

## Nr 58

### *Utlåtande i anledning av motioner om straff för flygplanskapning.*

I de likalydande motionerna I: 22 av herr *Bengtson* och II: 73 av herr *Wahlund* hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning i samråd med övriga nordiska länder för utarbetande av straffbestämmelser för flygplanskapning.

### **Motionsskäl**

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

Motionärerna anför att oavsett motivet flygplanskapning alltid medför stora faror för passagerarna och flygplanet. Av säkerhetsskäl har varje flygplan sin bestämda höjd- och färdriktning, vilket noggrant kontrolleras från markstationerna. När ett flygplan med vapenhot tvingas att ta en annan kurs än den avsedda kan detta i vissa fall visserligen angivas till markstationerna, men det måste ändå medföra stor fara för planet och dess passagerare. Ytterligare en omständighet är att de kriminella element som utför kapningen inte har kunskap om planets färdkapacitet i fråga om bränsle o. d. Det måste också betecknas som en oförsvarlig handling att på grund av egna önskemål utsätta hundratals personer för livsfara och dessutom med tvång föra dem till ett land vartill de icke avsett att resa. De flesta länder där planen landat har efter längre eller kortare tid återlämnat flygplanet och låtit passagerarna fortsätta till sin bestämmelseort, men givetvis har en kapning medfört mycket stora kostnader både för flygbolaget och för passagerarna. Ingen kan anses ersättningsskyldig mer än de som utfört brottet och dessa har i de flesta fall ingen möjlighet att betala någonting. En betydelsefull omständighet som underlättar bestraffandet är att ingen kan komma ur planet innan det landat och efter landningen kan polis ta hand om brottslingarna.

Härefter fortsätter motionärerna:

*Bihang till riksdagens protokoll 1970. 9 saml. 1 avd. Nr 58*

Problemet med flygplanskapning är givetvis en internationell fråga. Piloternas organisation, som givetvis har allt intresse av att våldshandlingar mot flygplan stoppas, kan utöva press på den internationella organisationen för civilflyg, ICAO, så att överenskommelser träffas. Det kan vidare tänkas att piloterna kan vägra att flyga till länder som inte medverkar till att stoppa kapningarna.

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

Beträffande motionernas innehåll i övrigt hänvisas till motionen I: 22.

### Pågående lagstiftningsarbete m. m.

Frågan om lagstiftning mot flygplanskapning behandlas f. n. på internationellt plan inom International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAO:s juridiska kommitté har i mars 1970 utarbetat ett *utkast till konvention* om »Unlawful Seizure of Aircraft».

Konventionsutkastet har utformats i nära anslutning till den s. k. Tokiokonventionen om brott och vissa andra handlingar som begåtts ombord på luftfartyg, vilken antogs 1963 och ratificerats av omkring tjugo stater, bland dem Danmark, Norge och Sverige. Tokiokonventionen reglerar huvudsakligen frågor om befälhavares, besättningsmedlems och passagerarnas skyldigheter och befogenheter i anledning av brott ombord på luftfartyg och om upprätthållande av ordning och säkerhet ombord. Det konventionsutkast som nu utarbetats inom ICAO innehåller förpliktelse för konventionsstaterna att belägga flygplanskapning med strängt straff. Konventionen avses bli antagen vid en diplomatisk konferens i slutet av 1970. Här kan även nämnas att det inom ICAO:s ram under sommaren 1970 hållits ett internationellt möte där man övervägt olika åtgärder till förebyggande av sabotage på flygplan.

Svensk rätt saknar straffbestämmelser som är direkt avsedda att tillämpas på s. k. flygplanskapning. Med hänsyn härtill och mot bakgrund av det ökade antalet flygplanskapningar och de ansträngningar som på olika håll görs för att stävja sådana handlingar har inom justitiedepartementet övervägts vilka lagstiftningsåtgärder som bör vidtas i Sverige beträffande gärningar av denna art. Vid övervägandena har beaktats intresset av att göra det möjligt för Sverige att tillträda den nyss nämnda ICAO-konventionen, men alldeles oavsett om en konvention kommer till stånd har det ansetts kunna vara önskvärt att införa en särskild straffbestämmelse rörande flygplanskapning. Vidare har hänsyn tagits till frågan om det för tillträde till konventionen krävs ändring i de svenska jurisdiktionsreglerna.

Vissa förberedande överläggningar beträffande utformningen av en straff-

bestämmelse om flygplanskapning har hållits mellan företrädare för justitiedepartementen i Danmark, Finland, Norge och Sverige.

På grundval av övervägandena inom justitiedepartementet har i juli 1970 offentliggjorts en *promemoria angående lagstiftning om kapning av luftfartyg* (stencil Ju 1970: 17).

I promemorian föreslås att en särskild straffbestämmelse om handlingar som brukar betecknas som kaperi eller kapning av flygplan införs i vår strafflagstiftning. Brottet föreslås få benämningen »kapning av luftfartyg» och straffbudet blir intaget i 13 kap. brottsbalken som handlar om allmänfarliga brott. Även försök, förberedelse och stämpling till kapning av luftfartyg samt underlåtenhet att avslöja sådant brott föreslås bli straffsanktionerade. Straffet för kapning av luftfartyg föreslås utgöra fängelse i högst fyra år eller, om brottet är grovt, fängelse i lägst ett och högst tio år. Genom att strafflatituden innefattar fängelse i mer än ett år blir kapningsbrottet sådant att utlämning av gärningsmannen till annan stat kan beviljas (4 § lagen om utlämning för brott). Någon ändring i de svenska jurisdiktionsreglerna har inte ansetts nödvändig.

Promemorian har remissbehandlats. Proposition i ämnet avses bli avlämnad till vårsessionen med 1971 års riksdag.

### Utskottet

Svensk rätt saknar straffbestämmelser som är direkt avsedda att tillämpas på s. k. flygplanskapningar. I motionerna hemställs om utredning, i samråd med övriga nordiska länder, för utarbetande av sådana bestämmelser.

I likhet med motionärerna anser utskottet önskvärt att vårt land genom skärpta lagstiftningsåtgärder ger uttryck för det allvar, med vilket vi betraktar den typ av brottslighet som flygplanskapningar utgör. Utskottet ser därför med tillfredsställelse att frågan uppmärksammas i Kungl. Maj:ts kansli och att, efter nordisk samverkan, förslag framlagts angående lagstiftning om kapning av luftfartyg. Förslaget har remissbehandlats och proposition i ämnet avses bli avlämnad under vårsessionen med 1971 års riksdag.

Genom utredningsarbetet har motionärernas önskemål tillgodosetts. Något initiativ från riksdagens sida i anledning av motionerna erfordras därför inte.

Utskottet hemställer,

att motionerna I: 22 och II: 73 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 oktober 1970

På första lagutskottets vägnar:

ERIK SVEDBERG

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Erik Svedberg (s), Hjorth (s), Schött (m), fru Lindström (s), herrar Sörenson (fp), Larfors (s) och Ferdinand Nilsson (cp);

från andra kammaren: herrar Jönsson i Malmö (s), Börjesson i Falköping (cp), Björk i Påarp (s), Hansson i Piteå (s), Oskarson (m), Polstam (cp), fru Anér (fp) och herr Jadestig (s).