tillämpning. Föreskriften bör enligt promemorian tas upp i paragrafens andra stycke.

Bestämmelserna i art. 6 mom. 2 andra punkten om behörighet för besättningsmedlem och passagerare att i vissa fall vidta förebyggande åtgärder till skydd för luftfartygets eller ombordvarande personers eller egendoms säkerhet bör enligt promemorian föranleda särskild bestämmelse i 5 kap. 4 § luftfartslagen.

Bestämmelserna i art. 7 mom. 1 om rätten att hålla ombordvarande i för-

var torde enligt promemorian inte föranleda annan lagstiftningsåtgärd än att i 5 kap. 5 § andra stycket luftfartslagen tas in bestämmelse av innebörd att åtgärd för tagande i förvar i varje fall får bestå så länge den som blivit föremål för åtgärden samtycker därtill (jfr 24 kap. 23 § rättegångsbalken). Vad som sägs i art. 7 mom. 2 om befälhavarens underrättelseskyldighet torde redan nu ha full täckning i 53 § tredje stycket luftfartskungörelsen.

Föreskrifterna i art. 8 mom. 1 om ilandsättning torde enligt promemorian redan vara täckta av bestämmelserna i 5 kap. 3 § tredje stycket luftfartslagen. Den i art. 8 mom. 2 föreskrivna underrättelseskyldigheten bör föranleda en tilläggsföreskrift i 53 § tredje stycket luftfartskungörelsen.

Bestämmelsen i art. 9 mom. 1 om överlämnande av den som misstänks för allvarligt brott påkallar enligt promemorian inte någon lagstiftningsåtgärd (jfr 5 kap. 5 § luftfartslagen). Den i mom. 2 av samma artikel föreskrivna skyldigheten för befälhavaren att till vederbörande myndigheter göra anmälan om sin avsikt att överlämna person ombord till myndigheterna i den konventionsstat där fartyget kommer att landa bör enligt promemorian bara föranleda en tilläggsföreskrift i 53 § tredje stycket andra punkten luftfartskungörelsen.

Bestämmelsen i art. 9 mom. 3 om befälhavarens skyldighet att lämna upplysningar m. m. motsvaras närmast av 5 kap. 5 § tredje stycket luftfartslagen. Lagrummet bör emellertid enligt promemorian bringas i närmare överensstämmelse med konventionsbestämmelsen.

Reglerna i art. 10 om ansvarsfrihet för befälhavare m. fl. torde enligt promemorian inte utsäga annat eller mera än som för svensk rätts del följer av allmänna straff- och civilrättsliga grundsatser. Från svensk synpunkt synes bestämmelsen därför överflödig. Att ta in en motsvarande bestämmelse i den svenska lagstiftningen kan närmast verka vilsedande och inbjuda till slutsatsen att de i artikeln omnämnda personerna åtnjuter något slags immunitet, fastän konventionsbestämmelsen uppenbart inte har annan eller vidsträcktare innebörd än att straff- eller skadeståndsansvar inte skall ifrågakomma i anledning av ingripanden som sker i överensstämmelse med konventionen och som följaktligen är att anse som rättsenliga. I promemorian påpekas i detta sammanhang särskilt, att befrielse från ersättningsskyldighet föreligger bara i förhållande till den mot vilken ingripandet riktas.

Bestämmelserna i art. 11 mom. 2 om bl. a. återställande av luftfartyg påkallar enligt promemorian inte några särskilda lagbestämmelser, eftersom man redan enligt rådande praxis hos oss torde följa de principer som kommer till uttryck i konventionen.

Att befälhavare på svenskt luftfartyg har den befogenhet att sätta i land ombordvarande som avses i art. 12 i konventionen följer enligt promemorian av 5 kap. 3 § luftfartslagen. Såvitt gäller rätten att sätta i land personer inom svenskt område kommer motsvarande befogenhet enligt 53 §

tredje stycket luftfartskungörelsen att tillkomma befälhavare på luftfartyg hemmahörande i övriga till Tokiokonventionen anslutna stater. Förevarande konventionsbestämmelser påkallar därför enligt promemorian inte någon lagstiftningsåtgärd.

Bestämmelsen i art. 13 mom. 1 om skyldighet för fördragsslutande stat att ta emot den som befälhavaren överlämnar föranleder enligt promemorian inte någon legislativ reglering. Att person, vilken är misstänkt för sådant brott ombord på luftfartyg som avses i art. 9 mom. 1 och vilken fartygets befälhavare önskar överlämna till svensk (polis-)myndighet, också skall omhändertas av vederbörande myndighet framgår enligt promemorian nämligen indirekt av 5 kap. 5 § luftfartslagen och, beträffande utländska luftfartyg, 53 § luftfartskungörelsen.

Med hänsyn till den begränsning i skyldigheten att ta sådan person i förvar som kommit till uttryck i inledningen till art. 13 mom. 2 samt den hänvisning till bestämmelser i nationell lag som skett i samma mom. andra punkten synes det enligt promemorian inte påkallat att vid sidan av rättegångsbalkens regler om tvångsmedel införa några på dessa konventionsbestämmelser grundade särskilda regler.

Det synes enligt promemorian följa av allmänna grundsatser och torde redan nu vara praxis hos oss att utländsk medborgare som berövas friheten här i riket bereds tillfälle att sätta sig i förbindelse med sitt hemlands konsul eller annan representant för hemlandet. Art. 13 mom. 3 föranleder därför enligt promemorian ingen särskild lagbestämmelse.

Bestämmelsen i art. 13 mom. 4 om skyldighet att hålla preliminärt förhör i vissa fall torde enligt promemorian för svenskt vidkommande alltid komma att bli uppfylld, eftersom det här gäller sådana fall när en för brott misstänkt person omhändertagits av svensk myndighet och ett sådant omhändertagande över huvud inte torde kunna ske utan att ett utredningsförfarande sätts i gång.

Bestämmelsen i art. 14 mom. 1 om förpassning medför enligt promemorian inte några positiva förpliktelser i detta hänseende för de fördragsslutande staterna och behöver därför inte föranleda några lagstiftningsåtgärder. Skyldighet för den stat till vilken förpassning sker att ta emot den förpassade föreligger enligt art. 14 mom. 2 inte i vidare mån än som följer av den statens interna utlänningslagstiftning. Inte heller denna konventionsbestämmelse — som i övrigt endast föreskriver att varken ilandsättning, överlämnande eller åtgärder enligt art. 13 mom. 2 anses innefatta inrese-tillstånd till vederbörande fördragsslutande stat — föranleder därför några lagstiftningsåtgärder.

Med hänsyn till de reservationer som i art. 15 mom. 1 gjorts för förpassningsreglerna i art. 14 och för åtgärder som enligt nationell lag påkallas för tillämpning av de interna utlänningsreglerna och för fullföljande av »criminal proceedings» torde enligt promemorian de förpliktelser denna kon-

ventionsbestämmelse medför inte sträcka sig längre än vad som redan nu följer av vår interna lagstiftning. Det får enligt promemorian anses uppenbart att vederbörandes rätt att fortsätta sin resa är beroende av att eventuella föreskrifter i nationell lag om utresetillstånd, pass, visum etc. är uppfyllda, fastän detta inte klart framgår av konventionstexten.

Bestämmelserna i art. 15 mom. 2 om behandlingen av ilandsatta eller överlämnade personer ger enligt promemorian uttryck endast åt grundsatser som redan är allmänt erkända hos oss och föranleder inte några lagstiftningsåtgärder.

Den princip som kommer till uttryck genom bestämmelsen i art. 16 mom. 1 och som innebär att ett brott ombord på luftfartyg vid tillämpning av nationell utlämningslagstiftning skall anses begånget i registreringslandet är enligt promemorian erkänd i vår lagstiftning. Härutinnan hänvisas till 3 § lagen den 6 december 1957 om utlämning för brott. Stadgandet i art. 16 mom. 2 har enligt promemorian en rent negativ innebörd och föranleder inte någon lagstiftningsåtgärd.

Övriga konventionsbestämmelser kräver inte någon lagstiftning.

Sammanfattningsvis uttalas i promemorian följande beträffande de ändringar i 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen som enligt promemorian föranleds av en svensk anslutning till Tokiokonventionen.

4 § bör omarbetas och bringas i närmare överensstämmelse med bestämmelserna i art. 6 i konventionen. I paragrafen bör särskilt komma till uttryck att det är hänsynen till luftfartygets eller ombordvarande personers eller egendoms säkerhet som skall utgöra kriteriet för rätten att vidta åtgärder. Vidare bör en bestämmelse motsvarande art. 6 mom. 2 andra punkten införas i paragrafen. I samband med dessa ändringar bör en redaktionell omarbetning äga rum. I anslutning till art. 6 mom. 1 c) — jfrd med mom. 2 första punkten — bör i 5 § andra stycket som en andra punkt införas föreskrift att bestämmelserna i 4 § om bistånd av besättning och passagerare skall äga motsvarande tillämpning. I anslutning till art. 7 mom. 1 c) bör i 5 § andra stycket införas bestämmelse om att tagande i förvar ombord får bestå så länge den omhändertagne samtycker därtill. Vidare bör 5 § tredje stycket bringas i närmare överensstämmelse med konventionen art. 9 mom. 3.

