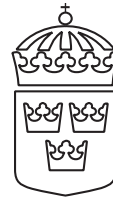


# Regeringens proposition

## 2017/18:73



### En utvidgning av kapningsbrottet

Prop.  
2017/18:73

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 21 december 2017

*Stefan Löfven*

*Morgan Johansson*  
(Justitiedepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

Kapning och andra brott mot den civila luftfarten utgör allvarliga företeelser och har inte sällan samband med terrorism. I syfte att möta nya och framväxande hot på området har inom Förenta nationerna (FN) antagits ett protokoll till konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg (Pekingprotokollet) och en reviderad konvention för bekämpande av brott på den internationella civila luftfartens område (Pekingkonventionen). Överenskommelserna innebär bl.a. att det ska vara brottsligt att kapa luftfartyg med tekniska hjälpmedel eller att använda luftfartyg för att i brottsligt syfte transportera explosivt material och biologiska eller kemiska vapen.

I propositionen föreslås att Sverige ska tillträda protokollet och konventionen. Regeringen föreslår också att straffansvaret för kapning utvidgas till att omfatta den som olovligen med tekniskt hjälpmedel kapar luftfartyg eller andra transportmedel. Vidare föreslås att det utvidgas på så sätt att även lätta lastbilar ska ingå bland de transportmedel som kapningsbrottet omfattar.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2018.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	4
2	Förslag till lag om ändring i brottsbalken .....	5
3	Ärendet och dess beredning .....	6
4	Allmänna utgångspunkter .....	7
4.1	Genomförande av internationella överenskommelser i svensk rätt .....	7
4.2	Utgångspunkter för regeringens ställningstaganden.....	8
5	Tillträde till Pekingprotokollet och Pekingkonventionen .....	8
5.1	Överenskommelsernas huvudsakliga innehåll.....	8
5.1.1	Pekingprotokollet .....	8
5.1.2	Pekingkonventionen .....	11
5.2	Behovet av lagstiftning.....	13
5.3	Protokollet och konventionen bör godkännas .....	14
5.4	Straffansvaret för kapning utvidgas.....	16
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	19
7	Konsekvenser av förslaget .....	19
8	Författningskommentar.....	20
Bilaga 1	Konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg .....	22
Bilaga 2	Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft .....	45
Bilaga 3	Protokoll till konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg .....	55
Bilaga 4	Convention on the Suppression of Unlawful Acts relating to International Civil Aviation .....	65
Bilaga 5	Konvention för bekämpande av brott på den internationella civila luftfartens område.....	77
Bilaga 6	Sammanfattning av delbetänkandet Straffrättsliga åtgärder mot deltagande i en väpnad konflikt till stöd för en terroristorganisation (SOU 2016:40).....	89
Bilaga 7	Delbetänkandets lagförslag .....	91
Bilaga 8	Förteckning över remissinstanserna (SOU 2016:40).....	92
Bilaga 9	Lagförslag i utkastet till lagrådsremiss.....	93
Bilaga 10	Förteckning över remissinstanserna (utkastet till lagrådsremiss) .....	94
Bilaga 11	Lagrådsremissens lagförslag .....	95
Bilaga 12	Lagrådets yttrande .....	96



# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

*dels* antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i brottsbalken,

*dels* godkänner

2. Förenta nationernas protokoll den 10 september 2010 till konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg (avsnitt 5.3),

3. Förenta nationernas konvention den 10 september 2010 för bekämpande av brott på den internationella civila luftfartens område (avsnitt 5.3),

4. en förklaring enligt artikel XXII b i protokollet till konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg med innebörd att Sverige avser att tillämpa artikel 1.3 d i konventionen i enlighet med principerna i svensk strafflagstiftning om ansvarsfrihet i familjerelationer (avsnitt 5.3),

5. en förklaring enligt artikel 21.4 b i konventionen för bekämpande av brott på den internationella civila luftfartens område med innebörd att Sverige avser att tillämpa artikel 1.4 d i konventionen i enlighet med principerna i svensk strafflagstiftning om ansvarsfrihet i familjerelationer (avsnitt 5.3).

Härigenom föreskrivs att 13 kap. 5 a § brottsbalken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**13 kap.**

5 a §<sup>1</sup>

Den som genom olaga tvång Den som genom olaga tvång  
bemäktigar sig eller ingriper i eller olovligen med tekniskt hjälp-  
manövreringen av medel bemäktigar sig eller ingriper i  
manövreringen av

1. ett luftfartyg,
2. ett fartyg, som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst, eller
3. en buss, en tung lastbil eller ett maskindrivet spårfordon på järnväg, spårväg eller tunnelbana, som används i förvärvsverksamhet för befordran av gods eller passagerare,

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

Den som i annat fall

1. förstör eller allvarligt skadar ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg i trafik, eller
2. vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för säkerheten för ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller för ett luftfartygs säkerhet under flygning

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

Är brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst arton år, eller på livstid. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2018.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:396.

Frågor om luftfartsskydd hanteras på det internationella planet av FN:s fackorgan Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao). Med anledning av ökade problem med flygkapningar antogs 1970 inom ramen för Icao konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, benämnd Haagkonventionen. Konventionen innebär en förpliktelse för stater att straffbelägga kapningsbrott med stränga straff och att uppfylla vissa förpliktelser i fråga om bl.a. domsrätt, åtal och utlämning beträffande sådana brott. Sverige ratificerade konventionen i juli 1971 och den trädde i kraft i oktober samma år (prop. 1971:92, bet. JuU 1971:9, rskr. 1971:164, SÖ 1971:17). För att genomföra konventionen infördes en särskild straffbestämmelse om kapning av luftfartyg i 13 kap. 5 a § brottsbalken. Vidare utsträcktes svensk domstols behörighet till att omfatta detta brott utan krav på dubbel straffbarhet. Konventionen i dess officiella engelska lydelse tillsammans med en översättning till svenska finns i *bilaga 1*.

Inom ramen för Icao antogs 1971 också konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, benämnd Montrealkonventionen. Genom konventionen förpliktas parterna att belägga sabotage och liknande brott mot den civila luftfartens säkerhet med stränga straff. Konventionen innehåller också förpliktelser bl.a. i fråga om domsrätt, åtal och utlämning med anledning av sådana brott. Montrealkonventionen trädde i kraft i januari 1973 och Sverige ratificerade konventionen i juli samma år (prop. 1973:92, bet. JuU 1973:21, rskr. 1973:222, SÖ 1973:48). För att genomföra konventionen infördes en särskild straffbestämmelse om luftfartssabotage i 13 kap. 5 a § andra stycket brottsbalken och svensk domsrätt utsträcktes till att omfatta detta brott utan krav på dubbel straffbarhet.

Under slutet av 1980-talet ökade problemen med att våldshandlingar även riktades mot flygplatser. Till Montrealkonventionen antogs därför 1988 ett protokoll för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik. Protokollet ratificerades av Sverige i juli 1990 och trädde i kraft i augusti samma år (prop. 1989/90:130, bet. 1989/90:JuU33, rskr. 1989/90:286, SÖ 1990:16) då bl.a. en ny straffbestämmelse om flygplatssabotage infördes i 13 kap. 5 b § brottsbalken och svensk domstols behörighet utsträcktes till att omfatta även detta brott utan krav på dubbel straffbarhet.

Efter händelserna i New York den 11 september 2001 antogs inom Icao en global strategi för att stärka skyddet för luftfarten. En del av denna innefattade en översyn av gällande rättsliga instrument. Vid en diplomatkonferens i Peking år 2010 antogs ändringar av Haag- och Montrealkonventionerna. Dessa arbetades fram inom en underkommitté till Icao:s juridiska kommitté och syftar främst till att möta nya och framväxande hot mot den civila luftfartens säkerhet. Ändringarna till Haagkonventionen antogs i form av ett tilläggsprotokoll till konventionen (Pekingprotokollet) och ändringarna i Montrealkonventionen med dess tilläggsprotokoll antogs i form av en konsoliderad ny konvention (Pekingkonventionen).

Sverige har inte undertecknat Pekingprotokollet eller Pekingkonventionen. För att överenskommelserna ska träda i kraft krävs att de ratificeras av 22 stater. Detta krav har uppfyllts beträffande protokollet och den överenskommelsen kommer att träda i kraft den 1 januari 2018. Konventionen har ratificerats av 21 stater. Pekingprotokollet och Pekingkonventionen i officiella engelska lydelse tillsammans med översättningar till svenska finns i *bilagorna 2–5*.

Den 17 juni 2015 beslutade regeringen att ge Utredningen om genomförande av vissa straffrättsliga åtaganden för att förhindra och bekämpa terrorism ett tilläggsuppdrag (dir. 2015:61). I uppdraget ingick bl.a. att ta ställning till om Sverige ska tillträda Pekingprotokollet och Pekingkonventionen samt lämna nödvändiga lagförslag. Utredningen överlämnade i juni 2016 delbetänkandet Straffrättsliga åtgärder mot deltagande i en väpnad konflikt till stöd för en terroristorganisation (SOU 2016:40), i vilket bl.a. Pekinginstrumenten behandlas. Därutöver har utredningen fått tre tilläggsdirektiv (dir. 2016:46, dir. 2017:2 och dir. 2017:47) och utredningen överlämnade i september 2017 slutbetänkandet Genomförande av vissa straffrättsliga åtaganden för att förhindra och bekämpa terrorism (SOU 2017:72).

I detta lagstiftningsärende behandlar regeringen de förslag i utredningens delbetänkande som rör Sveriges tillträde till Pekingprotokollet och Pekingkonventionen. En sammanfattning av delbetänkandet och utredningens lagförslag i relevanta delar finns i *bilaga 6* respektive *bilaga 7*.

Delbetänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 8*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Justitiedepartementet (Ju2016/04600/L5).

För att komplettera beredningsunderlaget remissbehandlades vidare ett utkast till lagrådsremiss (Ju2017/06004/L5). Utkastets lagförslag finns i *bilaga 9*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 10*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Justitiedepartementet (Ju2017/06004/L5).

### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 16 november 2017 att inhämta Lagrådets yttrande över det lagförslag som finns i *bilaga 11*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 12*. Yttrandet behandlas i avsnitt 5.4.

## 4 Allmänna utgångspunkter

### 4.1 Genomförande av internationella överenskommelser i svensk rätt

Enligt 10 kap. 1 § regeringsformen (RF) är behörigheten att ingå internationella överenskommelser förbehållen regeringen. I vissa fall krävs emellertid att riksdagen godkänner överenskommelsen. Det gäller bl.a. om den förutsätter att en lag ändras eller upphävs eller att en ny lag stiftas eller om överenskommelsen är av större vikt (10 kap. 3 § RF).

När regeringen ingår en internationell överenskommelse av offentlig-rättslig natur är det Sverige som stat som bär det folkrättsliga ansvaret för att förpliktelseerna uppfylls i lagstiftning och rättstillämpning. Internationella överenskommelser med normativt innehåll blir i Sverige inte automatiskt en del av den nationella rätten, utan måste på något sätt införlivas med svensk rätt för att bli gällande inför svenska domstolar och myndigheter. En överenskommelse kan t.ex. införlivas genom transformering eller konstaterande av normharmoni. Transformering innebär att, i den utsträckning det anses behövt, införa eller ändra svenska bestämmelser så att de överensstämmer med överenskommelsens krav. Konstateras i stället normharmoni, dvs. att svensk rätt redan överensstämmer med överenskommelsen, behövs inte några lagändringar.

## 4.2 Utgångspunkter för regeringens ställningstaganden

Som framgår av avsnitt 3 har en särskild utredare analyserat frågan om Sveriges tillträde till och genomförandet i svensk rätt av Pekingprotokollet och Pekingkonventionen. I de följande avsnitten tar regeringen ställning till Sveriges tillträde till och genomförande av överenskommelserna.

De båda Pekinginstrumenten har sin förebild i 2005 års protokoll till konventionen för bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet och 2005 års protokoll till protokollet om bekämpande av brott mot säkerheten för fasta plattformar belägna på kontinentalsockeln. Sverige undertecknade de båda protokollen den 14 februari 2006 och de trädde i kraft den 28 juli 2010. Protokollen har ratificerats av Sverige (prop. 2013/14:212, bet. 2013/14:JuU39, rskr. 2013/14:289, SÖ 2014:17 och 2014:18). Vid samma tidpunkt tillträdde Sverige även konventionen för bekämpande av nukleär terrorism. Svensk rätt har, i de delar det finns motsvarande bestämmelser som i Pekinginstrumenten, ansetts uppfylla åtagandena i dessa instrument (prop. 2013/14:212, s. 11–14, 18 och 19). Regeringens bedömning av om ett svenskt tillträde till Pekinginstrumenten kräver lagändringar tar därför även sin utgångspunkt i den bedömning som gjordes i fråga om angivna instrument.

## 5 Tillträde till Pekingprotokollet och Pekingkonventionen

### 5.1 Överenskommelsernas huvudsakliga innehåll

#### 5.1.1 Pekingprotokollet

Pekingprotokollet består av en ingress och 25 artiklar. I ingressen uttrycks att det för att bättre kunna hantera nya typer av hot mot den civila luftfarten finns ett behov av att anta kompletterande bestämmelser.



Bestämmelserna i protokollet ändrar och kompletterar Haagkonventionens bestämmelser. Nedan beskrivs kortfattat det huvudsakliga innehållet i protokollet.

### *Handlingar som ska utgöra brott*

Genom *artikel II* ändras lydelsen av artikel 1 i konventionen som handlar om vilka gärningar som ska utgöra brott. Av bestämmelsen följer att det ska vara straffbart att rättsstridigt och uppsåtligen ta ett luftfartyg i trafik i besittning eller utöva kontroll över detta genom våld eller hot om våld, genom tvång, genom hot av annat slag eller genom tekniska hjälpmedel (artikel 1.1). Även den som hotar med att begå ett sådant brott eller låter någon ta emot ett sådant hot, under omständigheter som tyder på att hotet är trovärdigt, begår ett brott (artikel 1.2). Som brottslig handling ska vidare betraktas att försöka begå brott enligt artikel 1.1 (artikel 1.3 a), att värva eller instruera andra att begå brott enligt artikel 1.1–3 a (artikel 1.3 b), att medverka till brott enligt artikel 1.1–3 a (artikel 1.3 c) eller att hjälpa någon att undvika utredning, åtal eller straff för brott enligt artikel 1.1–3 c (artikel 1.3 d). Även att komma överens med en eller flera personer om att begå ett brott enligt artikel 1.1–2 eller att medverka till att en grupp personer som handlar med ett gemensamt syfte begår ett sådant brott ska i vissa fall vara straffbart (artikel 1.4).

Det som är nytt i förhållande till den tidigare lydelsen är bl.a. att en brottslig handling kan begås under hela den tid då ett luftfartyg befinner sig i trafik (tidigare gällde att luftfartyget skulle befinna sig under flygning) och att brottskatalogen utvidgas på så sätt att det olaga besittningstagandet av ett luftfartyg även kan ske genom att använda tekniska hjälpmedel. Även bestämmelsen om hot i artikel 1.2 är ny.

I *artikel III* görs en redaktionell ändring av konventionens artikel 2 som innebär att konventionsstaterna ska belägga de brott som anges i artikel 1 med stränga straff.

### *Ansvar för juridiska personer*

Genom *artikel IV* läggs en ny artikel till i konventionen (artikel 2bis). Av bestämmelsen följer bl.a. att varje stat får vidta de åtgärder som är nödvändiga för att möjliggöra att en juridisk person ställs till ansvar när en person i sin egenskap av ansvarig för ledningen eller kontrollen av denna juridiska person har begått ett brott enligt konventionen.

### *Definitioner*

*Artikel V* innehåller en ny lydelse av artikel 3.1 i konventionen. Genom artikeln införs bl.a. en ny definition av när ett luftfartyg ska anses vara ”i trafik”. Det innefattar tidpunkten från det ögonblick då markpersonal eller besättningen börjar förbereda luftfartyget för en viss bestämd flygning till dess att tjugofyra timmar har förflutit efter landning. Vid nödlandning ska flygningen anses fortsätta till dess att behörig myndighet övertar ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord.

Genom *artikel VI* införs en ny artikel i konventionen (artikel 3bis). Av artikeln framgår bl.a. att ingenting i konventionen ska inverka på andra rättigheter, skyldigheter och ansvar för stater och enskilda enligt folkrätten samt att konventionen inte reglerar väpnade styrkors verksamhet under en väpnad konflikt som regleras av internationell humanitär rätt.

#### *Domsrätt*

I *artikel VII* anges den nya lydelsen av konventionens artikel 4 som innebär att det i konventionen införs ytterligare krav på domsrätt. I bestämmelsen ställs krav på att varje stat ska kunna utöva domsrätt bl.a. beträffande brott som förövats inom statens eget territorium, mot eller ombord på ett luftfartyg registrerat i den staten, mot eller ombord på ett luftfartyg som landar inom den statens territorium med den misstänkte fortfarande ombord, eller av statens egna medborgare. Vidare ges staterna möjlighet att utöva domsrätt bl.a. när brott har begåtts mot statens egna medborgare.

*Artiklarna VIII och IX*, som ersätter artikel 5 respektive artikel 6.4 i konventionen, behandlar frågor sammanhängande med utövande av domsrätt.

#### *Garanti för en rättvis behandling*

Genom *artikel X* införs en ny artikel i konventionen (artikel 7bis). Av bestämmelsen följer att den mot vilken åtgärder vidtas med stöd av konventionen ska garanteras en rättvis behandling och åtnjuta alla rättigheter och garantier i enlighet med lagstiftningen i den stat inom vars territorium personen befinner sig och i enlighet med tillämpliga folkrättsliga bestämmelser, däribland de internationella mänskliga rättigheterna.