I samband med den omredigering av 4 § som sålunda förordas bör slutligen enligt promemorian det nuvarande tredje stycket i paragrafen utgå. Även utan uttrycklig föreskrift torde brottsbalkens allmänna bestämmelser om nöd- och nödvärnsexcess bli analogiskt tillämpliga på detta område.

Remissyttrandena

Samtliga remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat utan erinran att Sverige biträder Tokiokonventionen.

Svensk pilotförening framför dock vissa betänkligheter mot bestämmelserna i art. 4. Eftersom konventionen är tillämplig beträffande alla slag av straffbara handlingar och anmodan att landa skall efterkommas t. ex. då brottet äger verkningar inom ifrågavarande stats territorium, kan enligt föreningen art. 4 i konventionen medföra skyldighet för svenskt luftfartyg att landa inom konventionsstat även i sådana fall då det brott som begåtts är av perdurerande art, t. ex. brott mot valutalagstiftning.

De förslag till lagändringar som framlagts genom promemorian har i allmänhet fått ett positivt mottagande hos remissinstanserna. Bara på ett par punkter har framförts erinringar eller synpunkter av principiell natur.

Hovrätten för Västra Sverige ifrågasätter om inte, främst med hänsyn till lagstiftningens internationella karaktär, en uttrycklig bestämmelse om ansvarsfrihet motsvarande art. 10 bör tas upp i luftfartslagen. Hovrätten erinrar om att en i viss mån likartad bestämmelse återfinns i 60 § andra stycket sjömanslagen, som tillkom så sent som år 1952, och att den nuvarande, mot art. 10 åtminstone delvis svarande bestämmelsen i 5 kap. 4 § tredje stycket luftfartslagen är av så sent datum som år 1957. Att ta bort sistnämnda lagrum utan att det får någon motsvarighet kan enligt hovrätten möjligen ge anledning till oriktiga slutsatser av den som inte tar del av förarbetena.

Länsåklagarmyndigheten i Blekinge län och Kronobergs län uttalar, att den föreslagna bestämmelsen om passagerares befogenhet att vidta åtgärd efter anmaning av befälhavaren torde vara överflödig, då den synes ge uttryck endast åt vad som följer av allmänna regler om nödvärn och nödrätt.

Luftfartsstyrelsen och *SAS* har understrukit, att det med hänsyn till SAS-samarbetet är av stor betydelse att den lagstiftning som föranleds av konventionen blir i möjligaste mån likformig för de skandinaviska länderna.

Departementschefen

Allmänna överväganden

Den i Tokio den 14 september 1963 undertecknade konventionen om brott och vissa andra handlingar ombord på luftfartyg innehåller regler 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.

Konventionen grundar sig på ett av Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) juridiska kommitté år 1962 framlagt förslag, vilket

i sin tur ytterst går tillbaka på ett äldre förslag till konvention om luftfartygsbefälhavarens rättsliga ställning. Sistnämnda förslag kom till vissa delar att ligga till grund för bestämmelserna i 5 kap. i 1957 års luftfartslag om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord.

Tokiokonventionens bestämmelser innebär i huvudsak att befälhavare, besättningsman och passagerare ges befogenheter att vidta behövliga åtgärder med anledning av brott eller andra handlingar som nyss nämnts eller för att förebygga gärningar av denna art. Vidare ges regler som berättigar befälhavaren att i vissa fall sätta i land och i andra fall till vederbörande myndighet överlämna den som förövat en sådan handling som avses i konventionen. Denna innehåller också jurisdiktionsbestämmelser och bestämmelser om de fördragsslutande staternas rättigheter och skyldigheter i fråga om att ingripa mot luftfartyg under flygning, att tillåta ilandsättning eller ta emot person som befälhavaren överlämnar, att verkställa brottsundersökningar och lämna vissa underrättelser m. m.

Tokiokonventionen har som tidigare nämnts undertecknats av tjugosex stater, bland dem Sverige, Italien, Norge, Storbritannien, Förbundsrepubliken Tyskland och USA. Den har ratificerats av tre stater. Den träder emellertid i kraft först när den har ratificerats av tolv signatärmakter.

1957 års luftfartslag tillkom i nordiskt samarbete. Vid överläggningar som under åren 1964 och 1965 har hållits mellan företrädare för berörda departement och ministerier i Danmark, Finland, Norge och Sverige har enighet uppnåtts om att de nordiska länderna bör biträda konventionen. I Danmark och Norge har samtycke till ratifikation redan erhållits och erforderliga lagändringar antagits.

Under remissbehandlingen av den promemoria angående ifrågasatt svenskt biträdande av konventionen som upprättats inom justitiedepartementet har de hörda instanserna genomgående ställt sig positiva till en svensk anslutning till konventionen.

Svensk pilotförening har emellertid ifrågasatt, om inte art. 4 medger alltför stora möjligheter att ingripa mot luftfartyg som är under flygning. Artikelns innehåller som huvudregel ett förbud för fördragsslutande stat att anmoda eller tvinga ett luftfartyg att landa för att den staten skall kunna utöva straffrättslig jurisdiktion med anledning av att brott förövats ombord på luftfartyget. Sådant ingripande får emellertid enligt konventionen ske i vissa fall, såsom när brottet äger verkningar inom den ifrågasvarande statens territorium eller begåtts av eller är riktat mot någon som är medborgare i den staten. I svensk rätt finns mot art. 4 delvis svarande bestämmelser i 103 § luftfartskungörelsen. Dessa bestämmelser är tillämpliga beträffande både svenska och utländska luftfartyg, som befinner sig inom svenskt område. Svenska luftfartyg är på motsvarande sätt under flygning över utländskt territorium i regel underkastade liknande bestämmelser enligt vederbörande stats interna lagstiftning. En svensk anslutning till konventionen kommer att medföra en inskränkning i möjligheterna för

annan fördragsslutande stat att ingripa mot svenskt luftfartyg med anledning av att brott förövats ombord. Betänkligheterna mot bestämmelserna i art. 4 synes därför sakna fog. Det är f. ö. att märka, att de praktiskt viktigaste fallen av landningsanmaningar inte är konventionsreglerade, nämligen de fall då person, som efterspanas på grund av brott begånget före flygresan, befinner sig ombord.

Konventionens bestämmelser överensstämmer i allt väsentligt med vad som redan gäller enligt svensk lag eller praxis. De regler som konventionen innehåller om behandling av person, mot vilken åtgärd vidtas, om underrättelseskyldighet till stat, där omhändertagen person är medborgare, samt om omedelbar brottsundersökning kommer att medföra ett ökat rättskydd för svenska medborgare vid flygresor utomlands. Jag anser därför i likhet med remissinstanserna att Sverige bör biträda konventionen.

Eftersom flertalet av konventionens bestämmelser redan har sin motsvarighet i gällande lagbestämmelser och praxis eller till sin natur är sådana att lagstiftningsåtgärder inte är påkallade, föranleder en svensk anslutning till konventionen bara vissa mindre ändringar i gällande luftfartslagstiftning. I denna del hänvisar jag till den tidigare redogörelsen för innehållet i departementspromemorian.

Enligt promemorian krävs vissa ändringar i 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen, varigenom dessa lagrum bringas i full överensstämmelse med bestämmelserna i art. 6, art. 7 mom. 1 och art. 9 mom. 3 i konventionen om befälhavares, besättningsmans och passagerares skyldigheter och befogenheter i anledning av brott eller handling som äventyrar säkerheten eller ordningen ombord. I övrigt föranleder konventionen enligt promemorian endast en del mindre justeringar och kompletteringar i luftfartskungörelsen.

De i promemorian anförda synpunkterna i denna del har i allt väsentligt godtagits av remissinstanserna. Hovrätten för Västra Sverige har dock ifrågasatt om inte en mot art. 10 svarande bestämmelse om ansvarsfrihet bör tas in i luftfartslagen.

Enligt art. 10 kan inte någon göras ansvarig för åtgärd som har vidtagits i överensstämmelse med konventionen. Bestämmelsen avser frihet från såväl straffansvar som skadeståndsansvar. Ansvarsfriheten gäller inte bara för befälhavare, medlem av besättningen och passagerare utan även för luftfartygets ägare eller innehavare eller den för vars räkning flygningen utförts. Bestämmelsen är tillämplig bara »i rättegång rörande behandlingen av den, mot vilken åtgärden riktats». Om t. ex. skada åsamkats en passagerare som befunnit sig i närheten av den mot vilken åtgärden vidtogs, är bestämmelsen inte tillämplig.

Att ansvarsfriheten gäller bara »åtgärd, som vidtagits i överensstämmelse med denna konvention» innebär bl. a. ett krav på att åtgärden skall ha varit försvarlig. Om åtgärden vidtagits av befälhavaren, skall denne enligt art. 6 ha haft skäligen anledning tro att den person mot vilken han ingripit begått

eller varit i färd att begå ett brott eller annan sådan handling som konventionen avser. Åtgärden skall vidare ha varit skälig och nödvändig för upprätthållande av säkerheten eller ordningen ombord eller för att vederbörande skulle kunna överlämnas till behörig myndighet. Ansvarsfrihet kan med andra ord komma i fråga endast om befälhavaren hållit sig inom gränserna för sina befogenheter.

Det är en i nordisk rätt erkänd princip att rättsenliga åtgärder inte skall medföra straff- eller skadeståndsansvar. Varken i dansk eller svensk rätt gäller — om man bortser från speciallagstiftning på särskilda områden — några undantag från denna grundsats. I Norge däremot gäller enligt § 24 i straffelovens ikrafttredelseslov att den som rättsenligt till avvärjande av en hotande fara orsakar skada på tredje man är skyldig att ersätta skadan. Regeln om ansvarsfrihet i art. 10 i Tokiokonventionen har i Norge ansetts — såvitt gäller skadeståndsansvaret — vara för visst fall oförenlig med denna bestämmelse i den norska lagen. I motiven till det norska lagförslaget har pekats på det fallet att skada tillfogats tredje man på grund av att denne förväxlats med person mot vilken åtgärden borde ha riktats. Har den som orsakade skadan haft skälig anledning tro att han ingrep mot rätt person, följer av konventionen art. 10, jämförd med art. 6, att ansvar ej inträder enligt konventionen — under förutsättning att de vidtagna åtgärderna varit skäliga. Enligt § 24 i den norska straffelovens ikrafttredelseslov däremot inträder i ett sådant fall objektivet ansvar för den som orsakat skadan. Med hänsyn härtill har man i Norge ansett det nödvändigt att i den norska luftfartslagen införa en särskild, mot art. 10 i konventionen svarande allmän bestämmelse om frihet från skadeståndsansvar.

I det numera antagna, av Tokiokonventionen föranledda danska lagförslaget har inte tagits upp någon mot art. 10 svarande bestämmelse om ansvarsfrihet. I motiven hänvisas i denna del till att enligt allmänna rättsgrundsatser ansvar inte kan uppkomma i de fall som avses i artikeln.

Det föreligger inte heller hos oss något behov av en uttrycklig regel om ansvarsfrihet, motsvarande den bestämmelse som föreslagits i Norge. Det synes inte heller vara lämpligt att här ta in en särbestämmelse. Den skulle inte ge uttryck åt annat eller mera än som följer redan av allmänna rättsgrundsatser. Som har anförts i promemorian skulle en sådan särreglering kunna ge upphov till oberättigade motsatsslut.

På nu anförda skäl förordar jag att någon särskild bestämmelse om ansvarsfrihet inte tas upp i 5 kap. luftfartslagen.

Mera tveksamt är, om den i 5 kap. 4 § tredje stycket luftfartslagen upptagna hänvisningen till eljest gällande rätt för fall av nød- och nödvärns-excess bör utgå. Bestämmelsen är av enbart informativ karaktär och är därför i och för sig obehövlig. De danska och norska luftfartslagarna innehöll tidigare liknande bestämmelser. I det nu antagna danska lagförslaget har bestämmelsen uteslutits under motivering att något behov av den inte

föreligger. Också i det norska lagförslaget har bestämmelsen utgått. Vid övervägande av de skäl som kan anföras för och mot ett bibehållande av bestämmelsen har jag stannat för att den bör utgå också ur den svenska lagen. Jag har särskilt beaktat risken för att en olikhet i lagens utformning i de skandinaviska länderna kan föranleda felaktiga slutsatser angående bestämmelsens innebörd för svensk rätts del. Ett upphävande av bestämmelsen synes mig inte kunna vara ägnat att föranleda missförstånd i fråga om tillämpligheten på detta område av allmänna regler om nöd- och nödvärnsexcess.

Den i promemorian föreslagna bestämmelsen om rätt för passagerare att efter anmaning lämna befälhavaren bistånd saknar motsvarighet i gällande lag. I sak torde bestämmelsen dock inte innebära något nytt. Som har framhållits i ett remissyttrande ger bestämmelsen nämligen inte uttryck åt annat eller mera än som hos oss följer av allmänna rättsgrundsatser. Från denna synpunkt kan den synas överflödigt. Den kan dock få pedagogisk betydelse, och det synes också lämpligt att den uttryckliga konventionsbestämmelsen på denna punkt återspeglas i den svenska lagen. I denna del ansluter jag mig därför till promemoriaförslaget.

De i promemorian i övrigt framförda synpunkterna på vilka lagstiftningsåtgärder som påkallas i samband med en svensk anslutning till konventionen har biträtts av remissinstanserna. Även jag delar dessa synpunkter. I enlighet härmed bör i 5 kap. 4 § luftfartslagen tas in bestämmelse att besättningsman och passagerare äger av eget initiativ vidta förebyggande åtgärder, när det är omedelbart påkallat av hänsyn till säkerheten ombord. Vidare bör i 5 kap. 5 § luftfartslagen tas in bestämmelse av innebörd att ett omhändertagande av person, som begått brott ombord på ett luftfartyg, kan med hans medgivande bestå även efter det att han kunnat överlämnas till behörig myndighet. Samma paragraf bör också kompletteras med en föreskrift om att bestämmelserna i 4 § andra stycket om besättningsmans och passagerares skyldigheter och befogenheter att lämna befälhavaren bistånd i hans åtgärder till skydd för säkerhet och ordning ombord äger motsvarande tillämpning, när befälhavaren vidtar åtgärd mot person som begått brott ombord.

Utöver dessa lagändringar bör i samband med att konventionen träder i kraft för Sveriges del vidtas vissa av konventionen föranledda ändringar i luftfartskungörelsen.

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom justitiedepartementet upprättats förslag till *lag om ändrad lydelse av 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)*.

Förslaget torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.¹

¹ Bilagan har uteslutits här. Den är likalydande med det lagförslag som är fogat vid propositionen.

De särskilda bestämmelserna

4 §.

I 5 kap. 4 § luftfartslagen föreskrivs nu i första stycket, att befälhavaren för upprätthållande av lydningen och ordningen ombord äger bruka det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt. När luftfartyget är i fara eller nöden i annat fall kräver det, äger befälhavaren enligt andra stycket första punkten bruka varje medel, som är nödvändigt för att framtvunga lydning eller återställa ordningen. Enligt andra punkten i samma stycke åligger det i sådant fall var och en av besättningen att utan särskild anmaning lämna befälhavaren nödigt bistånd. Görs större våld än som är medgivet, gäller enligt tredje stycket vad som eljest är föreskrivet i lag för sådant fall.

Promemorian. Enligt det vid promemorian fogade förslaget erhåller paragrafens första stycke en lydelse som delvis motsvarar art. 6 mom. 1 a) och b) i konventionen. Det innehåller föreskrift om befälhavarens befogenheter, när åtgärder är påkallade av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande personer eller egendom eller för upprätthållande av lydningen och ordningen ombord. I sådant fall äger befälhavaren enligt förslaget bruka det våld och vidta de åtgärder i övrigt som kan anses försvarliga med hänsyn till omständigheterna.

Andra och tredje styckena i den föreslagna lydelsen reglerar besättningsmedlems och passagerares skyldigheter och befogenheter att bistå befälhavaren i de fall som avses i första stycket och att utan anmaning av befälhavaren vidta åtgärder till skydd för säkerheten ombord. Dessa bestämmelser grundar sig på art. 6 mom. 2 i konventionen.

Besättningsman är enligt andra stycket första punkten i förslaget skyldig att utan anmaning lämna befälhavaren nödigt bistånd i de fall som avses i första stycket. Enligt andra punkten i samma stycke äger även passagerare på anmodan av befälhavaren bistå denne.

I tredje stycket slutligen innehåller förslaget, att besättningsmedlem och passagerare utan anmaning av befälhavaren äger i förebyggande syfte vidta åtgärd som avses i första stycket när det omedelbart påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande personer eller egendom.

Den nuvarande bestämmelsen i 4 § tredje stycket utgår enligt promemoriaförslaget.

Remissyttrandena. *Hovrätten för Västra Sverige* anser det önskvärt att reglerna om handlande från besättningsmäns och passagerares sida på grund av befallning eller uppmaning från befälhavaren behandlas i ett stycke, medan reglerna om handlande av eget initiativ tas upp i ett särskilt stycke.

Hovrätten ifrågasätter i detta sammanhang om inte den föreslagna bestämmelsen i andra stycket ger besättningsman större befogenheter än konventionen medger. Som exempel anføres det fall då besättningsman ingriper för att upprätthålla god ordning och lydnad ombord.