#### *Utlämning och internationell rättslig hjälp*

*Artikel XI* innehåller en ny lydelse som ersätter artikel 8 i konventionen. Bestämmelsen innebär bl.a. att brotten enligt konventionen ska anses ingå i de utlämningsbara brotten i de utlämningsavtal som redan föreligger mellan konventionsstaterna och att staterna ska ta med dessa brott som utlämningsbara brott i nya utlämningsavtal som ingås med andra konventionsstater.

Genom *artikel XII och XIII* införs två nya artiklar i konventionen (artikel 8bis och artikel 8ter). Av artikel XII följer att inget brott enligt konventionen ska betraktas som ett politiskt brott och att en framställning om utlämning eller ömsesidig rättslig hjälp inte får avslås endast på sådan grund. Enligt artikel XIII får en konventionsstat vägra utlämning eller rättslig hjälp, om den har grundad anledning att anta att framställningen har gjorts i syfte att åtala eller straffa en person på grund av dennas ras, trosbekännelse, nationalitet, etniska ursprung, politiska uppfattning eller kön, eller att bifall till framställningen skulle vara till men för den personens ställning av något av dessa skäl.

*Artiklarna XIV och XV*, vars lydelse ersätter artikel 9.1 respektive artikel 10.1 i konventionen, behandlar frågor om förebyggande av brott respektive bistånd i samband med utredning av ett brott.

Genom *artikel XVI* införs en ny artikel i konventionen (artikel 10bis). Av artikeln följer att varje stat som har anledning att befara att ett brott enligt konventionen kommer att begås ska, i enlighet med sin nationella lagstiftning, lämna alla tillgängliga upplysningar av betydelse till de stater som kan förmodas ha domsrätt enligt konventionen.

### *Slutbestämmelser*

I *artiklarna XVII–XXV* regleras formerna för undertecknande och ratificering av protokollet och vissa andra övergripande frågor. Av artikel XIX framgår att i förhållande mellan parterna till protokollet ska protokollet och konventionen läsas och tolkas som ett enda instrument och benämnas Haagkonventionen, ändrad genom Pekingprotokollet 2010.

## **5.1.2 Pekingkonventionen**

Pekingkonventionen består av en ingress och 25 artiklar. I ingressen uttrycks att den rättsliga ramen för att förhindra och bekämpa brott mot den civila luftfarten behöver förstärkas för att bättre kunna hantera nya typer av hot. Nedan beskrivs kortfattat det huvudsakliga innehållet i konventionen i de avseenden den innebär förändringar i förhållande till Montrealkonventionen och dess tilläggsprotokoll.

### *Handlingar som ska utgöra brott*

*Artikel 1* i Pekingkonventionen utvidgar brottskatalogen till att omfatta gärningar som innebär att ett luftfartyg på olika sätt används som brottsverktyg eller att det ombord på ett sådant fartyg transporteras bl.a. vissa typer av vapen. I bestämmelsen anges således att det ska utgöra brott att: 1) använda ett luftfartyg i trafik i avsikt att förorsaka dödsfall, allvarlig kroppsskada eller allvarlig sak- eller miljöskada, 2) släppa ut eller utlösa biologiska vapen, kemiska vapen eller kärnvapen (BCN-vapen) eller explosiva, radioaktiva eller liknande ämnen från ett luftfartyg i trafik, på ett sätt som förorsakar eller är ägnat att förorsaka sådan skada, eller 3) använda BCN-vapen eller explosiva, radioaktiva eller liknande ämnen mot eller ombord på ett luftfartyg i trafik på ett sätt som förorsakar eller är ägnat att förorsaka sådan skada (artikel 1.1 f–h).

Vidare ska det utgöra brott att ombord på ett luftfartyg transportera, låta transportera eller möjliggöra transport av: 1) explosivt eller radioaktivt material, med vetskap om att det är avsett att användas för att förorsaka eller hota med att förorsaka dödsfall eller allvarlig kroppsskada eller sakskada med avsikten att injaga skräck i en befolkning eller att förmå en regering eller internationell organisation att utföra eller inte utföra en viss handling, 2) BCN-vapen, med vetskap om att det är ett sådant vapen, 3) atområbränsle, särskilt klyvbart material, eller utrustning eller material som är särskilt avsedda eller utformade för att bearbeta, använda eller producera särskilt klyvbart material, med vetskap om att de är avsedda att användas i verksamhet med kärnladdning eller annan kärnteknisk verksamhet som inte omfattas av säkerhetsåtgärder enligt ett avtal om säkerhetsåtgärder med Internationella atomenergiorganet, eller 4) utrustning, material eller programvara eller relaterad teknik som påtagligt

bidrar till utformningen, tillverkningen eller spridningen av ett BCN-vapen utan lagenligt tillstånd och med avsikt att de ska användas för sådana ändamål (artikel 1.1 i). Försök att begå något av dessa brott ska också vara straffbart (artikel 1.4).

Hot om att begå vissa uppräknade brott enligt konventionen ska utgöra brott. Likaså ska det utgöra brott att förorsaka att någon annan tar emot ett sådant hot under omständigheter som tyder på att hotet är trovärdigt (artikel 1.3). Det ska även vara straffbart att medverka till, värva eller instruera andra att begå vissa brott enligt konventionen eller hjälpa någon att undvika utredning, åtal eller straff för sådana brott (artikel 1.4). Även att komma överens med en eller flera personer om att begå vissa brott enligt konventionen eller att i visst syfte eller med viss vetskap medverka till att en grupp personer som handlar med ett gemensamt syfte begår sådana brott ska vara straffbart (artikel 1.5).

Enligt *artikel 3* ska de brott som anges i artikel 1 beläggas med stränga straff.

### *Definitioner*

I *artikel 2* införs nya definitioner, exempelvis av BCN-vapen som omfattar biologiska vapen, kemiska vapen, kärnvapen och andra kärnladdningar. Bestämmelsen innehåller också definitioner av biologiska respektive kemiska vapen.

### *Ansvar för juridiska personer*

Genom *artikel 4* införs en bestämmelse om ansvar för juridiska personer. Av bestämmelsen följer bl.a. att varje stat får vidta nödvändiga åtgärder för att möjliggöra att en juridisk person ställs till ansvar när en person i sin egenskap av ansvarig för ledningen eller kontrollen av den juridiska personen har begått ett brott enligt konventionen.

### *Förhållandet till andra internationella regelverk*

Av *artikel 6* följer bl.a. att konventionen inte ska inverka på andra rättigheter, skyldigheter och ansvar för stater och enskilda enligt folkrätten samt att konventionen inte reglerar väpnade styrkors verksamhet under en väpnad konflikt som regleras av internationell humanitär rätt. Vissa internationella överenskommelser som rör spridning av kärnvapen och förbud mot utveckling av biologiska och vapen omnämns i det sammanhanget särskilt i *artikel 7*.

### *Domsrätt*

Genom *artikel 8* utvidgas kraven på domsrätt i förhållande till vad som gällde enligt Montrealkonventionen. Till exempel förpliktas staterna att utöva domsrätt över brott som begås av egna medborgare. Vidare ges staterna möjlighet att utöva domsrätt över brott som begås mot egna medborgare eller av en statslös person som är bosatt i staten.

### *Garanti för en rättvis behandling*

Genom *artikel 11* införs en bestämmelse med innebörd att den mot vilken åtgärder genomförs med stöd av konventionen ska garanteras en

rättvis behandling och åtnjuta alla rättigheter och garantier i enlighet med lagstiftningen i den stat inom vars territorium personen befinner sig och i enlighet med tillämpliga folkrättsliga bestämmelser, däribland de internationella mänskliga rättigheterna.

### *Utlämning och internationell rättslig hjälp*

*Artikel 12* innebär att brotten enligt konventionen ska betraktas som utlämningsbara brott i de utlämningsavtal som redan föreligger mellan konventionsstaterna och att staterna ska ta med dessa brott som utlämningsbara brott i nya utlämningsavtal som ingås med andra konventionsstater. Enligt *artikel 13* ska inget av brotten enligt konventionen betraktas som ett politiskt brott och en framställning om utlämning eller rättslig hjälp får inte avslås endast på sådan grund. Genom *artikel 14* införs en bestämmelse med innebörd att en stat får vägra utlämning eller rättslig hjälp, om den har grundad anledning att anta att framställningen har gjorts i syfte att åtala eller straffa en person på grund av dennas ras, trosbekännelse, nationalitet, etniska ursprung, politiska uppfattning eller kön, eller att bifall till framställningen skulle vara till men för den personens ställning av något av dessa skäl.

### *Slutbestämmelser*

I *artiklarna 21–25* regleras formerna för undertecknande och ratificering av protokollet samt vissa andra övergripande frågor. I *artikel 24* anges att i förhållandet mellan konventionsstaterna ska Pekingkonventionen ha företräde framför Montrealkonventionen och dess tilläggsprotokoll.

## 5.2 Behovet av lagstiftning

**Regeringens bedömning:** De gärningar som ska utgöra brott enligt Pekingprotokollet är inte i alla delar straffbara enligt svensk rätt. Det krävs därför lagändringar för att tillgodose de krav som ställs upp i protokollet. Svensk rätt uppfyller genom befintlig reglering i övrigt åtagandena i Pekingprotokollet och Pekingkonventionen.

**Utredningens bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans invänder mot utredningens bedömning om behovet av lagändringar.

**Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans invänder mot bedömningen i utkastet.

**Skälen för regeringens bedömning:** Haagkonventionens och Montrealkonventionens tillämpningsområden bestäms i huvudsak genom att det i respektive konvention anges vilka handlingar som ska utgöra brott. Pekingprotokollet och Pekingkonventionen innehåller bestämmelser som utvidgar befintlig reglering i dessa delar och ställer krav på att fler handlingar än tidigare ska betraktas som brott. Bestämmelserna om bl.a. domsrätt, utlämning och internationell rättslig hjälp anpassas till detta. Utredningen gör en noggrann genomgång av överenskommelserna.

Utredningens bedömning är att svensk rätt, med undantag för en bestämmelse i artikel II i Pekingprotokollet som utvidgar kapningsbrottet i artikel 1.1 i Haagkonventionen, lever upp till åtagandena i protokollet och Pekingkonventionen (se avsnitt 5.2.4 och 5.3.4 i betänkandet). Ingen remissinstans har ifrågasatt denna bedömning. Även regeringen delar den uppfattningen och anser alltså att svensk rätt, med undantag för nämnda bestämmelse i artikel II i protokollet, som behandlas i avsnitt 5.4, uppfyller kraven i protokollet och konventionen.

Två artiklar i protokollet och konventionen bör dock beröras närmare. Enligt artikel 1.3 d i Haagkonventionen, som införs genom artikel II i protokollet, ska det utgöra ett brott att hjälpa någon annan att undvika utredning, åtal eller straff med vetskap om att personen har företagit en handling som utgör brott enligt konventionen eller att personen är efterlyst eller har dömts för ett sådant brott. En motsvarande bestämmelse finns i artikel 1.4 d i Pekingkonventionen. Som konstateras i utredningen torde bestämmelsen om skyddande av brottsling i 17 kap. 11 § brottsbalken motsvara kravet på kriminalisering i dessa delar. Den svenska bestämmelsen innehåller emellertid i femte stycket en regel som innebär att ansvar inte ska dömas ut om gärningen är att anse som ringa med hänsyn till gärningsmannens förhållande till den brottslige och övriga omständigheter. Något motsvarande undantag finns inte i konventionernas bestämmelser. Däremot får en konventionsstat, i samband med tillträdet till protokollet (artikel XXII b) och konventionen (artikel 21.4 b), förklara att den kommer att tillämpa respektive artikel i enlighet med principerna i dess strafflagstiftning om ansvarsfrihet i familjerelationer. Mot bakgrund av ansvarsfrihetsregeln i 17 kap. 11 § femte stycket brottsbalken bör Sverige utnyttja denna möjlighet (se avsnitt 5.3).

### 5.3 Protokoll och konventionen bör godkännas

**Regeringens förslag:** Riksdagen godkänner protokollet till konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg (Pekingprotokollet) och konventionen för bekämpande av brott på den internationella civila luftfartens område (Pekingkonventionen).

Riksdagen godkänner förklaringar enligt artikel XXII b i Pekingprotokollet och 21.4 b i Pekingkonventionen med innebörd att Sverige avser att tillämpa bestämmelserna i protokollet respektive konventionen om straffansvar för skyddande av brottsling i enlighet med principerna i svensk strafflagstiftning om ansvarsfrihet i familjerelationer.

**Utredningens förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans invänder mot att Sverige tillträder protokollet och konventionen. *Riksdagens ombudsmän, Svea hovrätt, Åklagarmyndigheten, Ekobrottsmyndigheten, Säkerhetspolisen, Försvarsmakten* och *Transportstyrelsen* tillstyrker uttryckligen ett svenskt tillträde. *Transportstyrelsen* anser att det är positivt att internationella överenskommelser på luftfartens område ratificeras av Sverige.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans invänder mot förslaget. *Stockholms tingsrätt*, *Attunda tingsrätt* och *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker uttryckligen ett svenskt tillträde. *Svenska Flygbranschen* anser att det är viktigt att förmå alla länder att tillträda protokollet och konventionen, men ställer sig frågande till om konventionen tar tillräcklig hänsyn till att även obemannade luftfartyg kan användas för att begå brott.

**Skälen för regeringens förslag:** Terrorism hotar internationell fred och säkerhet, nationell säkerhet och våra grundläggande fri- och rättigheter. Sverige är part till samtliga centrala internationella straffrättsliga överenskommelser inom terrorismbekämpningens område, däribland Haagkonventionen och Montrealkonventionen, och har aktivt deltagit i förhandlingarna som lett fram till Pekingprotokollet och Pekingkonventionen.

Protokollet och konventionen innebär att de handlingar som ska utgöra brott utökas. Genom protokollet utvidgas bl.a. de förfaranden som ska utgöra kapningsbrott av luftfartyg till att även omfatta kapning som sker genom användande av tekniska hjälpmedel (se avsnitt 5.1.1 och 5.4). Detta får anses som en viktig modernisering och anpassning av det straffrättsliga regelverket till den tekniska utvecklingen på luftfartsområdet, ett regelverk som ytterst syftar till att förstärka säkerheten inom civil luftfart. Flygplanskapning utgör en mycket allvarlig företeelse och har inte sällan samband med terrorism. Det är angeläget att sådant handlande kan förhindras och beivras.

Den utvidgning av brottskatalogen som sker genom Pekingkonventionen vidgar tillämpningsområdet till att omfatta gärningar där luftfartyg används som brottsverktyg eller som transportmedel för brottsliga syften, t.ex. genom transport av explosivt material och biologiska eller kemiska vapen. Detta är en välkommen utveckling. När det gäller *Svenska Flygbranschens* ifrågasättande av om konventionen tar tillräcklig hänsyn till att även obemannade luftfartyg kan användas för att begå brott kan det konstateras att konventionen inte innehåller några begränsningar i fråga om vilka typer av luftfartyg som omfattas av konventionen. I detta lagstiftningsärendet sker inte heller några förändringar i det avseendet (se avsnitt 5.4).

Ingen remissinstans invänder mot ett tillträde utan tvärtom tillstyrker flera instanser att Sverige nu tillträder protokollet och konventionen. De lagstiftningsåtgärder som krävs för att leva upp till åtagandena är begränsade (se avsnitt 5.4).

Mot denna bakgrund anser regeringen att Sverige ska tillträda protokollet och konventionen. Riksdagens godkännande krävs eftersom överenskommelserna får anses vara av större vikt och, såvitt avser protokollet, förutsätter lagändringar (10 kap. 3 § första stycket 1 och tredje stycket RF).

En naturlig utgångspunkt vid tillträde till internationella överenskommelser är att vara restriktiv när det gäller att utnyttja möjligheterna till reservationer. Av de skäl som anges i avsnitt 5.2 bör Sverige dock avge förklaringar av innebörden att Sverige avser att tillämpa instrumentens bestämmelser om skyddande av brottsling i överensstämmelse med principerna i svensk strafflagstiftning om ansvarsfrihet i familjerelationer.

**Regeringens förslag:** Straffansvaret för kapning utvidgas till att omfatta den som olovligen med tekniskt hjälpmedel bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av ett sådant transportmedel som ingår i kapningsbestämmelsen. Kapningsbrottet utvidgas till att omfatta alla lastbilar som används i förvärvsverksamhet för befordran av gods eller passagerare.

**Utredningens förslag** överensstämmer delvis med regeringens. Utredningens förslag till utvidgning av straffansvaret omfattar enbart luftfartyg.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans motsätter sig utredningens förslag. *Transportstyrelsen* framhåller emellertid att olovlig manövrering genom användande av tekniska hjälpmedel kan bli ett problem även inom andra transportområden än luftfart och föreslår därför att utvidgningen av straffansvaret även bör gälla fartyg, buss, tung lastbil och spårfordon. Liknande synpunkter framförs av *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* och *Luftfartsverket*. *Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet* påpekar att användning av tekniska hjälpmedel för att bemäktiga sig t.ex. fartyg och bussar också är straffvärt och att förslaget att enbart låta utvidgningen omfatta luftfartyg framstår som en onödig bundenhet till det protokoll som ska genomföras.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer delvis med regeringens. I utkastet föreslås inte något utvidgat tillämpningsområde beträffande kapning av lastbilar.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans invänder mot förslaget i utkastet. *Svea hovrätt*, *Stockholms tingsrätt*, *Attunda tingsrätt*, *Åklagarmyndigheten*, *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*, *Förvarsmakten*, *Transportstyrelsen*, *Sjöfartsverket* och *Luftfartsverket* tillstyrker uttryckligen förslaget. *Sveriges Åkeriföretag* anser, i likhet med *Stockholms läns landsting*, att även lätta lastbilar bör omfattas av straffansvaret för kapning. *Stockholms läns landsting* och *Trafikverket* framför vidare att bestämmelsen om sjö- eller luftfartssabotage bör utvidgas till att omfatta angrepp mot järnvägs- och kollektivtrafiken.