Länsåklagarmyndigheten i Blekinge län och Kronobergs län ifrågasätter om inte bestämmelsen i andra stycket innebär en obefogad inskränkning i en passagerares rättigheter och skyldigheter, när det i samma bestämmelse föreskrivs att passagerare inte får ingripa annat än efter anmaning av befälhavaren.

Beträffande bestämmelsen i det föreslagna tredje stycket om besättningsmans och passagerares befogenhet att ingripa av eget initiativ anser *länsåklagarmyndigheten i Malmöhus län* att den inte i önskvärd grad uttrycker, att ingripande får ske endast när välgrundad anledning föreligger.

Departementschefen. Första stycket i promemorians förslag innebär i sak inte någon ändring av betydelse i förhållande till nuvarande bestämmelser i första stycket och andra stycket första punkten. Vid sammanförandet av sistnämnda bestämmelser i ett stycke har en redaktionell omarbetning vidtagits, delvis i syfte att uppnå bättre överensstämmelse med närmast motsvarande bestämmelse i art. 6 mom. 1 i konventionen. Frånsett vissa redaktionella jämkningar ansluter jag mig till promemorians förslag i denna del.

Det är att märka att det föreslagna första stycket har en mera generell räckvidd än nyssnämnda konventionsbestämmelser. Under det att de senare endast reglerar befälhavarens befogenhet att ingripa mot någon som han har skäligen anledning tro har begått eller är i färd med att begå brott eller annan handling som äventyrar säkerheten, ordningen eller lydnaden ombord, ger det föreslagna första stycket i lagen — i överensstämmelse med vad som redan gäller — befälhavaren rätt att ingripa också när säkerheten, ordningen eller lydnaden ombord äventyras på annat sätt. Det är givet att konventionen inte lägger hinder i vägen för en sådan reglering, och det saknas också anledning att på denna punkt avvika från gällande rätt.

I fråga om dispositionen av bestämmelserna i andra och tredje styckena om besättningsmedlemmars och passagerares skyldighet och befogenhet att ingripa har hovrätten för Västra Sverige ansett, att frågan, om en anmaning har utgått från befälhavaren eller inte, bör läggas till grund för den lagtekniska systematiken. Jag anser det emellertid mera logiskt att först ta upp reglerna om bistånd åt befälhavaren för sig, i direkt anslutning till de bestämmelser som reglerar befälhavarens befogenheter, och därefter ta upp bestämmelserna om helt självständiga initiativ från besättnings och passagerarnas sida särskilt för sig. Jag ansluter mig sålunda till den i promemorian föreslagna dispositionen av paragrafen.

Vad beträffar det sakliga innehållet i andra stycket i promemorians för-

slag är det givetvis riktigt att som hovrätten har påpekat den föreslagna bestämmelsen tillägger besättningsmedlem — liksom f. ö. även passagerare — mer vittgående befogenheter än som omedelbart följer av konventionen, vilken i art. 6 mom. 2 första punkten bara talar om bistånd som lämnas på befälhavarens initiativ och i fråga om passagerares bistånd endast reglerar frågan om bistånd »vid omhändertagande av den som befälhavaren är behörig att taga i förvar». Liksom när det gäller rätten för befälhavaren själv att ingripa till skydd för säkerhet, ordning eller lydnad ombord behandlar konventionen i detta sammanhang över huvud bara det fall att någon begått brott eller annan liknande handling ombord. Detta hindrar självfallet inte att en ansluten stat genom nationell lag reglerar t. ex. fråga om besättningsmedlems rätt att ingripa i andra fall till skydd för säkerhet, ordning eller lydnad ombord. Det väsentliga är att de svenska lagbestämmelserna bör utformas så att de ger befälhavare, besättningsmedlemmar och passagerare åtminstone sådana befogenheter som tillkommer dem enligt konventionen. Vad gäller besättningsmedlems rätt att ingripa överensstämmer förslaget f. ö. med vad som gäller enligt 4 § andra stycket andra punkten i nuvarande lydelse.

I anledning av vad som har anförts i ett remissyttrande om att bestämmelsen i andra stycket andra punkten om passagerares rätt att efter anmaning bistå befälhavaren innebär en obefogad inskränkning i en passagerares rättigheter och skyldigheter vill jag betona, att bestämmelsen inte får läggas till grund för motsatsslut. Den får inte anses innebära föreskrift om att en passagerare inte får ingripa annat än efter anmaning av befälhavaren. Ingriper en passagerare i annat fall, blir frågan om ingripandet varit rättsenligt att bedöma enligt allmänna rättsregler.

Vad nu sagts gäller också den nya bestämmelsen i tredje stycket om rätt för besättningsmedlem och passagerare att i vissa fall helt av eget initiativ ingripa med våld eller andra åtgärder i förebyggande syfte. Stadgandet får således lika litet som den motsvarande konventionsbestämmelsen i art. 6 mom. 2 andra punkten läsas som om den uttömmande angav de fall då ett ingripande av en besättningsmedlem eller en passagerare är att anse som rättsenligt. Också denna bestämmelse måste med andra ord kompletteras med allmänna grundsatser om nödrätt och nödvärnsrätt. Dess väsentligaste betydelse ligger i att den klart anger vissa fall då ett ingripande under alla förhållanden är att anse som rättsenligt. I detta avseende torde bestämmelsen dock inte utsäga mer än som följer av allmänna grundsatser. Dess upptagande i lagen torde huvudsakligen tjäna ett pedagogiskt syfte.

Med hänsyn till vad jag nu har anfört synes den av länsåklagarmyndigheten i Malmöhus län framförda anmärkningen inte böra föranleda någon ändring av bestämmelsens avfattning. Det skulle däremot kunna ifrågasättas, om det inte i närmare anslutning till konventionstexten bör tydligt anges att rätt till ingripande föreligger redan när vederbörande besättnings-

man eller passagerare »har skälig anledning att tro, att sådan åtgärd är omedelbart nödvändig...» och att det med andra ord inte behöver i efterhand konstateras att det förelåg objektiva giltiga skäl för åtgärden. Det synes likväl inte nödvändigt att tynga lagtexten med en så utförlig beskrivning av rekvisiten. Det praktiska resultatet torde bli detsamma med den föreslagna lagtexten. Av allmänna regler följer nämligen att den som haft skälig anledning tro att hans åtgärd varit nödvändig för avvärjande av ett hot mot säkerheten ombord inte kan anses ha handlat culpöst och följaktligen inte heller kan fällas till ansvar eller ådömas ersättningsskyldighet, även om det i efterhand visar sig att han objektiva sett bedömt situationen felaktigt. På denna punkt har de danska och norska lagförslagen utformats på samma sätt som det föreliggande förslaget i promemorian.

I enlighet med vad jag nu har anfört biträder jag promemorians förslag också i fråga om andra och tredje styckena. Vissa redaktionella jämkningar bör dock ske.

Det bör understrykas att bestämmelsen i det föreslagna tredje stycket gäller bara förebyggande åtgärder. Någon rätt att självständigt ingripa t. ex. med ett omhändertagande av den som redan har begått ett brott eller annan liknande handling ombord medger bestämmelsen inte — annat än om en sådan åtgärd måste vidtas omedelbart för att förhindra ytterligare hot mot säkerheten ombord. Det ankommer på befälhavaren att ingripa med omhändertagande och liknande åtgärder i andra fall, varvid emellertid bestämmelserna i andra stycket om bistånd från besättningens och passagerarnas sida blir tillämpliga.

Lagtexten i tredje stycket talar om åtgärder som avses i första stycket. Det innebär bl. a. att rätten att ingripa gäller bara åtgärder som kan anses försvarliga med hänsyn till omständigheterna. Överskrids denna gräns, blir allmänna regler om nödvärnsexcess tillämpliga.

Som jag redan har anfört i den allmänna motiveringen godtar jag de skäl som har föranlett förslaget att upphäva det nuvarande tredje stycket i 4 § om nöd- och nödvärnsexcess.

5 §.

I 5 kap. 5 § luftfartslagen finns nu regler om befälhavarens skyldigheter när svårare brott begås ombord på luftfartyg. Enligt första stycket skall befälhavaren såvitt möjligt vidta de åtgärder som erfordras för utredning av saken och som inte kan uppskjutas utan våda. Han skall vidare enligt andra stycket så långt omständigheterna medger sörja för att den brottslige inte avviker, och han äger för sådant ändamål ta honom i förvar till dess han kan överlämnas till svensk polisman eller, utom Sverige, till behörig utländsk myndighet eller till svensk konsul. Enligt tredje stycket slutligen kan befälhavaren i hitörande fall ta i förvar föremål som kan antas äga

betydelse för brottsutredningen, till dess det kan överlämnas till polisman eller myndighet som avses i andra stycket.