**Skälen för regeringens förslag:** Genom artikel II i Pekingprotokollet utvidgas Haagkonventionens bestämmelse om vilka handlingar som ska utgöra brott (artikel 1) till att omfatta inte bara den som genom våld eller hot om våld eller genom hot av annat slag tar ett luftfartyg i besittning eller utövar kontroll över detta utan även den som rättsstridigt och uppsåtligen tar kontroll över ett luftfartyg i trafik genom tvång eller genom tekniska hjälpmedel. Ett luftfartyg anses vara i trafik från det ögonblick då markpersonal eller besättning börjar förbereda luftfartyget för en viss bestämd flygning till dess 24 timmar har förflutit efter landning (se artikel V i Pekingprotokollet).

Den nuvarande straffbestämmelsen för kapning i 13 kap. 5 a § första stycket brottsbalken omfattar den som genom olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av ett luftfartyg eller andra särskilt angivna transportmedel. Med olaga tvång avses tvång enligt 4 kap. 4 § brottsbalken, dvs. att genom misshandel eller annars med våld eller genom hot om brottslig gärning tvinga någon att göra, tåla eller underlåta något.



Med våld avses också lindrigare former av våldsanvändning. Därmed får straffansvaret för kapning i 13 kap. 5 a § första stycket brottsbalken anses omfatta även den som tar kontroll över luftfartyget med tvång i den bemärkelse som torde avses i den nya lydelsen av artikel 1.1 i Haagkonventionen.

Straffansvaret för kapning omfattar emellertid inte den som rättsstridigt men utan tvång tar ett luftfartyg i besittning eller utövar kontroll över detta genom tekniska hjälpmedel. Konventionens krav i denna del kan inte heller anses uppfyllt genom bestämmelsen om luftfartssabotage i 13 kap. 5 a § andra stycket brottsbalken, bl.a. eftersom den bestämmelsen, när det gäller åtgärder som är ägnade att framkalla fara för ett luftfartygs säkerhet, inte omfattar hela den tid som ett luftfartyg är i trafik i den bemärkelse som avses i den nya lydelsen av Haagkonventionen, utan är begränsad till att omfatta säkerheten under flygning. Inte någon av de bestämmelser som införts i brottsbalken till skydd för flygsäkerheten kan alltså fullt ut anses uppfylla protokollets krav på kriminalisering av den som rättsstridigt tar besittning över ett luftfartyg i trafik med tekniska hjälpmedel. Lagstiftningsåtgärder är därför nödvändiga.

Regeringen föreslår att protokollets krav uppfylls genom att kapningsbestämmelsen i 13 kap. 5 a § första stycket brottsbalken utvidgas till att omfatta den som olovligen med tekniskt hjälpmedel bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av ett luftfartyg. Risker för att sådana fall av kapning leder till allvarliga person- och saksador kan vara densamma som i de fall då olaga tvång används och är därför likvärdig ur straffvärdesynpunkt. Det är också lämpligt att ändringen av Haagkonventionen får genomslag i den bestämmelse i vilken konventionsåtagandena om kapning genomförts. Med hänsyn till teknikutvecklingen kan en sådan utvidgning också motiveras oberoende av Sveriges tillträde till protokollet.

Frågan är då om fler transportmedel i kapningsbestämmelsen än luftfartyg bör omfattas av utvidgningen. Utredningens förslag innebär att endast luftfartyg ska inkluderas, vilket är det som krävs för att tillgodose de krav som ställs upp i Pekingprotokollet. Regeringen anser emellertid, i likhet med *Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet* och *Transportstyrelsen*, att det inte framstår som sakligt motiverat att straffrättsligt göra åtskillnad mellan kapning av luftfartyg och de andra transportmedel som omfattas av bestämmelsen. En sådan lösning skulle tvärtom kunna ge upphov till omotiverade skillnader i bedömningen av likartade gärningar. Som påpekats av *Transportstyrelsen* finns det risk för allvarliga skador oavsett vilket större transportmedel som blir föremål för en kapning med tekniska hjälpmedel. Enligt regeringen bör således utvidgningen av straffansvaret för kapning omfatta samtliga de transportmedel som i dag omfattas av kapningsbestämmelsen, dvs. luftfartyg, fartyg, som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst, eller en buss, en tung lastbil eller ett maskindrivet spårfordon på järnväg, spårväg eller tunnelbana, som används i förvärvsverksamhet för befordran av gods eller passagerare. Någon motsvarande utvidgning är emellertid inte motiverad beträffande kapning av sådana plattformar som avses i 13 kap. 5 a § första stycket brottsbalken.

Vissa remissinstanser påpekar därutöver att kapningsbrottet bör utvidgas till att omfatta alla lastbilar som används i förvärvsverksamhet. Regeringen instämmer i denna ståndpunkt. I det lagstiftningsärende som låg till grund för utvidgningen av kapningsbestämmelsen till att omfatta andra transportmedel än luftfartyg och fartyg ansågs visserligen att det skulle vara för långtgående att låta straffansvaret för kapning omfatta alla fordon som används i yrkesmässig trafik, t.ex. lätta lastbilar (prop. 2002/03:38 s. 69 f.). Den senaste tidens händelser i Europa och Sverige, där lastbilar använts för att genomföra mycket allvarliga och urskillningslösa angrepp mot människors liv och hälsa på allmän plats, visar emellertid att en utvidgning av straffansvaret beträffande kapning av lastbilar kan vara berättigad. Som framförs av *Sveriges Åkeriföretag* förefaller det inte heller vara motiverat att, på sätt som regelverket nu är utformat, låta kapningsbestämmelsen omfatta lätta bussar men inte lätta lastbilar. Bestämmelsen om kapning bör sålunda utvidgas till att omfatta även lätta lastbilar som används i förvärvsverksamhet för befordran av gods eller passagerare. Detta innebär även att sådana gärningar kan betraktas som terroristbrott under förutsättning att de kvalificerande rekvisiten i 2 § lagen (2003:148) om straff för terroristbrott är uppfyllda.

*Lagrådet* anser att det förhållandet att förslaget om att utvidga det straffbara området för kapning till att även avse lätta lastbilar inte har remitterats väcker frågan om regeringens beredningskrav är uppfyllt. Lagrådet pekar i det sammanhanget bl.a. på att myndigheter och andra inte haft anledning att yttra sig över de straffrättsliga konkurrensfrågor som kan uppstå mellan kapningsbrottet och övriga bestämmelser i brottsbalken. Med tanke på att det sammantaget är fråga om en begränsad utvidgning av det straffbara området har Lagrådet emellertid stannat för att inte avstyrka förslaget.

Regeringen anser att det finns ett tillräckligt beredningsunderlag för regeringens förslag. Det är riktigt att straffbestämmelsen om kapning kan ingå som ett led i andra brott. Den kan även ha ett överlappande tillämpningsområde med andra straffstadganden. I ett tidigare lagstiftningsärende har gjorts uttalanden om hur olika straffrättsliga konkurrensfrågor mellan kapningsbrottet och vissa övriga bestämmelser i brottsbalken ska bedömas (prop. 1989/90:130 s. 44 f.). Som Lagrådet påpekar kan antalet konkurrenssituationer möjligen öka i rättstillämpningen som en konsekvens av förslaget att inkludera lätta lastbilar i kapningsbrottet. Förslaget innebär emellertid inte att det i sak uppstår några nya konkurrensfrågor. Det är också fråga om en sett i sammanhanget begränsad utvidgning av kapningsbrottet.

Inom ramen för detta lagstiftningsärende finns det i övrigt inte utrymme att, som föreslagits av ett par remissinstanser, överväga ytterligare förändringar av vilka transportmedel som bör omfattas av kapningsbestämmelsen eller av bestämmelsen om sjö- eller luftfarts-sabotage i 13 kap. 5 a § andra stycket brottsbalken.

## 6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Prop. 2017/18:73

**Regeringens förslag och bedömning:** Lagändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2018. Några särskilda övergångsbestämmelser behövs inte.

**Utredningens förslag och bedömning** överensstämmer med regeringens utom när det gäller datum för ikraftträdande.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans yttrar sig i denna del.

**Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer med regeringens utom när det gäller datum för ikraftträdande.

**Remissinstanserna** yttrar sig inte särskilt i frågan.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. Regeringen föreslår att detta sker den 1 maj 2018.

Några särskilda övergångsbestämmelser behövs inte. Av 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken följer att de nya bestämmelserna inte får tillämpas på ett sådant sätt att de ges retroaktiv verkan till den tilltalades nackdel.

## 7 Konsekvenser av förslaget

**Regeringens bedömning:** Förslaget kan antas medföra marginellt ökade kostnader för rättsväsendets myndigheter. Dessa bedöms kunna finansieras inom ramen för befintliga anslag. Förslaget bedöms inte heller leda till annat än marginellt ökade kostnader för företagen inom transportområdet.

**Utredningens bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser yttrar sig inte i denna del. *Swedavia* anför att om brottsutredningar med kopplingar till flygplatserna ökar kommer det sannolikt att innebära kostnadsökningar för *Swedavia* eftersom företagets säkerhetsorganisation involveras i sådana utredningar.

**Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans invänder mot bedömningen i utkastet.

**Skälen för regeringens bedömning:** De föreslagna ändringarna av straffbestämmelsen om kapning innebär att det kriminaliserade området utökas något. De brottsbekämpande myndigheternas utredningar och mål med anledning av de föreslagna ändringarna kan dock antas bli få. Förslaget bedöms därför inte få annat än marginella kostnadsökningar för rättsväsendet. Eventuella merkostnader bör därför rymmas inom befintliga anslag. Av samma skäl borde förslaget inte heller leda till annat än marginellt ökade kostnaderna för företagen inom transportområdet.

## 8 Författningskommentar

### Förslaget till lag om ändring i brottsbalken

#### 13 kap. Om allmänfarliga brott

**5 a §** Den som genom olaga tvång *eller olovligen med tekniskt hjälpmedel* bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av

1. ett luftfartyg,
2. ett fartyg, som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst, eller
3. en buss, en lastbil eller ett maskindrivet spårfordon på järnväg, spårväg eller tunnelbana, som används i förvärvsverksamhet för befordran av gods eller passagerare,

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

Den som i annat fall

1. förstör eller allvarligt skadar ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg i trafik, eller
2. vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för säkerheten för ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller för ett luftfartygs säkerhet under flygning

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

Är brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst arton år, eller på livstid. Vid bedömande av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

I paragrafen regleras straffansvar för kapning samt sjö- och luftfartssabotage. Paragrafen ändras i två avseenden. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Genom den första ändringen i *första stycket* utvidgas straffansvaret för kapning till att omfatta även den som *olovligen med tekniskt hjälpmedel* bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av något av de transportmedel som omfattas av bestämmelsen. I dessa fall krävs inte att det förekommer något olaga tvång enligt 4 kap. 4 § brottsbalken. Straffansvaret kan därmed omfatta bl.a. den som genom intrång i styr- eller navigationssystem olovligen fjärrstyr eller på annat sätt ingriper i manövreringen av ett transportmedel som omfattas av bestämmelsen. Liksom vid kapning genom olaga tvång krävs för straffansvar enligt första stycket att ingreppet är av sådan art att det hindrar den som framför transportmedlet från att bestämma över manövreringen. Rekvisetet *tekniskt hjälpmedel* omfattar alla former av sådana hjälpmedel oavsett vilken teknik som används. Således omfattas t.ex. såväl datorer som mobiltelefoner.

För straffansvar krävs att bemäktigandet eller ingreppet i manövreringen sker *olovligen*. På så sätt utesluts från det straffbara området handlingar som vidtas med stöd i gällande rätt eller med samtycke av någon som förfogar över intresset att upprätthålla kontrollen över transportmedlet. Ett sådant samtycke kan vara antingen uttalat eller tyst.

Genom den andra ändringen i *första stycket (punkt 3)* utvidgas kapningsbrottet till att även omfatta lastbilar som inte är att beteckna som tunga. Vad som ska förstås med begreppet *lastbil* finns angivet i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

1971

SVERIGES

N:o 17

ÖVERENSKOMMELSER MED FRÄMMANDE MAKTER

---

N:o 17

**Konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av fartyg.**

**Haag den 16 december 1970**

**luffartyg.**

Ratificerad av Sverige den 27 maj 1971. Ratifikationsinstrumentet deponerades i London, Moskva och Washington den 7 juli.

Konventionen trädde i kraft den 14 oktober 1971

**Convention for the Supression  
of Unlawful Seizure of  
Aircraft**

**Preamble**

*The States Parties to This  
Convention*

*Considering that unlawful  
acts of seizure or exercise of  
control of aircraft in flight  
jeopardize the safety of per-  
sons and property, seriously  
affect the operation of air  
services, and undermine the  
confidence of the peoples of  
the world in the safety of  
civil aviation;*

*Considering that the oc-  
currence of such acts is a  
matter of grave concern;*

*Considering that, for the  
purpose of deterring such  
acts, there is an urgent need  
to provide appropriate mea-  
sures for punishment of of-  
fenders;*

*Have agreed as follows:*

**Article 1**

*Any person who on board  
an aircraft in flight:*

*(a) unlawfully by force or  
threat thereof, or by any  
other form of intimidation,  
seizes, or exercises control  
of, that aircraft, or attempts  
to perform any such act, or*

**Convention pour la répression  
de la capture illicite  
d'aéronefs**

**Préambule**

*Les états parties à la  
présente convention,*

*Considérant que les actes  
illicites de capture ou  
d'exercice du contrôle d'aé-  
ronefs en vol compromet-  
tent la sécurité des person-  
nes et des biens, gênent sé-  
rieusement l'exploitation des  
services aériens et minent la  
confiance des peuples du  
monde dans la sécurité de  
l'aviation civile,*

*Considérant que de tels  
actes les préoccupent grave-  
ment,*

*Considérant que, dans le  
but de prévenir ces actes, il  
est urgent de prévoir des  
mesures appropriées en vue  
de la punition de leurs  
auteurs,*

*Sont convenus des dispo-  
sitions suivantes :*

**Article 1er**

*Commet une infraction  
pénale (ci-après dénommée  
« l'infraction ») toute per-  
sonne qui, à bord d'un aéro-  
nef en vol,*

*a) illicitement et par vio-  
lence ou menace de violence  
s'empare de cet aéronef ou  
en exerce le contrôle ou  
tente de commettre l'un de  
ces actes, ou*

**Convenio para la represion del  
apoderamiento ilicito de  
aeronaves**

**Preambulo**

*Los estados partes en el  
presente convenio*

*Considerando que los ac-  
tos ilícitos de apoderam-  
iento o ejercicio del control  
de aeronaves en vuelo ponen  
en peligro la seguridad de  
las personas y los bienes,  
afectan gravemente a la ex-  
plotación de los servicios  
aéreos y socavan la con-  
fianza de los pueblos del  
mundo en la seguridad de la  
aviación civil;*

*Considerando que la rea-  
lización de tales actos les  
preocupa gravemente;*

*Considerando que, a fin  
de prevenir tales actos, es  
urgente prever las medidas  
adecuadas para sancionar a  
sus autores,*

*Han convenido lo siguien-  
te:*

**Artículo 1**

*Comete un delito (que en  
adelante se denominará "el  
delito") toda persona que, a  
bordo de una aeronave en  
vuelo,*

*a) ilícitamente, mediante  
violencia, amenaza de vio-  
lencia o cualquier otra for-  
ma de intimidación, se apo-  
dere de tal aeronave, ejerza  
el control de la misma, o in-  
tente cometer cualquiera de  
tales actos.*

(Översättning)<sup>1</sup>

**КОНВЕНЦИЯ О БОРЬБЕ С НЕЗАКОННЫМ ЗАХВАТОМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

**Konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg**

**Inledning**

**ГОСУДАРСТВА — УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,**

*De till denna konvention anslutna staterna*

СЧИТАЯ, что акты незаконного захвата или осуществления контроля над воздушным судном, находящимся в полете, угрожают безопасности лиц и имущества, серьезно нарушают воздушное сообщение и подрывают веру народов мира в безопасность гражданской авиации,

*vilka beaktar att rättsstridiga handlingar som innefattar besittningstagande eller utövande av kontroll över luftfartyg under flygning äventyrar säkerheten för personer och egendom, allvarligt drabbar luftfarten samt undergräver det förtroende som världens folk hyser för den civila luftfartens säkerhet;*

СЧИТАЯ, что наличие таких актов вызывает серьезную озабоченность,

*vilka beaktar att förekomsten av sådana handlingar väcker stor oro;*

СЧИТАЯ, что в целях предотвращения таких актов имеется настоятельная необходимость обеспечить принятие соответствующих мер для наказания преступников,

*vilka beaktar att det för att hindra sådana handlingar föreligger ett starkt behov av lämpliga åtgärder för bestraffning av personer som begått sådana handlingar;*

**СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:**

*har överenskommit om följande:*

**Статья 1**

**Artikel 1**

Любое лицо на борту воздушного судна, находящегося в полете, которое:

Den som ombord på luftfartyg under flygning

а) незаконно, путем насилия или угрозы применением насилия, или путем любой другой формы запугивания, захватывает это воздушное судно или осуществляет над ним контроль, либо пытается совершить любое такое действие, или

(a) genom våld eller hot om våld eller genom hot av annat slag rättsstridigt tar luftfartyget i besittning eller utövar kontroll över det eller försöker att utföra sådan handling, eller

<sup>1</sup> Översättningen i enlighet med den 1 K. prop. nr 92 till riksdagen 1971 intagna texten.



(b) is an accomplice of a person who performs or attempts to perform any such act

commits an offence (hereinafter referred to as "the offence").

Article 2

Each Contracting State undertakes to make the offence punishable by severe penalties.