Promemorian. I promemorians förslag behålls bestämmelsen i 5 § första stycket oförändrad. Andra stycket föreslås uppdelat på tre punkter. I samband därmed tas i andra punkten upp en mot konventionen art. 7 mom. 1 c) svarande bestämmelse, att tagande i förvar av den som begått svårare brott ombord inte utan samtycke av den brottslige får bestå längre än till dess han kan överlämnas till svensk polisman resp. behörig utländsk myndighet eller svensk konsul. I tredje punkten tas i anslutning till konventionsbestämmelserna i art. 6 mom. 1 c), jämförd med art. 6 mom. 2 första punkten, upp en föreskrift om att bestämmelserna i 4 § andra stycket — om skyldighet resp. befogenhet för besättningsmedlem och passagerare att lämna befälhavare bistånd — skall äga motsvarande tillämpning i nu ifrågavarande fall. Paragrafens tredje stycke har i förslaget underkastats en redaktionell jämkning i anslutning till art. 9 mom. 3 i konventionen, så att det klart framgår att befälhavare är skyldig att tillhandahålla polisman eller myndighet som avses i andra stycket upplysningar och föremål av betydelse för brottsutredningen.

Remissyttrandena. Förevarande paragraf har inte rönt annan saklig erinran under remissbehandlingen än att *hovrätten för Västra Sverige* gjort gällande, att det för ingripande enligt konventionen inte krävs att det brott som förövats är av svårare art. Hovrätten framhåller i anslutning härtill att enligt 5 kap. 5 § första och andra styckena luftfartslagen i deras nu gällande lydelse befälhavare, när svårare brott förövats ombord, skall vidta för utredning i saken nödvändiga åtgärder och sörja för att den brottslige inte avviker. Genom att lagtexten i dessa delar inte föreslås ändrad synes enligt hovrätten en bristande överensstämmelse mellan konventionen och lagtexten komma att föreligga.

Departementschefen. Konventionen innehåller inte någon mot 5 kap. 5 § första stycket luftfartslagen svarande bestämmelse om att befälhavaren skall vara verksam för sakens utredning när svårare brott begås ombord på ett luftfartyg. Frågan diskuterades under förarbetena till konventionen men ansågs lämpligen böra regleras genom nationell lag. Jag biträder under dessa förhållanden promemorians förslag att behålla första stycket i 5 § oförändrat.

Hovrättens för Västra Sverige anmärkning rörande förhållandet mellan konventionen och 5 § andra stycket i den föreslagna nya lydelsen synes grunda sig på en feltolkning av konventionen. Av art. 6 mom. 1 följer att, om ingripande inte kan motiveras av hänsyn till säkerheten, ordningen eller lydningen ombord, befälhavaren äger vidta åtgärder mot en person som be-

gått eller är i färd med att begå brott ombord endast för att sätta sig i stånd att överlämna gärningsmannen till behörig myndighet (eller ilandsätta honom) enligt bestämmelserna i kap. III i konventionen. Sistnämnda hänvisning innebär bl. a. en hänvisning till art. 9 mom. 1. Av denna konventionsbestämmelse följer att en uttrycklig rätt för befälhavaren att överlämna en person till behörig myndighet i fördragsslutande stat föreligger endast om befälhavaren har anledning tro att vederbörande ombord på fartyget begått en handling som enligt befälhavarens mening utgör ett allvarligt brott mot strafflagstiftningen i registreringsstaten. Det är följaktligen fullt i överensstämmelse med konventionen att anknyta reglerna i förevarande paragraf om rätt för befälhavaren att — i andra fall än som avses i 4 § första stycket — ta en för brott ombord misstänkt person i förvar och överlämna honom till behörig myndighet till den förutsättningen att det skall vara fråga om »svårare brott».

Den i promemorian föreslagna nya bestämmelsen i 5 § andra stycket av innebörd att ett omhändertagande kan bestå längre än till dess vederbörande kan överlämnas till behörig myndighet (polisman, konsul) innebär ett av art. 7 mom. 1 i konventionen föranlett avsteg från de grundsatser som annars gäller hos oss. Enligt 24 kap. 23 § rättegångsbalken får ingen hållas i förvar i anledning av misstanke om brott annorledes än som är stadgat i nämnda kapitel eller på annat håll i lagstiftningen, även om han samtycker därtill. De lagbestämmelser om omhändertagande i anledning av misstanke om brott som finns hos oss förutsätter undantagslöst att den omhändertagne skall friges, så snart de skäl som föranlett frihetsberövandet inte längre är för handen. Med hänsyn till de speciella förhållanden som kan råda vid omhändertagande av personer ombord på luftfartyg får det emellertid anses försvarligt att här göra undantag från de principer som annars gäller. Jag biträder i fråga om denna bestämmelse promemorians förslag med vissa redaktionella jämkningar.

Den föreslagna bestämmelsen är tillämplig exempelvis när den omhändertagne föredrar att bli överlämnad till myndighet i visst land, t. ex. hemlandet, och luftfartyget avses landa där. En förutsättning är dock givetvis att befälhavaren finner att överlämnandet kan anstå. Någon ovillkorlig rätt för den omhändertagne att fortsätta färden under förvar föreligger således inte. Befälhavaren å sin sida är givetvis skyldig att överlämna den brottslige så snart luftfartyget landar på plats, där behörig myndighet finns som kan motta honom, om inte den brottslige samtycker till att han hålls i förvar under fortsatt färd.

Enligt konventionen art. 6 mom. 2 har besättningsmedlem och passagerare samma skyldigheter och befogenheter att bistå befälhavaren vid omhändertagande av person, som begått brott ombord, som när det gäller de i 4 § behandlade fallen. En hänvisning till 4 § andra stycket bör därför som skett i promemorians förslag tas upp i 5 § andra stycket men synes där

böra ingå som en andra punkt. Det bör betonas att besättningsmedlem och passagerare inte har någon rätt att ingripa av eget initiativ i hithörande fall. Utgör brottet ett hot mot luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande personer eller egendom, blir emellertid givetvis bestämmelserna i 4 § tredje stycket tillämpliga.

De ändringar som i promemorian föreslagits i 5 § tredje stycket föranleder inte från saklig synpunkt någon erinran från min sida. De torde inte kräva någon ytterligare kommentar. I redaktionellt hänseende bör en mindre omarbetning ske.

Ikraftträdande

Med hänsyn till samarbetet inom SAS bör den av konventionen föranledda nya lagstiftningen träda i kraft samtidigt i Danmark, Norge och Sverige. Det bör därför överlämnas åt Kungl. Maj:t att förordna om lagens ikraftträdande. Det har under de nordiska departementsöverläggningarna förutsatts att också ratifikationsfrågan samordnas på det nordiska planet.

I och för sig torde något hinder inte föreligga att låta den nya lagstiftningen träda i kraft redan innan konventionen efter ratifikation blir bindande för Sverige. Frågan om ett tidigare ikraftträdande av lagen kan bli aktuell, om det dröjer mera avsevärd tid, innan konventionen vinner avslutning från det föreskrivna antalet av tolv signatärmakter.

Några särskilda övergångsbestämmelser till den nya lagstiftningen torde inte behövas.

Hemställan

Föredraganden hemställer att lagrådets utlåtande över förslaget till *lag om ändrad lydelse av 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)* måtte för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Kungl. Höghet Regenten.

Ur protokollet:

Per Bylén

BILAGOR

**Departementspromemorians förslag
till
lag om ändrad lydelse av 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen
den 6 juni 1957 (nr 297)**

Härigenom förordnas, att 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

4 §.

För upprätthållande av lydnaden och ordningen ombord äger befälhavaren bruka det våld, som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt.

Då fartyget är i fara eller nöden eljest kräver det, har befälhavaren rätt att bruka varje medel, som är nödvändigt för att framtvinga lydnad eller återställa ordningen. Det åligger i sådant fall envar av besättningen att utan särskild anmaning lämna befälhavaren nödigt bistånd.

Göres större våld än som är medgivet, vare lag som eljest för sådant fall är stadgad.

(Föreslagen lydelse)

4 §.

När det påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande personer eller egendom eller för upprätthållande av lydnaden och ordningen ombord, äger befälhavaren bruka det våld och vidtaga de åtgärder i övrigt som kunna anses försvarliga med hänsyn till omständigheterna.

Det åligger medlem av besättningen att även utan särskild anmaning lämna befälhavaren nödigt bistånd. Efter anmaning av befälhavaren äger också passagerare lämna dylikt bistånd.

Utän anmaning av befälhavaren äger medlem av besättningen och passagerare i förebyggande syfte vidtaga åtgärd som sägs i första stycket, när det omedelbart påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande personer eller egendom.

5 §.

Förövas å — — — — kunna uppskjutas.