Article 3

1. For the purposes of this Convention, an aircraft is 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 flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board.

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

3. This Convention shall apply only if the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft; it shall be immaterial whether the aircraft is engaged in an international or domestic flight.

4. In the cases mentioned in Article 5, this Convention shall not apply if the

b) est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.

Article 2

Tout État contractant s'engage à réprimer l'infraction de peines sévères.

Article 3

1. Aux fins de la présente convention, 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, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

2. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

3. La présente convention ne s'applique que si le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise est situé hors du territoire de l'État d'immatriculation de cet aéronef, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur.

4. Dans les cas prévus à l'article 5, la présente convention ne s'applique pas si

b) sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

Artículo 2

Los Estados Contratantes se obligan a establecer para el delito penas severas.

Artículo 3

1. A los fines del presente Convenio, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

2. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

3. El presente Convenio se aplicará solamente si el lugar de despegue o el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, está situado fuera del territorio del Estado de su matrícula, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, ya en vuelo interno.

4. En los casos previstos en el artículo 5, no se aplicará el presente Convenio si

б) является соучастником лица, которое совершает или пытается совершить любое такое действие,

совершает преступление (в дальнейшем именуемое « преступление »).

### Статья 2

Каждое Договаривающееся Государство обязуется применять в отношении такого преступления суровые меры наказания.

### Статья 3

1. Для целей настоящей Конвенции воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящихся на борту.

2. Настоящая Конвенция на применяется к воздушным судам, занятым на военной, таможенной и полицейской службах.

3. Настоящая Конвенция применяется только в том случае, если место взлета или место фактической посадки воздушного судна, на борту которого совершено преступление, находится вне пределов территории Государства регистрации такого воздушного судна; при этом не имеет значения, совершил ли воздушное судно международный полет или полет на внутренних авиалиниях.

4. Настоящая Конвенция не применяется в случаях, упомянутых в статье 5, если место взлета и место

1†—710460

(b) medverkar till sådan handling

begår en brottslig handling (i det följande kallad "brottet").

### Artikel 2

Fördragsslutande stat förbinder sig att belägga brottet med strängt straff.

### Artikel 3

1. Vid tillämpning av denna konvention anses ett luftfartyg vara under flygning från det ögonblick då alla ytterdörrar stängts efter ombordgåendet till det ögonblick då någon av ytterdörrarna öppnats för avstigning. Vid nödlandning skall flygningen anses fortsätta, till dess behörig myndighet övertagit ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord.

2. Denna konvention skall ej äga tillämpning på luftfartyg som användes inom militär-, tull- eller polisväsendet.

3. Denna konvention skall äga tillämpning endast om den plats varifrån luftfartyget, ombord på vilket brottet begås, lyfter eller den plats där det faktiskt landar är belägen utanför den stats område i vilken luftfartyget är registrerat. Avseende skall ej fästas vid om luftfartyget användes i utrikes eller inrikes fart.

4. I fall som anges i artikel 5 skall denna konvention ej äga tillämpning, om både den plats varifrån luftfartyget, ombord på



place of take-off and the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in that Article.

5. Notwithstanding paragraphs 3 and 4 of this Article, Articles 6, 7, 8 and 10 shall apply whatever the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft, if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registration of that aircraft.

#### Article 4

1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence and any other act of violence against passengers or crew committed by the alleged offender in connection with the offence, in the following cases:

(a) when the offence is committed on board an aircraft registered in that State;

(b) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;

(c) when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee who has his principal place of business or, if the lessee has no such place of business, his permanent residence, in that State.

le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise sont situés sur le territoire d'un seul des Etats mentionnés audit article.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les articles 6, 7, 8 et 10 sont applicables, quel que soit le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef, si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation dudit aéronef.

#### Article 4

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction, ainsi que de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé de l'infraction en relation directe avec celle-ci, dans les cas suivants :

a) si elle est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;

b) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord;

c) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.

el lugar de despegue y el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, están situados en el territorio de uno solo los Estados referidos en dicho Artículo.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente artículo, se aplicarán los artículos 6, 7, 8 y 10, cualquiera que sea el lugar de despegue o de aterrizaje real de la aeronave, si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de dicha aeronave.

#### Artículo 4

1. Cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito y sobre cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente contra los pasajeros o la tripulación, en relación directa con el delito, en los casos siguientes:

a) si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado;

b) si la aeronave, a bordo de la cual se comete el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo;

c) si el delito se comete a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente.

фактической посадки воздушного судна, на борту которого совершено преступление, находятся на территории одного и того же Государства, когда такое Государство является одним из тех Государств, которые упоминаются в указанной статье,

5. Несмотря на пункты 3 и 4 настоящей статьи, статьи 6, 7, 8 и 10 применяются независимо от места взлета или места фактической посадки воздушного судна, если преступник или предполагаемый преступник находится на территории иного Государства, чем Государство регистрации воздушного судна.

#### Статья 4

1. Каждое Договаривающееся Государство принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над таким преступлением и любыми другими актами насилия в отношении пассажиров или экипажа, совершенных предполагаемым преступником в связи с таким преступлением, в следующих случаях:

а) когда преступление совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в данном Государстве;

б) когда воздушное судно, на борту которого совершено преступление, совершает посадку на его территории и предполагаемый преступник еще находится на борту;

в) когда преступление совершено на борту воздушного судна, сданного в аренду без экипажа арендатору, основное место деятельности которого или, если он не имеет места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в этом Государстве.

vilket brottet begås, lyfter och den plats där det faktiskt landar är belägna inom samma stats område och denna stat är en av dem som avses i artikeln.

5. Utan hinder av bestämmelserna i tredje och fjärde punkten av denna artikel skall artiklarna 6, 7, 8 och 10 äga tillämpning oavsett var luftfartyget lyfter eller faktiskt landar, om den som begått brottet eller misstänkes för detta påträffas i annan stat än den där luftfartyget är registrerat.

#### Artikel 4

1. Det åligger fördragsslutande stat att i följande fall vidtaga de åtgärder som fordras för att den skall kunna utöva jurisdiktion beträffande brottet och beträffande varje annan våldshandling mot passagerare eller besättning som den misstänkte begått i samband med brottet:

(a) när brottet förövats ombord på luftfartyg som är registrerat i den staten;

(b) när det luftfartyg, ombord på vilket brottet förövats, landar inom dess område och den misstänkte fortfarande finnes ombord;

(c) när brottet förövats ombord på luftfartyg som utan besättning uthyrs till person, vilken driver näringsverksamhet med huvudkontor inom ifrågavarande stats område eller, om verksamheten saknar huvudkontor, är stadigvarande bosatt där.



2. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to any of the States mentioned in paragraph 1 of this Article.

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

#### Article 5

The Contracting States which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

#### Article 6

1. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, shall take him into custody

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction dans le cas où l'auteur présumé de celle-ci se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe 1er du présent article.

3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

#### Article 5

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats Parties à la présente convention.

#### Article 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou

2. Asimismo, cada Estado Contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme al artículo 8, a los Estados previstos en el párrafo 1 del presente artículo.

3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

#### Artículo 5

Los Estados Contratantes que constituyan organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común o internacional, designarán, con respecto a cada aeronave, según las circunstancias del caso, el Estado de entre ellos que ejercerá la jurisdicción y tendrá las atribuciones del Estado de matrícula de acuerdo con el presente Convenio, y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados Parties en el presente Convenio.

#### Artículo 6

1. Todo Estado Contratante en cuyo territorio se encuentre el delincuente o el presunto delincuente, si considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará

2. Каждое Договаривающееся Государство принимает также такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над преступлением в случае, когда предполагаемый преступник находится на его территории и оно не выдает его в соответствии со статьей 8 одному из Государств, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи.

3. Настоящая Конвенция не исключает осуществления любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством.

#### Статья 5

Договаривающиеся Государства, которые создают совместные воздушно-транспортные эксплуатационные организации или международные эксплуатационные агентства, эксплуатирующие воздушные суда, которые подлежат совместной или международной регистрации, надлежащим образом указывают в отношении каждого воздушного судна государство из своего числа, которое осуществляет юрисдикцию и выступает в качестве государства регистрации в целях настоящей Конвенции, и уведомляют об этом Международную организацию гражданской авиации, которая рассылает такое уведомление всем Государствам — участникам настоящей Конвенции.

#### Статья 6

1. Убедившись, что обстоятельства того требуют, любое Договаривающееся Государство, на территории которого находится преступник или предполагаемый преступник, заключает его под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие его

2. Fördragsslutande stat skall vidare vidtaga de åtgärder som fordras för att staten skall kunna utöva jurisdiktion beträffande brottet, när den misstänkte finnes inom dess område och ej utlämnas enligt bestämmelserna i artikel 8 till någon av de i första punkten av denna artikel angivna staterna.

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

#### Artikel 5

Fördragsslutande stater som för utförande av lufttransport inrättat gemensamma organisationer eller internationella organ, vilka driver trafik med luftfartyg som är föremål för gemensam eller internationell registrering, skall på lämpligt sätt för varje luftfartyg utse en stat bland dem som skall utöva jurisdiktion och anses som registreringsstat vid tillämpning av denna konvention. Staterna skall härom underrätta Internationella civila luftfartsorganisationen, som har att delge samtliga fördragsslutande stater denna underrättelse.

#### Artikel 6

1. Fördragsslutande stat inom vars område den som begått brottet eller misstänkes för detta befinner sig skall, om den finner ådagalagt att omständigheterna föranleder det, taga honom i förvar eller vidtaga andra åtgärder till säkerställande av hans närvaro. Åtgärd som nu sagts skall



or take other measures to ensure his presence. 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 necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

2. Such State shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

3. Any person in custody pursuant to paragraph 1 of this Article shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft, the State mentioned in Article 4, paragraph 1 (c), the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested States of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

#### Article 7

The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite

prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. 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.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1er du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. 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 mentionné à l'article 4, paragraphe 1er, alinéa c), 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 paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

#### Article 7

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'infraction est découvert, s'il n'extrade pas

otras medidas para asegurar su presencia. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo 1 del presente artículo tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. Cuando un Estado, en virtud de este artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican, al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado mencionado en el artículo 4, párrafo 1 c), al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 del presente artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

#### Artículo 7

El Estado Contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no procede a la extradición del

присутствие. Заключение под стражу и другие меры осуществляются в соответствии с законодательством такого Государства, но могут продолжаться только в течение времени, необходимого для того, чтобы предпринять уголовно-процессуальные действия или действия по выдаче.

2. Такое Государство немедленно производит предварительное расследование фактов.

3. Любому лицу, находящемуся под стражей согласно пункту 1 настоящей статьи, оказывается содействие в немедленном установлении контакта с ближайшим соответствующим представителем Государства, гражданином которого он является.

4. Когда Государство согласно настоящей статье заключает лицо под стражу, оно немедленно уведомляет Государство регистрации воздушного судна, Государство, упомянутое в пункте 1(с) статьи 4, Государство гражданства задержанного лица и, если оно сочтет это целесообразным, любые другие заинтересованные Государства о факте нахождения такого лица под стражей и об обстоятельствах, послуживших основанием для его задержания. Государство, которое производит предварительное расследование, предусмотренное пунктом 2 настоящей статьи, незамедлительно сообщает о полученных им данных вышеупомянутым Государствам и указывает, намерено ли оно осуществлять юрисдикцию.

#### Статья 7

Договаривающееся Государство, на территории которого оказывается предполагаемый преступник, если оно не выдает его, обязано, без каких-

видтас enligt lagen i nämnda stat men får bestå endast under den tid som fordras för att möjliggöra att straffrättsligt förfarande eller förfarande för utlämning inleds.

2. Ifrågavarande stat skall omedelbart verkställa en preliminär undersökning av omständigheterna.

3. Envar som tagits i förvar enligt första punkten av denna artikel skall erhålla bistånd att omedelbart träda i förbindelse med närmaste behöriga representant för den stat vars medborgare han är.

4. Har en stat tagit någon i förvar i enlighet med denna artikel, skall underrättelse omedelbart lämnas till den stat där luftfartyget är registrerat, den stat som avses i artikel 4 första punkten (c), 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 motiverar hans omhändertagande. Den stat som verkställer sådan preliminär undersökning som avses i andra punkten av denna artikel skall utan dröjsmål lämna nu nämnda stater meddelande om undersökningsresultatet samt ange huruvida den har för avsikt att utöva jurisdiktion.

#### Artikel 7

Fördragsslutande stat inom vars område den för brottet misstänkte påträffas skall, om denne inte utlämnas, utan något som helst undantag och oberoende av om brot-



him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of that State.

Article 8

1. The offence shall be deemed to be included as an extraditable offence in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offence as an extraditable offence in every extradition treaty to be concluded between them.

2. If a Contracting State which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another Contracting State with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for extradition in respect of the offence. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.

3. Contracting States which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offence as an extraditable offence between themselves subject to the conditions provided by

ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

Article 8

1. L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre l'infraction comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne l'infraction. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent l'infraction comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

Artículo 8

1. El delito se considerará incluido entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados Contratantes. Los Estados Contratantes se comprometen a incluir el delito como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

2. Si un Estado Contratante, que subordine la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro Estado Contratante, con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición, podrá discrecionalmente considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la extradición referente al delito. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

3. Los Estados Contratantes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán el delito como caso de extradición entre ellos, sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado

либо исключений и независимо от того, совершено ли преступление на его территории, передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования. Эти органы принимают решение таким же образом, как и в случае любого обычного преступления серьезного характера, в соответствии с законодательством этого Государства.

#### Статья 8

1. Преступление считается подлежащим включению в качестве преступления, влекущего выдачу, в любой договор о выдаче, заключенный, между Договаривающимися Государствами. Договаривающиеся Государства обязуются включать такое преступление в качестве преступления, влекущего выдачу, в любой договор о выдаче, заключаемый между ними.

2. Если Договаривающееся Государство, которое обуславливает выдачу наличием договора, получает просьбу о выдаче от другого Договаривающегося Государства, с которым оно не имеет договора о выдаче, оно может по своему усмотрению рассматривать настоящую Конвенцию в отношении такого преступления в качестве юридического основания для выдачи. Выдача производится в соответствии с другими условиями, предусматриваемыми законодательством Государства, к которому обращена просьба о выдаче.

3. Договаривающиеся Государства, не обуславливающие выдачу наличием договора, рассматривают в отношениях между собой такое преступление в качестве преступления, влекущего выдачу, в соответствии с условиями, предусмотренными законодательством Государства, к кото-

тет begått inom dess område, överlämna ärendet till behörig myndighet för beslut i åtalsfrågan. Myndigheten skall fatta beslut enligt samma regler som gäller i fråga om varje vanligt brott av allvarlig art enligt lagen i den staten.

#### Artikel 8

1. Brottet skall anses vara ett utlämningsbart brott i varje utlämningsavtal som redan ingåtts mellan de fördragsslutande staterna. De fördragsslutande staterna förbinder sig att medtaga brottet som ett utlämningsbart brott i varje utlämningsavtal som kommer att slutas mellan dem.

2. Om fördragsslutande stat, som för utlämning ställer som villkor att utlämningsavtal skall föreligga, från annan fördragsslutande stat med vilken den icke ingått sådant avtal mottager begäran om utlämning, får den efter fritt val betrakta denna konvention som laglig grund för utlämning med anledning av brottet. Utlämning skall vara underkastad de övriga villkor som gäller enligt den anmodade statens lag.

3. Fördragsslutande stater, som för utlämning icke ställer som villkor att utlämningsavtal skall föreligga, skall sinsemellan anse brottet som ett utlämningsbart brott i enlighet med de villkor som uppställs i den anmodade statens lag.



the law of the requested State.

4. The offence shall be treated, for the purpose of extradition between Contracting States, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States required to establish their jurisdiction in accordance with Article 4, paragraph 1.

#### Article 9

1. When any of the acts mentioned in Article 1 (a) has occurred or is about to occur, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.

2. In the cases contemplated by the preceding paragraph, any Contracting State in which the aircraft or its passengers or crew are present shall facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable, and shall without delay return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

#### Article 10

1. Contracting States shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offence and other acts mentioned in Article 4. The law of the State requested shall apply in all cases.

requerido.

4. A los fines de la extradición ente Estados Contratantes, se considerará que el delito se ha cometido, no solamente en el lugar donde ocurrió, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con el artículo 4, párrafo 1.

#### Artículo 9

1. Cuando se realice cualquier acto de los mencionados en el artículo 1 a) o sea inminente su realización, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

2. En los casos previstos en el párrafo anterior, cada Estado Contratante en cuyo territorio se encuentren la aeronave, o los pasajeros o la tripulación, facilitará a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

#### Artículo 10

1. Los Estados Contratantes se prestarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo al delito y a los demás actos mencionados en el artículo 4. En todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la del Estado requerido.

4. Entre Etats contractants, l'infraction est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu de l'article 4, paragraphe 1.

#### Article 9

1. Lorsque l'un des actes prévus à l'article 1er, alinéa a), est accompli ou sur le point d'être accompli, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

#### Article 10

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative à l'infraction et aux autres actes visés à l'article 4. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

рому обращена просьба о выдаче.

4. Преступление рассматривается Договаривающимися Государствами для целей выдачи, как если бы оно было совершено не только в месте его совершения, но также и на территории Государств, которые обязаны установить свою юрисдикцию в соответствии с пунктом 1 статьи 4.

4. För utlämning mellan fördragsslutande stater skall brottet betraktas som om det begåtts icke endast på gärningsorten utan också inom de stater som ålagts utöva jurisdiktion i enlighet med första punkten av artikel 4.

#### Статья 9

1. Когда любое из действий, упомянутых в статье 1(a), совершено или близко к совершению, Договаривающиеся Государства принимают все надлежащие меры для восстановления контроля законного командира над воздушным судном или для сохранения за ним контроля над воздушным судном.