Befälhavaren skall, så långt omständigheterna medgiva, sörja för att den brottslige icke avviker och äger för sådant ändamål taga honom i

Befälhavaren skall, så långt omständigheterna medgiva, sörja för att den brottslige icke avviker och äger för sådant ändamål taga honom

(Nuvarande lydelse)

förvar till dess han kan överlämnas till svensk polisman eller, utom riket, till behörig utländsk myndighet eller, där hinder icke möter, till svensk konsul.

Föremål som må antagas äga betydelse för utredning om brottet må av befälhavaren tagas i förvar till dess det kan överlämnas till polisman eller myndighet som avses i andra stycket.

(Föreslagen lydelse)

i förvar. Sådan åtgärd må ej utan samtycke av den brottslige bestå längre än till dess han kan överlämnas till svensk polisman eller, utom riket, till behörig utländsk myndighet eller, där hinder icke möter, till svensk konsul. Bestämmelserna i 4 § andra stycket skola äga motsvarande tillämpning.

Föremål som må antagas äga betydelse för utredning om brottet må av befälhavaren tagas i förvar. Det åligger befälhavaren att till polisman eller myndighet som avses i andra stycket lämna de uppgifter och tillhandahålla de föremål i hans rättmätiga besittning som kunna vara av betydelse för utredning om brottet.

Convention

**relative aux infractions et a certains
autres actes survenant à bord des
aéronefs¹**

LES ETATS Parties à la présente
Convention
SONT CONVENUS des dispositions
suivantes :

*Titre 1^{er} — Champ d'application
de la Convention*

Article 1^{er}

1. La présente Convention s'ap-
plique :

- a) aux infractions aux lois péna-
les;
- b) aux actes qui, constituant ou
non des infractions, peuvent com-
promettre ou compromettent la sé-
curité de l'aéronef ou de personnes
ou de biens à bord, ou compromet-
tent le bon ordre et la discipline à
bord.

2. Sous réserve des dispositions
du Titre III, la présente Convention
s'applique aux infractions commises
ou actes accomplis par une personne
à bord d'un aéronef immatriculé
dans un Etat contractant pendant
que cet aéronef se trouve, soit en
vol, soit à la surface de la haute mer
ou d'une région ne faisant partie du
territoire d'aucun Etat.

3. Aux fins de la présente Con-
vention, un aéronef est considéré
comme en vol depuis le moment où
la force motrice est employée pour
décoller jusqu'au moment où l'atter-
rissage a pris fin.

4. La présente Convention ne s'ap-
plique pas aux aéronefs utilisés à des
fins militaires, de douane ou de po-
lice.

Convention

**on offences and certain other acts
committed on board aircraft¹**

THE STATES Parties to this Con-
vention
HAVE AGREED as follows :

*Chapter I — Scope of the
Convention*

Article 1

1. This Convention shall apply in
respect of:

- a) offences against penal law;
- b) acts which, whether or not they
are offences, may or do jeopardize
the safety of the aircraft or of per-
sons or property therein or which
jeopardize good order and discipline
on board.

2. Except as provided in Chapter
III, this Convention shall apply in
respect of offences committed or
acts done by a person on board any
aircraft registered in a Contracting
State, while that aircraft is in flight
or on the surface of the high seas
or of any other area outside the ter-
ritory of any State.

3. For the purposes of this Con-
vention, an aircraft is considered to
be in flight from the moment when
power is applied for the purpose of
take-off until the moment when the
landing run ends.

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

¹ Slutbestämmelserna (art. 19—26) har uteslutits här.

Bilaga 3

Konvention

**Om brott och vissa andra handlingar
begångna ombord på luftfartyg¹**

(Översättning)

DE STATER som anslutit sig till
denna konvention

HA ÖVERENSKOMMIT följande:

*Kapitel I — Konventionens till-
lämpningsområde*

Artikel 1

1. Denna konvention äger tillämp-
ning beträffande

a) straffbelagda handlingar;

b) handlingar vilka, vare sig de
innefatta brott eller ej, äventyra el-
ler äro ägnade att äventyra luftfar-
tygets säkerhet eller säkerheten för
personer eller egendom ombord eller
vilka äventyra god ordning och lyd-
nad ombord.

2. Om annat ej följer av kapitel
III, äger denna konvention tillämp-
ning på brott eller annan handling,
begången av person ombord på ett i
fördragsslutande stat registrerat luft-
fartyg, under det fartyget befinner
sig under flygning eller på ytan av
det fria havet eller annat område
utanför statligt territorium.

3. Vid tillämpning av denna kon-
vention anses ett luftfartyg vara un-
der flygning från det ögonblick då
kraft insättes för att bringa fartyget
att lyfta till det ögonblick då land-
ningsrörelsen avslutats.

4. Denna konvention skall ej äga
tillämpning på luftfartyg som an-
vändes inom militär-, tull- eller po-
lissväsendet.

¹ Slutbestämmelserna (art. 19—26) har uteslutits här.

Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.

Article 2

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.

*Titre II — Competence***Article 3**

1. L'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.

2. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.

3. La présente Convention n'exclut aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Article 4

Un Etat contractant qui n'est pas l'Etat d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord que dans les cas suivants :

- a) cette infraction a produit effet sur le territoire dudit Etat;
- b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit Etat ou une personne y ayant sa résidence permanente;

*Chapter II — Jurisdiction***Article 3**

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.

2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.

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

Article 4

A Contracting State which is not the State of registration may not interfere with an aircraft in flight in order to exercise its criminal jurisdiction over an offence committed on board except in the following cases:

- a) the offence has effect on the territory of such State;
- b) the offence has been committed by or against a national or permanent resident of such State;

Artikel 2

Utom i fall som avses i artikel 4 skall icke någon bestämmelse i denna konvention anses medföra befogenhet eller skyldighet att vidtaga åtgärd i anledning av brott av politisk natur eller handling som utgör brott enligt lagstiftning grundad på ras- eller religionsdiskriminering, såframt sådan åtgärd ej påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande personer eller egendom.

Kapitel II — Jurisdiktion

Artikel 3

1. Den stat där luftfartyget är registrerat äger utöva jurisdiktion beträffande brott och andra handlingar begångna ombord på luftfartyget.

2. Det åligger fördragsslutande stat att vidtaga de åtgärder som fordras för att den skall kunna utöva sin jurisdiktion i egenskap av registreringsstat beträffande brott föröfvade ombord på luftfartyg, som är registrerat i den staten.

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

Artikel 4

Fördragsslutande stat får ej i syfte att utöva straffrättslig jurisdiktion med avseende på brott förövat ombord på luftfartyg, som är registrerat i annan fördragsslutande stat, ingripa mot luftfartyget medan detta är under flygning, utom i följande fall:

a) om brottet äger verkningar inom den statens territorium;

b) om brottet begåtts av eller är riktat mot någon som är medborgare eller stadigvarande bosatt i den staten;

c) cette infraction compromet la sécurité dudit Etat;

d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manoeuvre des aéronefs en vigueur dans ledit Etat;

e) l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit Etat en vertu d'un accord international multilatéral.

Titre III — Pouvoirs du commandant d'aéronef

Article 5

1. Les dispositions du présent Titre ne s'appliquent aux infractions et aux actes commises ou accomplis, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'Etat d'immatriculation, soit au-dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

2. Aux fins du présent Titre, et nonobstant les dispositions de l'Article 1^{er}, paragraphe 3, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, les dispositions du présent Titre continuent de s'appliquer à l'égard des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un Etat prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

c) the offence is against the security of such State;

d) the offence consists of a breach of any rules or regulations relating to the flight or manoeuvre of aircraft in force in such State;

e) the exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such State under a multilateral international agreement.

Chapter III — Powers of the aircraft commander

Article 5

1. The provisions of this Chapter shall not apply to offences and acts committed or about to be committed by a person on board an aircraft in flight in the airspace of the State of registration or over the high seas or any other area outside the territory of any State unless the last point of take-off or the next point of intended landing is situated in a State other than that of registration, or the aircraft subsequently flies in the airspace of a State other than that of registration with such person still on board.

2. Notwithstanding the provisions of Article 1, paragraph 3, an aircraft shall for the purposes of this Chapter, be considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the provisions of this Chapter shall continue to apply with respect to offences and acts committed on board until competent authorities of a State take over the responsibility for the aircraft and for the persons and property on board.

c) om brottet är riktat mot den statens säkerhet;

d) om brottet består i överträdelse av i den staten gällande regler eller föreskrifter beträffande flygning eller manövrering av luftfartyg;

e) om utövande av jurisdiktion är nödvändigt till säkerställande av att den statens förpliktelser enligt multilateralt internationellt fördrag fullgöras.

Kapitel III — Befogenheter som tillkomma luftfartygets befälhavare

Artikel 5

1. Bestämmelserna i detta kapitel äga ej tillämpning beträffande brott och andra handlingar som begåtts eller äro under utförande av någon som befinner sig ombord på luftfartyg under flygning i luftrummet över den stat där luftfartyget är registrerat eller över det fria havet eller annat område utanför statligt territorium, såvida icke den plats från vilken luftfartyget senast lyft eller den plats där nästföljande landning avses äga rum ligger i annan stat än nyss sagts eller luftfartyget sedermera flyger in i luftrummet över annan stat med vederbörande alltjämt ombord.

2. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 1 mom. 3 skall vid tillämpning av detta kapitel ett luftfartyg anses vara under flygning från det ögonblick då alla ytterdörrar stängts efter ombordgåendet till det ögonblick då någon av ytterdörrarna öppnats för avstigning. Vid nödlandning skola bestämmelserna i detta kapitel fortfara att äga tillämpning beträffande brott och andra handlingar begångna ombord till dess behörig myndighet i en stat övertagit ansvaret för luftfartyget samt för personer och egendom ombord.

Article 6

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'Article 1^{er}, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :

a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord;

b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord;

c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personne ou de biens à bord.

Article 7

1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'Article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que :

a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un Etat non contractant et que les autorités de cet Etat ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte

Article 6

1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary:

a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or

b) to maintain good order and discipline on board; or

c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this Chapter.

2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.

Article 7

1. Measures of restraint imposed upon a person in accordance with Article 6 shall not be continued beyond any point at which the aircraft lands unless:

a) such point is in the territory of a non-Contracting State and its authorities refuse to permit disembarkation of that person or those measures have been imposed in accordance with Article 6, paragraph

Artikel 6

1. Om befälhavaren har skälig anledning tro, att en person ombord på luftfartyget begått eller är i färd att begå sådant brott eller sådan handling som avses i artikel 1 mom. 1 äger han vidtaga skäliga åtgärder mot sådan person, inbegripet tagande i förvar, vilka äro nödvändiga:

a) för att skydda luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord; eller

b) för att upprätthålla god ordning och lydnad ombord; eller

c) för att sätta honom i stånd att överlämna gärningsmannen till behörig myndighet eller att ilandsätta denne enligt bestämmelserna i detta kapitel.

2. Befälhavaren äger ålägga eller bemyndiga medlem av besättningen att lämna bistånd samt äger uppmana eller bemyndiga men ej ålägga passagerare att bistå vid omhändertagande av den som befälhavaren är behörig att taga i förvar. Medlem av besättningen eller passagerare äger också, utan dylikt bemyndigande, vidtaga skäliga förebyggande åtgärder, när han har skälig anledning tro, att sådan åtgärd är omedelbart nödvändig för att skydda luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord.

Artikel 7

1. Har någon tagits i förvar enligt artikel 6, får åtgärden ej bestå längre än till dess luftfartyget därefter landar, såvida icke

a) landningsplatsen ligger inom en icke fördragslutande stats område och denna stats myndigheter vägra att medge ilandsättning av den omhändertagne eller omhändertagandet ägt rum enligt artikel 6 mom.

n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'Article 6, paragraphe 1, c), pour permettre sa remise aux autorités compétentes;

b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes;

c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'Article 6, informer les autorités dudit Etat de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 8

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'Article 1^{er}, paragraphe 1, b), il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'article 6, paragraphe 1, a) ou b).

2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'Etat sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux

1 c) in order to enable his delivery to competent authorities;

b) the aircraft makes a forced landing and the aircraft commander is unable to deliver that person to competent authorities; or

c) that person agrees to onward carriage under restraint.

2. The aircraft commander shall as soon as practicable, and if possible before landing in the territory of a State with a person on board who has been placed under restraint in accordance with the provisions of Article 6, notify the authorities of such State of the fact that a person on board is under restraint and of the reasons for such restraint.

Article 8

1. The aircraft commander may, in so far as it is necessary for the purpose of subparagraph a) or b) of paragraph 1 of Article 6, disembark in the territory of any State in which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed, or is about to commit, on board the aircraft an act contemplated in Article 1, paragraph 1 b).

2. The aircraft commander shall report to the authorities of the State in which he disembarks any person pursuant to this Article, the fact of, and the reasons for, such disembarkation.

Article 9

1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who he has reasonable

1 c) i syfte att möjliggöra den omhändertagnes överlämnande till behörig myndighet;

b) luftfartyget nödlandar och befälhavaren är ur stånd att överlämna den omhändertagne till behörig myndighet; eller

c) den omhändertagne medger, att åtgärden består under fortsatt färd.

2. Befälhavaren skall, så snart det låter sig göra och om möjligt innan luftfartyget landar inom en stats område med någon ombord som blivit omhändertagen enligt bestämmelserna i artikel 6, lämna den statens myndigheter underrättelse om att en ombordvarande person blivit tagen i förvar och om anledningen till omhändertagandet.

Artikel 8

1. I den mån det är nödvändigt för ändamål som avses i artikel 6 mom. 1 a) eller b) äger befälhavaren i stat, där luftfartyget landar, ilandsätta envar som, enligt vad han har skälig anledning tro, ombord på luftfartyget har begått eller är i färd med att begå sådan handling som avses i artikel 1 mom. 1 b).

2. Befälhavaren skall lämna myndigheterna i den stat, där han ilandsätter någon enligt denna artikel, underrättelse om ilandsättningen och om anledningen till denna.

Artikel 9

1. Befälhavaren äger till behörig myndighet i fördragsslutande stat, inom vars område luftfartyget landar, överlämna den som, enligt vad han har skälig anledning tro, om-

lois pénales de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet Etat ainsi que les raisons qui la motivent.

3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

Article 10

Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

Titre IV — Capture illicite d'aéronefs

Article 11

1. Lorsque, illicitement, et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les Etats contractants prennent toutes mesures

grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is a serious offence according to the penal law of the State of registration of the aircraft.

2. The aircraft commander shall as soon as practicable and if possible before landing in the territory of a Contracting State with a person on board whom the aircraft commander intends to deliver in accordance with the preceding paragraph, notify the authorities of such State of his intention to deliver such person and the reasons therefor.

3. The aircraft commander shall furnish the authorities to whom any suspected offender is delivered in accordance with the provisions of this Article with evidence and information which, under the law of the State of registration of the aircraft, are lawfully in his possession.

Article 10

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

Chapter IV — Unlawful Seizure of Aircraft

Article 11

1. When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measures to re-

bord på luftfartyget har begått en handling vilken enligt hans åsikt utgör ett allvarligt brott enligt strafflagstiftningen i den stat, där luftfartyget är registrerat.

2. Befälhavaren skall så snart det låter sig göra och om möjligt innan luftfartyget landar inom en fördragsslutande stats område med någon ombord, som befälhavaren avser att överlämna enligt mom. 1, underätta den statens myndigheter om sin avsikt att överlämna vederbörande och om anledningen därtill.

3. Befälhavaren skall tillhandahålla den myndighet, till vilken en för brott misstänkt person överlämnas enligt bestämmelserna i denna artikel, den bevisning och de upplysningar, vilka befinna sig i hans rättmätiga besittning enligt lagen i den stat, där luftfartyget är registrerat.

Artikel 10

För åtgärd, som vidtagits i överensstämmelse med denna konvention, skall varken befälhavaren, medlem av besättningen, passagerare, luftfartygets ägare eller innehavare eller den, för vars räkning flygningen utförts, göras ansvarig i rättegång rörande behandlingen av den, mot vilken åtgärden riktats.

Kapitel IV — Olaga besittningstagande av luftfartyg

Artikel 11

1. Har någon ombord rättsstridigt genom våld eller hot om våld begått en handling, som innefattar ingripande, besittningstagande eller annat orättmätigt utövande av kontroll över ett luftfartyg under flygning, eller är sådan handling å färde, skola de fördragsslutande staterna vid-

appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Titre V — Pouvoirs et obligations des Etats

Article 12

Tout Etat contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1.

Article 13

1. Tout Etat contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1.

2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé d'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont ac-

store control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.

2. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Chapter V — Powers and Duties of States

Article 12

Any Contracting State shall allow the commander of an aircraft registered in another Contracting State to disembark any person pursuant to Article 8, paragraph 1.

Article 13

1. Any Contracting State shall take delivery of any person whom the aircraft commander delivers pursuant to Article 9, paragraph 1.

2. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State shall take custody or other measures to ensure the presence of any person suspected of an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and of any person of whom it has taken delivery. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is reasonably necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

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

taga de åtgärder som påkallas för att återföra kontrollen över luftfartyget till dess laglige befälhavare eller för att vidmakthålla dennes kontroll över luftfartyget.

2. I fall som avses i mom. 1 skall den fördragsslutande stat, i vilken luftfartyget landar, tillåta dettas passagerare och besättning att fortsätta sin resa så snart det låter sig göra samt återställa luftfartyget och dess last till de personer som äro rättmätiga innehavare därav.

Kapitel V — Staternas rättigheter och skyldigheter

Artikel 12

Varje fördragsslutande stat skall tillåta befälhavaren på ett luftfartyg, som är registrerat i annan fördragsslutande stat, att i enlighet med artikel 8 mom. 1 ilandsätta vem det vara må.