2. В случаях, предусмотренных предыдущим пунктом, любое Договаривающееся Государство, в котором находится воздушное судно, его пассажиры или экипаж, содействует его пассажирам и экипажу в продолжении их следования так скоро, насколько это возможно, и без задержки возвращает воздушное судно и его груз законным владельцам.

#### Статья 10

1. Договаривающиеся Государства оказывают друг другу наиболее полную правовую помощь в связи с уголовно-процессуальными действиями, предпринятыми в отношении такого преступления и других актов, упомянутых в статье 4. Во всех случаях применяется законодательство Государства, к которому обращена просьба.

#### Artikel 9

1. När sådan handling som avses i artikel 1 (a) har begåtts eller är å färde skall de fördragsslutande staterna vidtaga de åtgärder som påkallas för att återföra kontrollen över luftfartyget till dess lagliga befälhavare eller för att vidmakthålla dennes kontroll över luftfartyget.

2. I fall som avses i första punkten av denna artikel skall den fördragsslutande stat i vilken luftfartyget eller dess passagerare eller besättning befinner sig underlätta för passagerare och besättning att fortsätta sin resa så snart det låter sig göra samt utan dröjsmål återställa luftfartyget och dess last till de personer som är rättmätiga innehavare därav.

#### Artikel 10

1. De fördragsslutande staterna skall lämna varandra största möjliga bistånd i samband med straffrättsligt förfarande som inlemts med anledning av brottet och andra gärningar som avses i artikel 4. I samtliga fall skall den anmodade statens lag vara tillämplig.



2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect obligations under any other treaty, bilateral or multilateral, which governs or will govern, in whole or in part, mutual assistance in criminal matters.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1er du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

2. Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo precedente no afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que regule, en todo en parte, lo relativo a la ayuda mutua en materia penal.

Article 11

Each Contracting State shall in accordance with its national law report to the Council of the International Civil Aviation Organization as promptly as possible any relevant information in its possession concerning:

- (a) the circumstances of the offence;
- (b) the action taken pursuant to Article 9;
- (c) the measures taken in relation to the offender or the alleged offender, and, in particular, the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.

Article 12

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the

Article 11

Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs :

- a) aux circonstances de l'infraction;
- b) aux mesures prises en application de l'article 9;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

Article 12

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le diffé-

Artículo 11

Cada Estado Contratante notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con su legislación nacional, cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

- a) las circunstancias del delito;
- b) las medidas tomadas en aplicación del artículo 9;
- c) las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

Artículo 12

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados Contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las Partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las Partes

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не влияют на обязательства по любому другому договору, двустороннему или многостороннему, который регулирует или будет регулировать, полностью или частично, взаимную правовую помощь по уголовным делам.

2. Bestämmelserna i första punkten av denna artikel skall icke inverka på åtgången enligt annat bilateralt eller multilateralt avtal som helt eller delvis reglerar eller kommer att reglera ömsesidig rättshjälp i brottmål.

#### Статья 11

Каждое Договаривающееся Государство в соответствии со своим национальным законодательством сообщает Совету Международной организации гражданской авиации так скоро, как это возможно, любую имеющуюся у него соответствующую информацию относительно:

- a) обстоятельств преступления;
- b) действий, предпринятых в соответствии со статьей 9;
- c) мер, принятых в отношении преступника или предполагаемого преступника, и, в частности, результатов любых действий по выдаче или других правовых действий.

#### Artikel 11

Fördragsslutande stat skall i enlighet med sin nationella lag så snabbt som möjligt lämna Internationella civila luftfartsorganisationens råd alla tillgängliga uppgifter av vikt rörande

- (a) omständigheterna kring brottet;
- (b) åtgärd som vidtagits enligt artikel 9;
- (c) åtgärder som vidtagits gentemot den som begått brottet eller misstänkes för detta samt, i synnerhet, utgången av utlämningsförfarande eller annat rättsligt förfarande.

#### Статья 12

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Государствами, касающийся толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть урегулирован путем переговоров, по просьбе одного из них будет передаваться на арбитраж. Если в течение шести месяцев со дня просьбы об арбитраже Стороны не в состоянии прийти к соглашению по вопросу об организации арбитража, по просьбе любой из этих Сторон спор может быть передан в Международный Суд в соответствии со Статутом Суда.

#### Artikel 12

1. Varje tvist mellan två eller flera av de fördragsslutande staterna angående tolkningen eller tillämpningen av denna konvention, som icke kan biläggas genom förhandlingar, skall på begäran av en av dem hänskjutas till skiljedom. Om parterna inom sex månader efter det begäran om skiljedom framställdes ej kan enas om utformningen av skiljedomsförfarandet, äger envar av dem hänskjuta tvisten till Internationella domstolen genom begäran enligt reglerna i domstolens stadga.



International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the Depositary Governments.

#### Article 13

1. This Convention shall be open for signature at The Hague on 16 December 1970, by States participating in the International Conference on Air Law held at The Hague from 1 to 16 December 1970 (hereinafter referred to as The Hague Conference). After 31 December 1970, the Convention shall be open to all States for signature in Moscow, London and Washington. Any State which does not sign this Convention before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this Article may accede to it at any time.

rend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

#### Article 13

1. La présente convention sera ouverte le 16 décembre 1970 à La Haye à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à La Haye du 1er au 16 décembre 1970 (ci-après dénommée « la Conférence de La Haye »). Après le 31 décembre 1970, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados Contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

3. Todo Estado Contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a los Gobiernos depositarios.

#### Artículo 13

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo celebrada en La Haya del 1º al 16 de diciembre de 1970 (llamada en adelante "la Conferencia de La Haya"), a partir del 16 de diciembre de 1970, en dicha ciudad. Después del 31 de diciembre de 1970, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en Washington, Londres y Moscú. Todo Estado que no firmare el presente Convenio antes de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, podrá adherirse a él en cualquier momento.

2. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящей Конвенции или при присоединении к ней сделать заявление о том, что оно не считает себя связанным положениями предыдущего пункта. Другие Договаривающиеся Государства не будут связаны положениями предыдущего пункта во взаимоотношениях с любым Договаривающимся Государством, сделавшим такую оговорку.

3. Любое Договаривающееся Государство, сделавшее оговорку в соответствии с предыдущим пунктом, может в любое время снять эту оговорку путем нотификации правительств-депозитариев.

#### Статья 13

1. Настоящая Конвенция будет открыта для подписания в Гааге 16 декабря 1970 года государствами, участвующими в Международной конференции по воздушному праву, состоявшейся в Гааге с 1 по 16 декабря 1970 года (в дальнейшем именуемой Гаагская конференция). После 31 декабря 1970 года Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в Москве, Лондоне и Вашингтоне. Любое государство, которое не подпишет настоящую Конвенцию до ее вступления в силу в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, может присоединиться к ней в любое время.

2. Varje stat äger i samband med undertecknande eller ratifikation av denna konvention eller vid anslutning till den förklara sig icke vara bunden av bestämmelserna i föregående punkt. Övriga fördragsslutande stater blir ej bundna av nämnda bestämmelser gentemot fördragsslutande stat som avgivit sådan reservation.

3. Fördragsslutande stat som avgivit reservation enligt bestämmelserna i föregående punkt äger när som helst återtaga denna genom underrättelse till depositarie-regeringarna.

#### Artikel 13

1. Denna konvention skall stå öppen för undertecknande i Haag den 16 december 1970 för stater som deltagar i den internationella lufträttskonferensen i Haag den 1—16 december 1970 (i fortsättningen kallad Haag-konferensen). Efter den 31 december 1970 skall konventionen stå öppen för undertecknande av alla stater i Moskva, London och Washington. Stat som ej undertecknar denna konvention före dess ikraftträdande enligt tredje punkten av denna artikel får ansluta sig till konventionen när den så önskar.



2. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, which are hereby designated the Depositary Governments.

3. This Convention shall enter into force thirty days following the date of the deposit of instruments of ratification by ten States signatory to this Convention which participated in the Hague Conference.

4. For other States, this Convention shall enter into force on the date of entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of this Article, or thirty days following the date of deposit of their instruments of ratification or accession, whichever is later.

5. The Depositary Governments shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Convention, and other notices.

6. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered by the Depositary Governments

2. La présente convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme gouvernements dépositaires.

3. La présente convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui ont participé à la Conférence de La Haye.

4. Pour les autres Etats, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente convention ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée par les gouvernements dépositaires

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación y los instrumentos de adhesión se depositarán en los archivos de los Gobiernos de los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, a los que por el presente se designa como Gobiernos depositarios.

3. El presente Convenio entrará en vigor treinta días después de la fecha en que diez Estados signatarios de este Convenio, participantes en la Conferencia de La Haya hayan depositado sus instrumentos de ratificación.

4. Para los demás Estados, el presente Convenio entrará en vigor en la fecha que resulte de la aplicación del párrafo 3 de este Artículo, o treinta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación o adhesión, si esta última fecha fuese posterior a la primera.

5. Los Gobiernos depositarios informarán sin tardanza a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se hayan adherido a este Convenio de la fecha de cada firma, de la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, de la fecha de su entrada en vigor y de cualquier otra notificación.

6. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, los Gobiernos depositarios lo registrarán de

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее Государствами. Ратификационные грамоты и документы о присоединении сдаются на хранение правительствам Союза Советских Социалистических Республик, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Соединенных Штатов Америки, которые настоящим назначаются в качестве правительств-депозитариев.

3. Настоящая Конвенция вступит в силу через тридцать дней после даты сдачи на хранение ратификационных грамот десятью Государствами, подписавшими настоящую Конвенцию, которые принимали участие в Гаагской конференции.

4. Для других государств настоящая Конвенция вступает в силу в день вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи или через тридцать дней после даты сдачи на хранение их ратификационных грамот или документов о присоединении, в зависимости от того, что наступает позднее.

5. Правительства-депозитарии незамедлительно уведомляют все подписавшие и присоединившиеся Государства о дате каждого подписания, дате сдачи на хранение каждой ратификационной грамоты или документа о присоединении, дате вступления в силу настоящей Конвенции, а также о других уведомлениях.

6. После вступления настоящей Конвенции в силу она должна быть зарегистрирована правительствами-депозитариями в соответствии со

2. Denna konvention skall ratificeras av de stater som undertecknat den. Ratifikations- och anslutningsinstrument skall deponeras hos Amerikas Förenta Staters regering, Förenade Konungariket Storbritannien och Nordirlands regering och De Socialistiska Rådsrepublikernas Unions regering, vilka härigenom utses till depositarieregeringar.

3. Denna konvention träder i kraft trettio dagar efter den dag då ratifikationsinstrument deponerats av tio stater som undertecknat den och som deltagit i Haagkonferensen.

4. För övriga stater träder denna konvention i kraft den av följande dagar som infaller senast, nämligen antingen dagen för konventionens ikraftträdande enligt tredje punkten av denna artikel eller trettio dagar efter dagen för deposition av vederbörande stats ratifikations- eller anslutningsinstrument.

5. Depositarieregeringarna skall utan dröjsmål underrätta alla stater som undertecknat och anslutit sig till konventionen om dagen för varje undertecknande, dagen för deposition av varje ratifikations- eller anslutningsinstrument, dagen för denna konventions ikraftträdande och om andra meddelanden.

6. Så snart denna konvention träder i kraft skall den registreras av depositarieregeringarna enligt artikel 102 i Förenta Nationernas stadga samt artikel 83 i kon-



pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

Article 14

1. Any Contracting State may denounce this Convention by written notification to the Depositary Governments.

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

*In Witness Whereof* the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their Governments, have signed this Convention.

*Done* at The Hague, this sixteenth day of December, one thousand nine hundred and seventy, in three originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

conformément aux dispositions de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies et conformément aux dispositions de l'Article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944).

Article 14

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée aux gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les gouvernements dépositaires.

*En Foi de Quoi* les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

*Fait* à la Haye, le seizième jour du mois de décembre de l'an mil neuf cent soixante-dix, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Artículo 14

1. Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los Gobiernos depositarios.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que los Gobiernos depositarios reciban la notificación.

*En testimonio de lo cual* los Plenipotenciarios infrascriptos, debidamente autorizados por sus Gobiernos para hacerlo, firman el presente Convenio.

*Hecho* en La Haya el día dieciseis de diciembre de mil novecientos setenta en tres originales, cada uno de ellos integrado por cuatro textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés y ruso.

статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций и в соответствии со статьей 83 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.).

ventionen angående internationell lufttrafik (Chicago, 1944).

#### Статья 14

1. Любое Договаривающееся Государство может отказаться от участия в настоящей Конвенции путем письменного уведомления об этом правительств-депозитариев.

2. Отказ от участия в Конвенции вступает в силу через шесть месяцев со дня получения такого уведомления правительствами-депозитариями.

**В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО** нижеподписавшиеся представители, должным образом уполномоченные своими Правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

**СОВЕРШЕНО** в Гааге шестнадцатого декабря одна тысяча девятьсот семидесятого года в трех подлинных экземплярах, каждый на русском, английском, испанском и французском языках, причем все тексты являются аутентичными.

#### Artikel 14

1. Fördragsslutande stat äger uppsäga denna konvention genom skriftlig underrättelse till depositarieregeringarna.

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

*Till bekräftelse härav* har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.

*Som skedde* i Haag den 16 december 1970 i tre exemplar, vart och ett avfattat på engelska, franska, ryska och spanska, vilka fyra texter äger lika vitsord.

Utkom av trycket den 14 februari 1972

# PROTOCOL

## SUPPLEMENTARY TO THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL SEIZURE OF AIRCRAFT

THE STATES PARTIES TO THIS PROTOCOL,

DEEPLY CONCERNED about the worldwide escalation of unlawful acts against civil aviation;

RECOGNIZING that new types of threats against civil aviation require new concerted efforts and policies of cooperation on the part of States; and

BELIEVING that in order to better address these threats, it is necessary to adopt provisions supplementary to those of the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft* signed at The Hague on 16 December 1970, to suppress unlawful acts of seizure or exercise of control of aircraft and to improve its effectiveness;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

### Article I

This Protocol supplements the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, signed at The Hague on 16 December 1970 (hereinafter referred to as “the Convention”).

### Article II

Article 1 of the Convention shall be replaced by the following:

#### “Article 1

1. Any person commits an offence if that person unlawfully and intentionally seizes or exercises control of an aircraft in service by force or threat thereof, or by coercion, or by any other form of intimidation, or by any technological means.
2. Any person also commits an offence if that person:
  - (a) makes a threat to commit the offence set forth in paragraph 1 of this Article;  
or
  - (b) unlawfully and intentionally causes any person to receive such a threat,under circumstances which indicate that the threat is credible.

3. Any person also commits an offence if that person:
  - (a) attempts to commit the offence set forth in paragraph 1 of this Article; or
  - (b) organizes or directs others to commit an offence set forth in paragraph 1, 2 or 3 (a) of this Article; or
  - (c) participates as an accomplice in an offence set forth in paragraph 1, 2 or 3 (a) of this Article; or
  - (d) unlawfully and intentionally assists another person to evade investigation, prosecution or punishment, knowing that the person has committed an act that constitutes an offence set forth in paragraph 1, 2, 3 (a), 3 (b) or 3 (c) of this Article, or that the person is wanted for criminal prosecution by law enforcement authorities for such an offence or has been sentenced for such an offence.
  
4. Each State Party shall also establish as offences, when committed intentionally, whether or not any of the offences set forth in paragraph 1 or 2 of this Article is actually committed or attempted, either or both of the following:
  - (a) agreeing with one or more other persons to commit an offence set forth in paragraph 1 or 2 of this Article and, where required by national law, involving an act undertaken by one of the participants in furtherance of the agreement; or
  - (b) contributing in any other way to the commission of one or more offences set forth in paragraph 1 or 2 of this Article by a group of persons acting with a common purpose, and such contribution shall either:
    - (i) be made with the aim of furthering the general criminal activity or purpose of the group, where such activity or purpose involves the commission of an offence set forth in paragraph 1 or 2 of this Article; or
    - (ii) be made in the knowledge of the intention of the group to commit an offence set forth in paragraph 1 or 2 of this Article.”

### **Article III**

Article 2 of the Convention shall be replaced by the following:

#### **“Article 2**

Each State Party undertakes to make the offences set forth in Article 1 punishable by severe penalties.”

#### **Article IV**

The following shall be added as Article 2 *bis* of the Convention:

##### **“Article 2 *bis***

1. Each State Party, in accordance with its national legal principles, may take the necessary measures to enable a legal entity located in its territory or organized under its laws to be held liable when a person responsible for management or control of that legal entity has, in that capacity, committed an offence set forth in Article 1. Such liability may be criminal, civil or administrative.
2. Such liability is incurred without prejudice to the criminal liability of individuals having committed the offences.
3. If a State Party takes the necessary measures to make a legal entity liable in accordance with paragraph 1 of this Article, it shall endeavour to ensure that the applicable criminal, civil or administrative sanctions are effective, proportionate and dissuasive. Such sanctions may include monetary sanctions.”

#### **Article V**

1. Article 3, paragraph 1, of the Convention shall be replaced by the following:

##### **“Article 3**

1. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in service from the beginning of the pre-flight preparation of the aircraft by ground personnel or by the crew for a specific flight until twenty-four hours after any landing. In the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board.”
2. In Article 3, paragraph 3, of the Convention, “registration” shall be replaced by “registry”.
3. In Article 3, paragraph 4, of the Convention, “mentioned” shall be replaced by “set forth”.
4. Article 3, paragraph 5, of the Convention shall be replaced by the following:  
“5. Notwithstanding paragraphs 3 and 4 of this Article, Articles 6, 7, 7 *bis*, 8, 8 *bis*, 8 *ter* and 10 shall apply whatever the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft, if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registry of that aircraft.”

## **Article VI**

The following shall be added as Article 3 *bis* of the Convention:

### **“Article 3 *bis***

1. Nothing in this Convention shall affect other rights, obligations and responsibilities of States and individuals under international law, in particular the purposes and principles of the Charter of the United Nations, the Convention on International Civil Aviation and international humanitarian law.
2. The activities of armed forces during an armed conflict, as those terms are understood under international humanitarian law, which are governed by that law are not governed by this Convention, and the activities undertaken by military forces of a State in the exercise of their official duties, inasmuch as they are governed by other rules of international law, are not governed by this Convention.
3. The provisions of paragraph 2 of this Article shall not be interpreted as condoning or making lawful otherwise unlawful acts, or precluding prosecution under other laws.”

## **Article VII**

Article 4 of the Convention shall be replaced by the following:

### **“Article 4**

1. Each State Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in Article 1 and any other act of violence against passengers or crew committed by the alleged offender in connection with the offences, in the following cases:
  - (a) when the offence is committed in the territory of that State;
  - (b) when the offence is committed against or on board an aircraft registered in that State;
  - (c) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;
  - (d) when the offence is committed against or on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence is in that State;
  - (e) when the offence is committed by a national of that State.



2. Each State Party may also establish its jurisdiction over any such offence in the following cases:
  - (a) when the offence is committed against a national of that State;
  - (b) when the offence is committed by a stateless person whose habitual residence is in the territory of that State.
3. Each State Party shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in Article 1 in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite that person pursuant to Article 8 to any of the States Parties that have established their jurisdiction in accordance with the applicable paragraphs of this Article with regard to those offences.
4. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.”

#### **Article VIII**

Article 5 of the Convention shall be replaced by the following:

#### **“Article 5**

The States Parties which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registry for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the Secretary General of the International Civil Aviation Organization who shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.”

#### **Article IX**

Article 6, paragraph 4, of the Convention shall be replaced by the following:

#### **“Article 6**

4. When a State Party, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the States Parties which have established jurisdiction under paragraph 1 of Article 4, and established jurisdiction and notified the Depositary under paragraph 2 of Article 4 and, if it considers it advisable, any other interested States of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant that person’s detention. The State Party which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States Parties and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.”

### **Article X**

The following shall be added as Article 7 *bis* of the Convention:

#### **“Article 7 *bis***

Any person who is taken into custody, or regarding whom any other measures are taken or proceedings are being carried out pursuant to this Convention, shall be guaranteed fair treatment, including enjoyment of all rights and guarantees in conformity with the law of the State in the territory of which that person is present and applicable provisions of international law, including international human rights law.”

### **Article XI**

Article 8 of the Convention shall be replaced by the following:

#### **“Article 8**

1. The offences set forth in Article 1 shall be deemed to be included as extraditable offences in any extradition treaty existing between States Parties. States Parties undertake to include the offences as extraditable offences in every extradition treaty to be concluded between them.
2. If a State Party which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another State Party with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for extradition in respect of the offences set forth in Article 1. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.
3. States Parties which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offences set forth in Article 1 as extraditable offences between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.
4. Each of the offences shall be treated, for the purpose of extradition between States Parties, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States Parties required to establish their jurisdiction in accordance with subparagraphs (b), (c), (d) and (e) of paragraph 1 of Article 4 and who have established jurisdiction in accordance with paragraph 2 of Article 4.
5. The offences set forth in subparagraphs (a) and (b) of paragraph 4 of Article 1 shall, for the purpose of extradition between States Parties, be treated as equivalent.”

### **Article XII**

The following shall be added as Article 8 *bis* of the Convention:

**“Article 8 bis**

None of the offences set forth in Article 1 shall be regarded, for the purposes of extradition or mutual legal assistance, as a political offence or as an offence connected with a political offence or as an offence inspired by political motives. Accordingly, a request for extradition or for mutual legal assistance based on such an offence may not be refused on the sole ground that it concerns a political offence or an offence connected with a political offence or an offence inspired by political motives.”

**Article XIII**

The following shall be added as Article 8 *ter* of the Convention:

**“Article 8 ter**

Nothing in this Convention shall be interpreted as imposing an obligation to extradite or to afford mutual legal assistance, if the requested State Party has substantial grounds for believing that the request for extradition for offences set forth in Article 1 or for mutual legal assistance with respect to such offences has been made for the purpose of prosecuting or punishing a person on account of that person’s race, religion, nationality, ethnic origin, political opinion or gender, or that compliance with the request would cause prejudice to that person’s position for any of these reasons.”

**Article XIV**

Article 9, paragraph 1, of the Convention shall be replaced by the following:

**“Article 9**

1. When any of the acts set forth in paragraph 1 of Article 1 has occurred or is about to occur, States Parties shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve the commander’s control of the aircraft.”

**Article XV**

Article 10, paragraph 1, of the Convention shall be replaced by the following:

**“Article 10**

1. States Parties shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offences set forth in Article 1 and other acts set forth in Article 4. The law of the State requested shall apply in all cases.”

#### **Article XVI**

The following shall be added as Article 10 *bis* of the Convention:

#### **“Article 10 *bis***

Any State Party having reason to believe that one of the offences set forth in Article 1 will be committed shall, in accordance with its national law, furnish any relevant information in its possession to those States Parties which it believes would be the States set forth in paragraphs 1 and 2 of Article 4.”

#### **Article XVII**

1. All references in the Convention to “Contracting State” and “Contracting States” shall be replaced by “State Party” and “States Parties” respectively.
2. All references in the Convention to “him” and “his” shall be replaced by “that person” and “that person’s” respectively.

#### **Article XVIII**

The texts of the Convention in the Arabic and Chinese languages annexed to this Protocol shall, together with the texts of the Convention in the English, French, Russian and Spanish languages, constitute texts equally authentic in the six languages.

#### **Article XIX**

As between the States Parties to this Protocol, the Convention and this Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as The Hague Convention as amended by the Beijing Protocol, 2010.

#### **Article XX**

This Protocol shall be open for signature in Beijing on 10 September 2010 by States participating in the Diplomatic Conference on Aviation Security held at Beijing from 30 August to 10 September 2010. After 27 September 2010, this Protocol shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montréal until it enters into force in accordance with Article XXIII.

#### **Article XXI**

1. This Protocol is subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, who is hereby designated as the Depositary.
2. Ratification, acceptance or approval of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of ratification, acceptance or approval of The Hague Convention as amended by the Beijing Protocol, 2010.
3. Any State which does not ratify, accept or approve this Protocol in accordance with paragraph 1 of this Article may accede to it at any time. The instruments of accession shall be deposited with the Depositary.

#### **Article XXII**

Upon ratifying, accepting, approving or acceding to this Protocol, each State Party:

- (a) shall notify the Depositary of the jurisdiction it has established under its national law in accordance with paragraph 2 of Article 4 of The Hague Convention as amended by the Beijing Protocol, 2010, and immediately notify the Depositary of any change; and
- (b) may declare that it shall apply the provisions of subparagraph (d) of paragraph 3 of Article 1 of The Hague Convention as amended by the Beijing Protocol, 2010 in accordance with the principles of its criminal law concerning family exemptions from liability.

#### **Article XXIII**

1. This Protocol shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit of the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary.
2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to this Protocol after the deposit of the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Protocol shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
3. As soon as this Protocol enters into force, it shall be registered with the United Nations by the Depositary.

#### **Article XXIV**

1. Any State Party may denounce this Protocol by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect one year following the date on which notification is received by the Depositary.

#### **Article XXV**

The Depositary shall promptly inform all States Parties to this Protocol and all signatory or acceding States to this Protocol of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the date of coming into force of this Protocol, and other relevant information.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Beijing on the tenth day of September of the year Two Thousand and Ten in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic, such authenticity to take effect upon verification by the Secretariat of the Conference under the authority of the President of the Conference within ninety days hereof as to the conformity of the texts with one another. This Protocol shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all Contracting States to this Protocol.

## PROTOKOLL

### TILL KONVENTIONEN FÖR BEKÄMPANDE AV OLAGA BESITTNINGSTAGANDE AV LUFTFARTYG

DE STATER SOM ÄR PARTER I DETTA PROTOKOLL,

SOM ÄR DJUPT OROADE över de tilltagande brotten mot den civila luftfarten i hela världen,

SOM SÄRSKILT ERKÄNNER att nya typer av hot mot den civila luftfarten gör att staterna måste vidta nya gemensamma åtgärder och tillämpa nya samarbetsmetoder,

SOM ANSER att det för att bättre kunna hantera dessa hot är nödvändigt att anta kompletterande bestämmelser till dem i *konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg*, som undertecknades i Haag den 16 december 1970, för att bekämpa olaga besittningstagande eller utövande av kontroll över luftfartyg och för att öka dess ändamålsenlighet,

HAR KOMMIT ÖVERENS OM FÖLJANDE:

#### Artikel I

Detta protokoll kompletterar *konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg*, som undertecknades i Haag den 16 december 1970 (nedan kallad *konventionen*).

#### Artikel II

Artikel I i konventionen ska ersättas med följande:

##### ”Artikel 1

1. En brottslig handling begår den som rättsstridigt och uppsåtligen tar ett luftfartyg i trafik i besittning eller utövar kontroll över detta genom våld eller hot om våld, genom tvång, genom hot av annat slag eller genom tekniska hjälpmedel.

2. En brottslig handling begår även den som

a) hotar med att begå det brott som anges i punkt 1 i denna artikel, eller

b) rättsstridigt och uppsåtligen låter någon motta ett sådant hot,

under omständigheter som tyder på att hotet är trovärdigt.

3. En brottslig handling begår även den som
  - a) försöker begå det brott som anges i punkt 1 i denna artikel, eller
  - b) värvar eller instruerar andra att begå ett brott som anges i punkt 1, 2 eller 3 a i denna artikel, eller
  - c) medverkar till ett brott som anges i punkt 1, 2 eller 3 a i denna artikel, eller
  - d) rättsstridigt och uppsåtligen hjälper någon annan att undvika utredning, åtal eller straff, med vetskap om att personen har företagit en handling som utgör ett brott enligt punkt 1, 2, 3 a, 3 b eller 3 c i denna artikel eller att personen av de brottsbekämpande myndigheterna är efterlyst eller har dömts för ett sådant brott.
  
4. Oavsett om en person begår eller försöker begå något av de brott som anges i punkt 1 eller 2 i denna artikel ska varje konventionsstat, om uppsåt föreligger, även betrakta någon eller båda av följande handlingar som brott:
  - a) Att med en eller flera personer komma överens om att begå ett brott som anges i punkt 1 eller 2 i denna artikel och, om så krävs enligt nationell rätt, som inbegriper en handling som någon av deltagarna företar inom ramen för överenskommelsen.
  - b) Att på något annat sätt medverka till att en grupp personer som handlar med ett gemensamt syfte begår ett eller flera av de brott som anges i punkt 1 eller 2 i denna artikel, antingen
    - i) i syfte att främja gruppens allmänna brottsliga verksamhet eller ändamål, där detta inbegriper något av de brott som anges i punkt 1 eller 2 i denna artikel, eller
    - ii) med vetskap om gruppens avsikt att begå något av de brott som anges i punkt 1 eller 2 i denna artikel.”

### **Artikel III**

Artikel 2 i konventionen ska ersättas med följande:

#### **”Artikel 2**

Varje konventionsstat åtar sig att belägga de brott som anges i artikel 1 med stränga straff.”



#### **Artikel IV**

Följande ska läggas till som artikel 2bis i konventionen:

##### **”Artikel 2bis**

1. Varje konventionsstat får, i överensstämmelse med sina nationella rättsliga principer, vidta de åtgärder som fordras för att möjliggöra att en juridisk person som befinner sig inom dess territorium eller är stiftad i enlighet med dess lagar hålls ansvarig när en person som är ansvarig för ledningen eller kontrollen av denna juridiska person, i den egenskapen, har begått ett sådant brott som anges i artikel 1. Detta ansvar kan vara straffrättsligt, civilrättsligt eller administrativt.
2. Utkrävandet av sådant ansvar ska inte inverka på det straffrättsliga ansvaret för de personer som har begått brotten.
3. Om en konventionsstat vidtar de åtgärder som fordras för att göra en juridisk person ansvarig i enlighet med punkt 1 i denna artikel ska den sträva efter att se till att tillämpliga straffrättsliga, civilrättsliga eller administrativa sanktioner är effektiva, proportionella och avskräckande. Sådana sanktioner får innefatta ekonomiska sanktioner.”

#### **Artikel V**

Artikel 3.1 i konventionen ska ersättas med följande:

##### **”Artikel 3**

1. I denna konvention anses ett luftfartyg vara i trafik från det ögonblick då markpersonal eller besättning börjar förbereda luftfartyget för en viss bestämd flygning till dess tjugofyra timmar har förflutit efter landning. Vid nödlandning ska flygningen anses fortsätta till dess att behörig myndighet övertar ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord.”
2. I artikel 3.3 i konventionen ska ”den stats område i vilken luftfartyget är registrerat” ersättas med ”luftfartygets registreringsstat”.
3. I artikel 3.4 i konventionen ska ”anges” ersättas med ”framställs”.
4. Artikel 3.5 i konventionen ska ersättas med följande:  
  
”5. Utan hinder av bestämmelserna i punkterna 3 och 4 i denna artikel ska artiklarna 6, 7, 7bis, 8, 8bis, 8ter och 10 gälla oavsett var luftfartyget lyfter eller faktiskt landar, om den som begått brottet eller misstänks för detta påträffas i en annan stat än luftfartygets registreringsstat.”

## **Artikel VI**

Följande ska läggas till som artikel 3bis i konventionen:

### **”Artikel 3bis**

1. Ingenting i denna konvention ska inverka på andra rättigheter, skyldigheter och ansvar för stater och enskilda enligt folkrätten, särskilt ändamålen och grundsatserna i Förenta nationernas stadga, konventionen angående internationell civil luftfart och internationell humanitär rätt.
2. Denna konvention reglerar inte väpnade styrkors verksamhet under en väpnad konflikt som regleras av internationell humanitär rätt, med den innebörd dessa termer har i sådan rätt, eller den verksamhet som utövas av en stats försvarsmakt då denna fullgör sina officiella uppgifter, i den utsträckning som verksamheten regleras av andra folkrättsliga regler.
3. Bestämmelserna i punkt 2 i denna artikel ska inte tolkas så att annars rättsstridiga handlingar tolereras eller betraktas som rättsenliga, eller så att lagföring enligt annan lagstiftning utesluts.”

## **Artikel VII**

Artikel 4 i konventionen ska ersättas med följande:

### **”Artikel 4**

1. Varje konventionsstat ska vidta sådana åtgärder som kan vara nödvändiga för att den ska kunna utöva domsrätt beträffande de brott som anges i artikel 1 och andra våldshandlingar mot passagerare eller besättning som den som begått brottet eller misstänks för detta begått i samband med brotten i följande fall:
  - a) När brottet har begåtts inom den statens territorium.
  - b) När brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg som var registrerat i den staten.
  - c) När det luftfartyg ombord på vilket brottet har begåtts landar inom den statens territorium med den misstänkte fortfarande ombord.
  - d) När brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg som hyrs ut utan besättning till en hyrestagare vars huvudsakliga driftsställe eller, om hyrestagaren saknar ett sådant driftsställe, vars stadigvarande hemvist är i den staten.
  - e) När brottet har begåtts av en medborgare i den staten.

2. Varje konventionsstat får också utöva domsrätt beträffande dessa brott i följande fall:

- a) När brottet har begåtts mot en medborgare i den staten.
- b) När brottet har begåtts av en statslös person som är bosatt i den staten.

3. Varje konventionsstat ska även vidta de åtgärder som fordras för att den ska kunna utöva domsrätt beträffande de brott som anges i artikel 1 i de fall då den misstänkte befinner sig inom den statens territorium och staten inte utlämnar vederbörande enligt artikel 8 till någon av de konventionsstater som har fastställt att de har domsrätt i enlighet med tillämpliga punkter i denna artikel beträffande dessa brott.

4. Denna konvention utesluter inte att en konventionsstat utövar straffrättslig domsrätt i enlighet med sin nationella lagstiftning.”

### **Artikel VIII**

Artikel 5 i konventionen ska ersättas med följande:

#### **”Artikel 5**

Konventionsstater som för utförande av lufttransport inrättat gemensamma organisationer eller internationella organ vilka bedriver trafik med luftfartyg som är föremål för gemensam eller internationell registrering ska på lämpligt sätt för varje luftfartyg fastställa vilken av dessa stater som ska utöva domsrätt och anses vara registreringsstat vid tillämpningen av denna konvention. Staten ska underrätta generalsekreteraren för Internationella luftfartsorganisationen om detta, som ska delge alla konventionsstater denna underrättelse.”

### **Artikel IX**

Artikel 6.4 i konventionen ska ersättas med följande:

#### **”Artikel 6**

4. Om en konventionsstat har tagit någon i förvar i enlighet med denna artikel ska den omedelbart underrätta de konventionsstater som har fastställt att de har domsrätt enligt artikel 4.1 och har fastställt att de har domsrätt och underrättat depositarien enligt artikel 4.2 och, om den finner det lämpligt, alla andra berörda konventionsstater, om att personen har tagits i förvar och om de omständigheter som motiverar frihetsberövandet. Den konventionsstat som verkställer den preliminära undersökning som avses i punkt 2 i denna artikel ska utan dröjsmål underrätta nämnda konventionsstater om undersökningsresultatet och ange huruvida den avser att utöva domsrätt.”

## **Artikel X**

Följande ska läggas till som artikel 7bis i konventionen:

### **”Artikel 7bis**

Den som tas i fängsligt förvar eller gentemot vilken andra åtgärder vidtas eller förfaranden genomförs med stöd av denna konvention ska garanteras en rättvis behandling och åtnjuta alla rättigheter och garantier i enlighet med lagstiftningen i den stat inom vars territorium personen befinner sig och i enlighet med tillämpliga folkrättsliga bestämmelser, däribland de internationella mänskliga rättigheterna.”