Artikel 13

1. Fördragsslutande stat skall mottaga envar, som befälhavaren överlämnar enligt artikel 9 mom. 1.

2. Fördragsslutande stat, som finner ådagalagt att omständigheterna föranleda det, skall taga i förvar envar som misstänkes ha begått handling, som avses i artikel 11 mom. 1, och envar som mottagits i den staten eller vidtaga andra åtgärder till säkerställande av sådan persons närvaro. Åtgärd som nu sagts skall vidtagas enligt lagen i nämnda stat men får bestå endast under den tid som skäligen erfordras för att möjliggöra att straffrättsligt förfarande eller förfarande för utlämning inledes.

3. Envar som tagits i förvar enligt mom. 2 skall erhålla bistånd att omedelbart träda i förbindelse med närmaste behöriga representant för den stat, vars medborgare han är.

cordées à cette fin.

4. Tout Etat contractant auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

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

Article 14

1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'Etat d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit Etat ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'Etat dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'Etat sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'Article 13, para-

4. Any Contracting State, to which a person is delivered pursuant to Article 9, paragraph 1, or in whose territory an aircraft lands following the commission of an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

5. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft and the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested State 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 4 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 14

1. When any person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and when such person cannot or does not desire to continue his journey and the State of landing refuses to admit him, that State may, if the person in question is not a national or permanent resident of that State, return him to the territory of the State of which he is a national or permanent resident or to the territory of the State in which he began his journey by air.

2. Neither disembarkation, nor delivery, nor the taking of custody or other measures contemplated in

4. Fördragsslutande stat, till vilken någon överlämnats enligt artikel 9 mom. 1 eller inom vars område ett luftfartyg landar efter det sådan handling begåtts, som avses i artikel 11 mom. 1, skall omedelbart verkställa en preliminär undersökning av omständigheterna.

5. Har en stat enligt denna artikel tagit någon i förvar, skall underrättelse omedelbart lämnas till den stat, där luftfartyget är registrerat, och till den stat, i vilken den omhändertagne är medborgare, samt, om förstnämnda stat finner det lämpligt, till varje annan berörd stat rörande det förhållandet, att en person tagits i förvar och rörande de omständigheter, som motivera hans omhändertagande. Den stat, som verkställer sådan preliminär undersökning som avses i mom. 4, skall utan dröjsmål lämna nu nämnda stater meddelande om undersökningsresultatet och skall ange, huruvida den har för avsikt att utöva jurisdiktion.

Artikel 14

1. Har någon blivit ilandsatt enligt artikel 8 mom. 1 eller överlämnad enligt artikel 9 mom. 1 eller gått i land efter att ha förövat sådan handling som avses i artikel 11 mom. 1 och kan eller önskar icke den ilandsatte eller överlämnade fortsätta sin resa samt vägrar den stat, där landningen skett, att tillåta honom kvarbliva, äger sagda stat, såvida vederbörande icke är medborgare eller stadigvarande bosatt i den staten, återsända honom till den stat, där han är medborgare eller stadigvarande bosatt, eller till den stat, i vilken han påbörjade sin flygresä.

2. Varken ilandsättning, överlämnande, tagande i förvar eller andra i artikel 13 mom. 2 avsedda åtgärder

graphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un Etat contractant, au regard des lois de cet Etat relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des Etats contractants relatives au refoulement des personnes.

Article 15

1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'Etat d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout Etat contractant dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.

Article 13, paragraph 2, nor return of the person concerned, shall be considered as admission to the territory of the Contracting State concerned for the purpose of its law relating to entry or admission of persons and nothing in this Convention shall affect the law of a Contracting State relating to the expulsion of persons from its territory.

Article 15

1. Without prejudice to Article 14, any person who has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and who desires to continue his journey shall be at liberty as soon as practicable to proceed to any destination of his choice unless his presence is required by the law of the State of landing for the purpose of extradition or criminal proceedings.

2. Without prejudice to its law as to entry and admission to, and extradition and expulsion from its territory, a Contracting State in whose territory a person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked and is suspected of having committed an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall accord to such person treatment which is no less favourable for his protection and security than that accorded to nationals of such Contracting State in like circumstances.

eller återsändande av vederbörande skall vid tillämpning av ifrågavarande fördragsslutande stats utlänningslagstiftning anses innefatta tillstånd att inresa i sagda stat, och ingen bestämmelse i denna konvention skall inverka på en fördragsslutande stats lagstiftning beträffande avlägsnande av person från dess område.

Artikel 15

1. Med iakttagande av artikel 14 skall den som blivit ilandsatt enligt artikel 8 mom. 1 eller överlämnad enligt artikel 9 mom. 1 eller som gått i land efter att ha begått sådan handling, som avses i artikel 11 mom. 1, om han önskar fortsätta sin resa, äga frihet att, så snart det låter sig göra, fortsätta till den ort han väljer, såvida icke hans kvarstannande är påkallat enligt lagen i den stat, där landning skett, för att utlämning skall kunna ske eller straffrättsligt förfarande kunna inledas.

2. Fördragsslutande stat, inom vars område någon blivit ilandsatt enligt artikel 8 mom. 1 eller överlämnad enligt artikel 9 mom. 1 eller inom vars område någon som misstänkes ha begått sådan handling, som avses i artikel 11 mom. 1, själv gått i land, skall med iakttagande av bestämmelserna i den statens lagstiftning beträffande rätt till inresa, utlämning samt avlägsnande från dess territorium, underkasta vederbörande en behandling, som i fråga om hans beskydd och säkerhet icke är mindre förmånlig än den som under motsvarande omständigheter tillkommer medborgare i den staten.

Titre VI — Autres dispositions

Article 16

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un Etat contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

2. Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition.

Article 17

En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'une aéronef, les Etats contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.

Article 18

Si des Etats contractants constituent pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un Etat déterminé, ces Etats désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme Etat d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui en informera tous les Etats parties à la présente Convention.

Chapter VI — Other Provisions

Article 16

1. Offences committed on aircraft registered in a Contracting State shall be treated, for the purpose of extradition, as if they had been committed not only in the place in which they have occurred but also in the territory of the State of registration of the aircraft.

2. Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.

Article 17

In taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft the Contracting States shall pay due regard to the safety and other interests of air navigation and shall so act as to avoid unnecessary delay of the aircraft, passengers, crew or cargo.

Article 18

If Contracting States establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft not registered in any one State those States shall, according to the circumstances of the case, designate the State among them which, for the purposes of this Convention, shall be considered as the State of registration and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

Kapitel VI — Övriga bestämmelser

Artikel 16

1. Brott begångna ombord på luftfartyg registrerat i fördragsslutande stat skall i fråga om utlämning bedömas som om de hade begåtts icke blott på den ort, där de förövats, utan även inom den stats område, där luftfartyget är registrerat.

2. Med iakttagande av bestämmelserna i mom. 1 skall icke någon bestämmelse i denna konvention anses grunda förpliktelse att bevilja utlämning.

Artikel 17

I fråga om vidtagande av åtgärder för utredning eller frihetsberövande eller annat utövande av jurisdiktion med avseende på brott, begånget ombord på luftfartyg, skola de fördragsslutande staterna taga de fördragsslutande staterna taga tillbörlig hänsyn till säkerhet och andra intressen i samband med lufttrafik samt förfara på sådant sätt, att onödigt försening av luftfartyget, dess passagerare, besättning eller last undvikas.

Artikel 18

Om fördragsslutande stater för utförande av lufttransport inrättat gemensamma organisationer eller internationella organ, som driver luftfartyg, vilka icke registrerats i någon stat, skola berörda stater, allt efter omständigheterna i det särskilda fallet, utse en stat bland dem, som vid tillämpning av denna konvention skall anses som den stat, i vilken luftfartyget registrerats, och de skola härom underrätta den Internationella Civila Luftfartsorganisationen, som har att delge samtliga fördragsslutande stater denna underrättelse.

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 11 november 1966.

Närvarande:

f. d. justitierådet LIND,
justitierådet Y. SÖDERLUND,
regeringsrådet ÅBJÖRNSSON,
justitierådet BRUNNBERG.

Enligt lagrådet den 11 oktober 1966 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet den 30 september 1966, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till lag om ändrad lydelse av 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).

Förslaget, som finns bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av

assessor Birgitta Blom.

Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:
Ingrid Hellström

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 11 november 1966.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets den 11 november 1966 avgivna utlåtande över det till lagrådet den 30 september 1966 remitterade förslaget till lag om ändrad lydelse av 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).

Föredraganden anför, att lagrådet lämnat lagförslaget utan erinran, och hemställer, att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att *dels* antaga förslaget till lag om ändrad lydelse av 5 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297),

dels godkänna den i Tokio den 14 september 1963 undertecknade konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg.

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

Ur protokollet:
Britta Gyllensten