## **Artikel XI**

Artikel 8 i konventionen ska ersättas med följande:

### **”Artikel 8**

1. De brott som anges i artikel 1 ska anses ingå i de utlämningsbara brotten i de utlämningsavtal som redan föreligger mellan konventionsstaterna. Konventionsstaterna åtar sig att ta med dessa brott som utlämningsbara brott i alla utlämningsavtal som därefter kommer att ingås mellan dem.
2. Om en konventionsstat, som för utlämning ställer som villkor att ett utlämningsavtal ska föreligga, mottar en framställning om utlämning från en annan konventionsstat med vilken den inte har något sådant avtal, får den anmodade konventionsstaten välja att betrakta denna konvention som rättslig grund för utlämning för de brott som anges i artikel 1. För utlämning ska gälla de övriga villkor som föreskrivs i den anmodade statens lagstiftning.
3. Konventionsstater som för utlämning inte ställer som villkor att ett utlämningsavtal ska föreligga, ska sinsemellan betrakta de brott som anges i artikel 1 som utlämningsbara brott i enlighet med de villkor som föreskrivs i den anmodade statens lagstiftning.
4. När det gäller utlämning mellan konventionsstater ska vart och ett av brotten behandlas som om det inte bara begåtts på gärningsorten utan även inom territoriet för de konventionsstater som har fastställt att de har domsrätt enligt artikel 4.1 b, c, d och e och som har fastställt att de har domsrätt enligt artikel 4.2.
5. De brott som anges i artikel 1.4 a och b ska när det gäller utlämning mellan konventionsstater behandlas som likvärdiga.”

## **Artikel XII**

Följande ska läggas till som artikel 8bis i konventionen:

### **”Artikel 8bis**

Inget av de brott som anges i artikel 1 ska med avseende på utlämning eller ömsesidig rättslig hjälp betraktas som ett politiskt brott, ett brott förknippat med ett politiskt brott eller ett brott inspirerat av politiska motiv. Följaktligen får en framställning om utlämning eller ömsesidig rättslig hjälp med anledning av ett sådant brott inte avslås endast av det skälet att framställningen avser ett politiskt brott, ett brott förknippat med ett politiskt brott eller som ett brott inspirerat av politiska motiv.”

### **Artikel XIII**

Följande ska läggas till som artikel 8ter i konventionen:

### **”Artikel 8ter**

Ingen bestämmelse i denna konvention ska tolkas så att utlämningsskyldighet eller skyldighet att lämna ömsesidig rättslig hjälp uppkommer om den anmodade konventionsstaten har grundad anledning att anta att en framställning om utlämning för brott som anges i artikel 1 eller om ömsesidig rättslig hjälp avseende sådant brott har gjorts i syfte att åtala eller straffa en person på grund av dennas ras, trosbekännelse, nationalitet, etniska ursprung, politiska uppfattning eller kön, eller att bifall till framställningen skulle vara till men för den personens ställning av något av dessa skäl.”

### **Artikel XIV**

Artikel 9.1 i konventionen ska ersättas med följande:

### **”Artikel 9**

1. När någon av de handlingar som anges i artikel 1.1 har begåtts eller är på väg att begås ska konventionsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att återföra kontrollen över luftfartyget till dess laglige befälhavare eller för att vidmakthålla dennes kontroll över luftfartyget.”

### **Artikel XV**

Artikel 10.1 i konventionen ska ersättas med följande:

### **”Artikel 10**

1. Konventionsstaterna ska lämna varandra största möjliga bistånd i samband med straffrättsliga förfaranden som inletts med anledning av de brott som anges i artikel 1 och andra handlingar som anges i artikel 4. I samtliga fall ska den anmodade statens lagstiftning vara tillämplig.”

#### **Artikel XVI**

Följande ska läggas till som artikel 10bis i konventionen:

#### **”Artikel 10bis**

Varje konventionsstat som har anledning att befara att ett brott som anges i artikel 1 kommer att begås ska, i enlighet med sin nationella lagstiftning, lämna alla tillgängliga upplysningar av betydelse till de stater som den förmodar är de stater som avses i artikel 4.1 och 4.2.”

#### **Artikel XVII**

1. Alla hänvisningar i konventionen till ”fördragsslutande stat” och ”fördragsslutande stater” ska ersättas med ”konventionsstat” respektive ”konventionsstater”.
2. Alla hänvisningar i konventionen till ”han” och ”honom” ska ersättas med ”personen” respektive ”personens”.

#### **Artikel XVIII**

De arabiska och kinesiska versionerna av konventionen som bifogas detta protokoll ska, tillsammans med de engelska, franska, ryska och spanska språkversionerna utgöra sex lika giltiga texter.

#### **Artikel XIX**

I förhållandet mellan parterna i detta protokoll ska konventionen och detta protokoll läsas och tolkas tillsammans som ett enda instrument och ska benämnas Haagkonventionen, ändrad genom Pekingprotokollet 2010.

#### **Artikel XX**

Detta protokoll ska vara öppet för undertecknande i Peking den 10 september 2010 av de stater som deltagit i diplomatkonferensen om luftfartsskydd i Peking den 30 augusti–10 september 2010. Efter den 27 september 2010 ska detta protokoll stå öppet för undertecknande av alla stater på Internationella civila luftfartsorganisationens huvudkontor i Montreal tills det träder i kraft i enlighet med artikel XXIII.

### **Artikel XXI**

1. Detta protokoll ska ratificeras, godtas eller godkännas. Ratifikations-, godtagande- eller godkännandeinstrumenten ska deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare som härmed utses till depositarie.

2. Om en stat som inte är part i konventionen ratificerar, godtar eller godkänner detta protokoll innebär det att staten ratificerar, godtar eller godkänner Haagkonventionen, ändrad genom Pekingprotokollet 2010.

3. En stat som inte ratificerar, godtar eller godkänner detta protokoll i enlighet med punkt 1 i denna artikel får när som helst ansluta sig till protokollet. Anslutningsinstrumenten ska deponeras hos depositarien.

### **Artikel XXII**

Vid ratifikation, godtagande eller godkännande av detta protokoll eller anslutning till detta

- a) ska varje stat som är part i protokollet underrätta depositarien om den domsrätt som staten enligt sin nationella lagstiftning har fastställt i enlighet med artikel 4.2 i Haagkonventionen, ändrad genom Pekingprotokollet 2010 och omedelbart underrätta depositarien om eventuella förändringar, och
- b) får varje konventionsstat förklara att den avser att tillämpa bestämmelserna i artikel 1.3 d i Haagkonventionen, ändrad genom Pekingprotokollet 2010, i enlighet med de principer i dess strafflagstiftning som rör ansvarsfrihet i familjrelationer.

### **Artikel XXIII**

1. Detta protokoll träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det tjuugoandra ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet har deponerats hos depositarien.

2. För varje stat som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till detta protokoll efter det att det tjuugoandra ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet har deponerats träder protokollet i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då staten i fråga deponerar sitt ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument.

3. Så snart detta protokoll träder i kraft ska depositarien registrera det hos Förenta nationerna.

### **Artikel XXIV**

1. En stat som är part i detta protokoll får säga upp detta protokoll genom skriftlig underrättelse till depositarien.

2. Uppsägningen får verkan ett år efter den dag då depositarien tog emot underrättelsen.

### **Artikel XXV**

Depositarien ska utan dröjsmål underrätta alla stater som är parter i detta protokoll och alla stater som undertecknat eller anslutit sig till detta protokoll om dagen för varje undertecknande, dagen för deponering av varje ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, dagen för detta protokolls ikraftträdande och andra upplysningar av betydelse.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta protokoll.

UPPRÄTTAT i Peking den tionde september tjugohundratio på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska, vilka texter är lika giltiga och får verkan när konferensens sekretariat under överinseende av konferensens ordförande inom nittio dagar har verifierat att texterna överensstämmer med varandra. Detta protokoll ska deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv och depositarien översända bestyrkta kopior av detta till alla stater som är parter i detta protokoll.



# CONVENTION

## ON THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS RELATING TO INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

DEEPLY CONCERNED that unlawful acts against civil aviation jeopardize the safety and security of persons and property, seriously affect the operation of air services, airports and air navigation, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safe and orderly conduct of civil aviation for all States;

RECOGNIZING that new types of threats against civil aviation require new concerted efforts and policies of cooperation on the part of States; and

BEING CONVINCED that in order to better address these threats, there is an urgent need to strengthen the legal framework for international cooperation in preventing and suppressing unlawful acts against civil aviation;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

### Article 1

1. Any person commits an offence if that person unlawfully and intentionally:
  - (a) performs an act of violence against a person on board an aircraft in flight if that act is likely to endanger the safety of that aircraft; or
  - (b) destroys an aircraft in service or causes damage to such an aircraft which renders it incapable of flight or which is likely to endanger its safety in flight; or
  - (c) places or causes to be placed on an aircraft in service, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that aircraft, or to cause damage to it which renders it incapable of flight, or to cause damage to it which is likely to endanger its safety in flight; or
  - (d) destroys or damages air navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft in flight; or
  - (e) communicates information which that person knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight; or

- (f) uses an aircraft in service for the purpose of causing death, serious bodily injury, or serious damage to property or the environment; or
- (g) releases or discharges from an aircraft in service any BCN weapon or explosive, radioactive, or similar substances in a manner that causes or is likely to cause death, serious bodily injury or serious damage to property or the environment; or
- (h) uses against or on board an aircraft in service any BCN weapon or explosive, radioactive, or similar substances in a manner that causes or is likely to cause death, serious bodily injury or serious damage to property or the environment; or
- (i) transports, causes to be transported, or facilitates the transport of, on board an aircraft:
  - (1) any explosive or radioactive material, knowing that it is intended to be used to cause, or in a threat to cause, with or without a condition, as is provided for under national law, death or serious injury or damage for the purpose of intimidating a population, or compelling a government or an international organization to do or to abstain from doing any act; or
  - (2) any BCN weapon, knowing it to be a BCN weapon as defined in Article 2; or
  - (3) any source material, special fissionable material, or equipment or material especially designed or prepared for the processing, use or production of special fissionable material, knowing that it is intended to be used in a nuclear explosive activity or in any other nuclear activity not under safeguards pursuant to a safeguards agreement with the International Atomic Energy Agency; or
  - (4) any equipment, materials or software or related technology that significantly contributes to the design, manufacture or delivery of a BCN weapon without lawful authorization and with the intention that it will be used for such purpose;

provided that for activities involving a State Party, including those undertaken by a person or legal entity authorized by a State Party, it shall not be an offence under subparagraphs (3) and (4) if the transport of such items or materials is consistent with or is for a use or activity that is consistent with its rights, responsibilities and obligations under the applicable multilateral non-proliferation treaty to which it is a party including those referred to in Article 7.

2. Any person commits an offence if that person unlawfully and intentionally, using any device, substance or weapon:

- (a) performs an act of violence against a person at an airport serving international civil aviation which causes or is likely to cause serious injury or death; or
- (b) destroys or seriously damages the facilities of an airport serving international civil aviation or aircraft not in service located thereon or disrupts the services of the airport,

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

3. Any person also commits an offence if that person:
  - (a) makes a threat to commit any of the offences in subparagraphs (a), (b), (c), (d), (f), (g) and (h) of paragraph 1 or in paragraph 2 of this Article; or
  - (b) unlawfully and intentionally causes any person to receive such a threat,under circumstances which indicate that the threat is credible.
4. Any person also commits an offence if that person:
  - (a) attempts to commit any of the offences set forth in paragraph 1 or 2 of this Article; or
  - (b) organizes or directs others to commit an offence set forth in paragraph 1, 2, 3 or 4(a) of this Article; or
  - (c) participates as an accomplice in an offence set forth in paragraph 1, 2, 3 or 4(a) of this Article; or
  - (d) unlawfully and intentionally assists another person to evade investigation, prosecution or punishment, knowing that the person has committed an act that constitutes an offence set forth in paragraph 1, 2, 3, 4(a), 4(b) or 4(c) of this Article, or that the person is wanted for criminal prosecution by law enforcement authorities for such an offence or has been sentenced for such an offence.
5. Each State Party shall also establish as offences, when committed intentionally, whether or not any of the offences set forth in paragraph 1, 2 or 3 of this Article is actually committed or attempted, either or both of the following:
  - (a) agreeing with one or more other persons to commit an offence set forth in paragraph 1, 2 or 3 of this Article and, where required by national law, involving an act undertaken by one of the participants in furtherance of the agreement; or
  - (b) contributing in any other way to the commission of one or more offences set forth in paragraph 1, 2 or 3 of this Article by a group of persons acting with a common purpose, and such contribution shall either:
    - (i) be made with the aim of furthering the general criminal activity or purpose of the group, where such activity or purpose involves the commission of an offence set forth in paragraph 1, 2 or 3 of this Article; or
    - (ii) be made in the knowledge of the intention of the group to commit an offence set forth in paragraph 1, 2 or 3 of this Article.

## Article 2

For the purposes of this Convention:

- (a) an aircraft is 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 flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board;
- (b) an aircraft is considered to be in service from the beginning of the preflight preparation of the aircraft by ground personnel or by the crew for a specific flight until twenty-four hours after any landing; the period of service shall, in any event, extend for the entire period during which the aircraft is in flight as defined in paragraph (a) of this Article;
- (c) "Air navigation facilities" include signals, data, information or systems necessary for the navigation of the aircraft;
- (d) "Toxic chemical" means any chemical which through its chemical action on life processes can cause death, temporary incapacitation or permanent harm to humans or animals. This includes all such chemicals, regardless of their origin or of their method of production, and regardless of whether they are produced in facilities, in munitions or elsewhere;
- (e) "Radioactive material" means nuclear material and other radioactive substances which contain nuclides which undergo spontaneous disintegration (a process accompanied by emission of one or more types of ionizing radiation, such as alpha-, beta-, neutron particles and gamma rays) and which may, owing to their radiological or fissile properties, cause death, serious bodily injury or substantial damage to property or to the environment;
- (f) "Nuclear material" means plutonium, except that with isotopic concentration exceeding 80 per cent in plutonium-238; uranium-233; uranium enriched in the isotope 235 or 233; uranium containing the mixture of isotopes as occurring in nature other than in the form of ore or ore residue; or any material containing one or more of the foregoing;
- (g) "Uranium enriched in the isotope 235 or 233" means uranium containing the isotope 235 or 233 or both in an amount such that the abundance ratio of the sum of these isotopes to the isotope 238 is greater than the ratio of the isotope 235 to the isotope 238 occurring in nature;
- (h) "BCN weapon" means:
  - (a) "biological weapons", which are:
    - (i) microbial or other biological agents, or toxins whatever their origin or method of production, of types and in quantities that have no justification for prophylactic, protective or other peaceful purposes; or

- (ii) weapons, equipment or means of delivery designed to use such agents or toxins for hostile purposes or in armed conflict.
- (b) “chemical weapons”, which are, together or separately:
  - (i) toxic chemicals and their precursors, except where intended for:
    - (A) industrial, agricultural, research, medical, pharmaceutical or other peaceful purposes; or
    - (B) protective purposes, namely those purposes directly related to protection against toxic chemicals and to protection against chemical weapons; or
    - (C) military purposes not connected with the use of chemical weapons and not dependent on the use of the toxic properties of chemicals as a method of warfare; or
    - (D) law enforcement including domestic riot control purposes,  
as long as the types and quantities are consistent with such purposes;
  - (ii) munitions and devices specifically designed to cause death or other harm through the toxic properties of those toxic chemicals specified in subparagraph (b)(i), which would be released as a result of the employment of such munitions and devices;
  - (iii) any equipment specifically designed for use directly in connection with the employment of munitions and devices specified in subparagraph (b)(ii).
- (c) nuclear weapons and other nuclear explosive devices.
  - (i) “Precursor” means any chemical reactant which takes part at any stage in the production by whatever method of a toxic chemical. This includes any key component of a binary or multicomponent chemical system;
  - (j) the terms “source material” and “special fissionable material” have the same meaning as given to those terms in the Statute of the International Atomic Energy Agency, done at New York on 26 October 1956.

### **Article 3**

Each State Party undertakes to make the offences set forth in Article 1 punishable by severe penalties.

### **Article 4**

1. Each State Party, in accordance with its national legal principles, may take the necessary measures to enable a legal entity located in its territory or organized under its laws to be held liable



when a person responsible for management or control of that legal entity has, in that capacity, committed an offence set forth in Article 1. Such liability may be criminal, civil or administrative.

2. Such liability is incurred without prejudice to the criminal liability of individuals having committed the offences.
3. If a State Party takes the necessary measures to make a legal entity liable in accordance with paragraph 1 of this Article, it shall endeavour to ensure that the applicable criminal, civil or administrative sanctions are effective, proportionate and dissuasive. Such sanctions may include monetary sanctions.

#### **Article 5**

1. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.
2. In the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c), (e), (f), (g), (h) and (i) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply irrespective of whether the aircraft is engaged in an international or domestic flight, only if:
  - (a) the place of take-off or landing, actual or intended, of the aircraft is situated outside the territory of the State of registry of that aircraft; or
  - (b) the offence is committed in the territory of a State other than the State of registry of the aircraft.
3. Notwithstanding paragraph 2 of this Article, in the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c), (e), (f), (g), (h) and (i) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall also apply if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registry of the aircraft.
4. With respect to the States Parties mentioned in Article 15 and in the cases set forth in subparagraphs (a), (b), (c), (e), (f), (g), (h) and (i) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall not apply if the places referred to in subparagraph (a) of paragraph 2 of this Article are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in Article 15, unless the offence is committed or the offender or alleged offender is found in the territory of a State other than that State.
5. In the cases contemplated in subparagraph (d) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply only if the air navigation facilities are used in international air navigation.
6. The provisions of paragraphs 2, 3, 4 and 5 of this Article shall also apply in the cases contemplated in paragraph 4 of Article 1.

#### **Article 6**

1. Nothing in this Convention shall affect other rights, obligations and responsibilities of States and individuals under international law, in particular the purposes and principles of the Charter of the United Nations, the Convention on International Civil Aviation and international humanitarian law.

2. The activities of armed forces during an armed conflict, as those terms are understood under international humanitarian law, which are governed by that law are not governed by this Convention, and the activities undertaken by military forces of a State in the exercise of their official duties, inasmuch as they are governed by other rules of international law, are not governed by this Convention.

3. The provisions of paragraph 2 of this Article shall not be interpreted as condoning or making lawful otherwise unlawful acts, or precluding prosecution under other laws.

#### **Article 7**

Nothing in this Convention shall affect the rights, obligations and responsibilities under the Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons, signed at London, Moscow and Washington on 1 July 1968, the Convention on the Prohibition of the Development, Production and Stockpiling of Bacteriological (Biological) and Toxin Weapons and on Their Destruction, signed at London, Moscow and Washington on 10 April 1972, or the Convention on the Prohibition of the Development, Production, Stockpiling and Use of Chemical Weapons and on Their Destruction, signed at Paris on 13 January 1993, of States Parties to such treaties.

#### **Article 8**

1. Each State Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in Article 1 in the following cases:

- (a) when the offence is committed in the territory of that State;
- (b) when the offence is committed against or on board an aircraft registered in that State;
- (c) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;
- (d) when the offence is committed against or on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence is in that State;
- (e) when the offence is committed by a national of that State.

2. Each State Party may also establish its jurisdiction over any such offence in the following cases:

- (a) when the offence is committed against a national of that State;
- (b) when the offence is committed by a stateless person whose habitual residence is in the territory of that State.

3. Each State Party shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in Article 1, in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite that person pursuant to Article 12 to any of the States Parties that have established their jurisdiction in accordance with the applicable paragraphs of this Article with regard to those offences.
4. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

#### **Article 9**

1. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any State Party in the territory of which the offender or the alleged offender is present, shall take that person into custody or take other measures to ensure that person's presence. 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 necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.
2. Such State shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.
3. Any person in custody pursuant to paragraph 1 of this Article shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which that person is a national.
4. When a State Party, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the States Parties which have established jurisdiction under paragraph 1 of Article 8 and established jurisdiction and notified the Depositary under subparagraph (a) of paragraph 4 of Article 21 and, if it considers it advisable, any other interested States of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant that person's detention. The State Party which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States Parties and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

#### **Article 10**

The State Party in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite that person, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of that State.

#### **Article 11**

Any person who is taken into custody, or regarding whom any other measures are taken or proceedings are being carried out pursuant to this Convention, shall be guaranteed fair treatment, including enjoyment of all rights and guarantees in conformity with the law of the State in the territory of which that person is present and applicable provisions of international law, including international human rights law.

## **Article 12**

1. The offences set forth in Article 1 shall be deemed to be included as extraditable offences in any extradition treaty existing between States Parties. States Parties undertake to include the offences as extraditable offences in every extradition treaty to be concluded between them.
2. If a State Party which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another State Party with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for extradition in respect of the offences set forth in Article 1. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.
3. States Parties which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offences set forth in Article 1 as extraditable offences between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.
4. Each of the offences shall be treated, for the purpose of extradition between States Parties, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States Parties required to establish their jurisdiction in accordance with subparagraphs (b), (c), (d) and (e) of paragraph 1 of Article 8, and who have established jurisdiction in accordance with paragraph 2 of Article 8.
5. The offences set forth in subparagraphs (a) and (b) of paragraph 5 of Article 1 shall, for the purpose of extradition between States Parties, be treated as equivalent.

## **Article 13**

None of the offences set forth in Article 1 shall be regarded, for the purposes of extradition or mutual legal assistance, as a political offence or as an offence connected with a political offence or as an offence inspired by political motives. Accordingly, a request for extradition or for mutual legal assistance based on such an offence may not be refused on the sole ground that it concerns a political offence or an offence connected with a political offence or an offence inspired by political motives.

## **Article 14**

Nothing in this Convention shall be interpreted as imposing an obligation to extradite or to afford mutual legal assistance if the requested State Party has substantial grounds for believing that the request for extradition for offences set forth in Article 1 or for mutual legal assistance with respect to such offences has been made for the purpose of prosecuting or punishing a person on account of that person's race, religion, nationality, ethnic origin, political opinion or gender, or that compliance with the request would cause prejudice to that person's position for any of these reasons.

## **Article 15**

The States Parties which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by

appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registry for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the Secretary General of the International Civil Aviation Organization who shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

#### **Article 16**

1. States Parties shall, in accordance with international and national law, endeavour to take all practicable measures for the purpose of preventing the offences set forth in Article 1.
2. When, due to the commission of one of the offences set forth in Article 1, a flight has been delayed or interrupted, any State Party in whose territory the aircraft or passengers or crew are present shall facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable, and shall without delay return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

#### **Article 17**

1. States Parties shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offences set forth in Article 1. The law of the State requested shall apply in all cases.
2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect obligations under any other treaty, bilateral or multilateral, which governs or will govern, in whole or in part, mutual assistance in criminal matters.

#### **Article 18**

Any State Party having reason to believe that one of the offences set forth in Article 1 will be committed shall, in accordance with its national law, furnish any relevant information in its possession to those States Parties which it believes would be the States set forth in paragraphs 1 and 2 of Article 8.

#### **Article 19**

Each State Party shall in accordance with its national law report to the Council of the International Civil Aviation Organization as promptly as possible any relevant information in its possession concerning:

- (a) the circumstances of the offence;
- (b) the action taken pursuant to paragraph 2 of Article 16;
- (c) the measures taken in relation to the offender or the alleged offender and, in particular, the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.



#### **Article 20**

1. Any dispute between two or more States Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.
2. Each State may at the time of signature, ratification, acceptance or approval of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other States Parties shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any State Party having made such a reservation.
3. Any State Party having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the Depository.

#### **Article 21**

1. This Convention shall be open for signature in Beijing on 10 September 2010 by States participating in the Diplomatic Conference on Aviation Security held at Beijing from 30 August to 10 September 2010. After 27 September 2010, this Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montréal until it enters into force in accordance with Article 22.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated as the Depository.
3. Any State which does not ratify, accept or approve this Convention in accordance with paragraph 2 of this Article may accede to it at any time. The instrument of accession shall be deposited with the Depository.
4. Upon ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, each State Party:
  - (a) shall notify the Depository of the jurisdiction it has established under its national law in accordance with paragraph 2 of Article 8, and immediately notify the Depository of any change; and
  - (b) may declare that it shall apply the provisions of subparagraph (d) of paragraph 4 of Article 1 in accordance with the principles of its criminal law concerning family exemptions from liability.

#### **Article 22**

1. This Convention shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit of the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention after the deposit of the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

3. As soon as this Convention enters into force, it shall be registered with the United Nations by the Depositary.

#### **Article 23**

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect one year following the date on which notification is received by the Depositary.

#### **Article 24**

As between the States Parties, this Convention shall prevail over the following instruments:

- (a) the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Signed at Montreal on 23 September 1971; and
- (b) the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, Signed at Montreal on 24 February 1988.

#### **Article 25**

The Depositary shall promptly inform all States Parties to this Convention and all signatory or acceding States to this Convention of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification, approval, acceptance or accession, the date of coming into force of this Convention, and other relevant information.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Beijing on the tenth day of September of the year Two Thousand and Ten in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic, such authenticity to take effect upon verification by the Secretariat of the Conference under the authority of the President of the Conference within ninety days hereof as to the conformity of the texts with one another. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all Contracting States to this Convention.

# KONVENTION

## FÖR BEKÄMPANDE AV BROTT PÅ DEN INTERNATIONELLA CIVILA LUFTFARTENS OMRÅDE

DE STATER SOM ÄR PARTER I DENNA KONVENTION,

SOM ÄR DJUPT OROADE över att brott mot den civila luftfarten äventyrar säkerheten och skyddet för personer och egendom, allvarligt påverkar verksamheten för luftfart, flygplatser och flygnavigering, samt undergräver det förtroende som världens folk hyser för att den civila luftfarten bedrivs på ett säkert och ordnat sätt för alla stater,

SOM KONSTATERAR att nya typer av hot mot den civila luftfarten gör att staterna måste vidta nya gemensamma åtgärder och tillämpa nya samarbetsmetoder,

SOM ÄR ÖVERTYGDA om att de för att bättre kunna hantera dessa hot behöver stärka den rättsliga ramen för internationellt samarbete för att förhindra och bekämpa brott mot den civila luftfarten,

HAR KOMMIT ÖVERENS OM FÖLJANDE:

### Artikel 1

1. En brottslig handling begår den som rättsstridigt och uppsåtligen
  - a) företar en våldshandling mot någon ombord på ett luftfartyg under flygning, om handlingen är ägnad att äventyra luftfartygets säkerhet, eller
  - b) förstör ett luftfartyg i trafik eller tillfogar det skada som gör det oanvändbart för flygning eller som är ägnad att äventyra dess säkerhet under flygning, eller
  - c) på ett luftfartyg i trafik placerar eller låter placera, oavsett på vilket sätt det sker, ett föremål eller ett ämne som är ägnat att förstöra luftfartyget, eller att tillfoga det skada, som gör det oanvändbart för flygning eller som är ägnad att äventyra dess säkerhet under flygning, eller
  - d) förstör eller skadar en anläggning för flygnavigering eller stör verksamheten vid en sådan anläggning, om handlingen är ägnad att äventyra säkerheten för ett luftfartyg under flygning, eller
  - e) meddelar uppgift som personen vet är falsk och därigenom äventyrar säkerheten för ett luftfartyg under flygning, eller

Prop. 2017/18:73  
Bilaga 5

- f) använder ett luftfartyg i trafik i avsikt att förorsaka dödsfall, allvarlig kroppsskada eller allvarlig sak- eller miljöskada, eller
- g) släpper ut eller utlöser BCN-vapen eller explosiva, radioaktiva eller liknande ämnen från ett luftfartyg i trafik på ett sätt som förorsakar eller är ägnat att förorsaka dödsfall, allvarlig kroppsskada eller allvarlig sak- eller miljöskada, eller
- h) använder BCN-vapen eller explosiva, radioaktiva eller liknande ämnen mot eller ombord på ett luftfartyg i trafik på ett sätt som förorsakar eller är ägnat att förorsaka dödsfall, allvarlig kroppsskada eller allvarlig sak- eller miljöskada, eller
- i) ombord på ett luftfartyg transporterar, låter transportera eller möjliggör transport av
  - 1) explosivt eller radioaktivt material, med vetskap om att det är avsett att användas för att förorsaka, eller, med eller utan villkor enligt nationell lagstiftning, hota att förorsaka dödsfall eller allvarlig kropps- eller sakskada med avsikten att injaga skräck i en befolkning eller att förmå en regering eller internationell organisation att utföra eller inte utföra en viss handling, eller
  - 2) ett BCN-vapen, med vetskap om att det är ett sådant vapen, enligt definitionen i artikel 2, eller
  - 3) atområbränsle, särskilt klyvbart material, eller utrustning eller material som är särskilt avsedda eller utformade för att bearbeta, använda eller producera särskilt klyvbart material, med vetskap om att de är avsedda att användas i verksamhet med kärnladdning eller annan kärnteknisk verksamhet som inte omfattas av säkerhetsåtgärder enligt ett avtal om säkerhetsåtgärder med Internationella atomenergiorganet, eller
  - 4) utrustning, material eller programvara eller relaterad teknik som påtagligt bidrar till utformningen, tillverkningen eller spridningen av ett biologiskt vapen, kemiskt vapen eller kärnvapen utan lagenligt tillstånd och med avsikten att de ska användas för sådana ändamål.

För verksamhet som inbegriper en konventionsstat, däribland verksamhet som bedrivs av en fysisk eller juridisk person som har tillstånd av en konventionsstat, ska det inte utgöra ett brott enligt punkterna 3 och 4 om transporten av dessa föremål eller material är förenlig med eller avsedd för ett ändamål eller en verksamhet som är förenlig med dess rättigheter, förpliktelser och skyldigheter enligt tillämpligt multilateralt icke-spridningsavtal som staten är part i, däribland dem som avses i artikel 7.

- 2. En brottslig handling begår den som rättsstridigt och uppsåtligen med hjälp av ett föremål, ämne eller vapen
  - a) företar en våldshandling mot någon på en flygplats för internationell civil luftfart som förorsakar eller är ägnad att förorsaka allvarlig skada eller dödsfall, eller
  - b) förstör eller allvarligt skadar en flygplatsanläggning som används för internationell civil luftfart eller ett luftfartyg som inte är i trafik och som befinner sig på denna eller stör flygplatsens verksamhet,

om en sådan handling äventyrar eller är ägnad att äventyra flygplatsens säkerhet.

3. En brottslig handling begår även den som
- a) hotar med att begå något av de brott som anges i punkt 1 a, b, c, d, f, g och h eller punkt 2 i denna artikel, eller
  - b) rättsstridigt och uppsåtligen låter någon motta ett sådant hot,

under omständigheter som tyder på att hotet är trovärdigt.

4. En brottslig handling begår även den som
- a) försöker begå något av de brott som anges i punkt 1 eller 2 i denna artikel, eller
  - b) värvar eller instruerar andra att begå ett brott som anges i punkt 1, 2, 3 eller 4 a i denna artikel, eller
  - c) medverkar till ett brott som anges i punkt 1, 2, 3 eller 4 a i denna artikel, eller
  - d) rättsstridigt och uppsåtligen hjälper någon annan att undvika utredning, åtal eller straff, med vetskap om att personen har företagit en handling som utgör ett brott enligt punkt 1, 2, 3, 4 a, 4 b eller 4 c i denna artikel eller att personen av de brottsbekämpande myndigheterna är efterlyst eller har dömts för ett sådant brott.
5. Oavsett om en person faktiskt begår eller försöker begå något av de brott som anges i punkt 1, 2 eller 3 i denna artikel, ska varje konventionsstat, om uppsåt föreligger, även betrakta någon eller båda av följande handlingar som brott:
- a) Att med en eller flera personer komma överens om att begå ett brott som anges i punkt 1, 2 eller 3 i denna artikel och, om så krävs enligt nationell rätt, som inbegriper en handling som någon av deltagarna företar inom ramen för överenskommelsen.
  - b) Att på något annat sätt medverka till att en grupp personer som handlar med ett gemensamt syfte begår ett eller flera av de brott som anges i punkt 1, 2 eller 3 i denna artikel, antingen
    - i) i syfte att främja gruppens allmänna brottsliga verksamhet eller ändamål, där detta inbegriper något av de brott som anges i punkt 1, 2 eller 3 i denna artikel, eller
    - ii) med vetskap om gruppens avsikt att begå något av de brott som anges i punkt 1, 2 eller 3 i denna artikel.



## Artikel 2

Vid tillämpningen av denna konvention anses

- a) ett luftfartyg vara under flygning från det ögonblick då alla ytterdörrar stängs efter ombordstigningen till det ögonblick då någon av ytterdörrarna öppnas för avstigning; vid nödlandning ska flygningen anses fortsätta till dess behörig myndighet övertar ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord,
- b) ett luftfartyg vara i trafik från det ögonblick då markpersonal eller besättning börjar förbereda luftfartyget för en viss bestämd flygning till dess tjugofyra timmar har förflutit efter landning; den tid luftfartyget är i trafik ska dock alltid omfatta hela den tid det anses vara under flygning enligt punkt a i denna artikel,
- c) ”anläggning för luftnavigering” omfatta signaler, data, information eller system som behövs för att navigera luftfartyget,
- d) ”giftig kemikalie” vara en kemikalie som genom sin kemiska inverkan på livsprocesserna kan förorsaka dödsfall, tillfällig funktionsnedsättning eller bestående skada på människor eller djur; detta omfattar alla sådana kemikalier, oavsett ursprung eller framställningssätt, och oavsett om de framställs i anläggningar, ammunition eller någon annanstans,
- e) ”radioaktivt material” utgöra kärnämne och andra radioaktiva ämnen som innehåller nuklider, vilka genomgår spontan klyvning (en process som åtföljs av utsläpp av en eller flera typer av joniserande strålning, t.ex. alfa-, beta- och neutronpartiklar samt gammastrålning) och som, på grund av sina radiologiska eller klyvbara egenskaper, kan förorsaka dödsfall, allvarlig kroppsskada eller omfattande sak- eller miljökada,
- f) ”kärnämne” utgöra plutonium, förutom sådant som har en isotopkoncentration som överstiger 80 procent med avseende på plutonium 238, uran 233, uran som anrikats med avseende på isotop 235 eller 233, uran som innehåller en i naturen förekommande blandning av isotoper, i annan form än som malm eller malmrester, eller material som innehåller ett eller flera av nämnda ämnen,
- g) ”uran som anrikats med avseende på isotop 235 eller 233” utgöra uran som innehåller isotop 235 eller 233, eller bådadera, i en sådan kvantitet att mängdförhållandet mellan summan av dessa isotoper och isotop 238 är större än det i naturen förekommande förhållandet mellan isotop 235 och isotop 238,
- h) ”BCN-vapen” omfatta
  - a) ”biologiska vapen”, som utgör
    - i) mikrobiella eller andra biologiska medel, eller toxiner oavsett ursprung eller framställningssätt, av sådana typer och i sådana mängder som inte är berättigade för profylaktiska ändamål, skyddsändamål eller andra fredliga ändamål, eller

- ii) vapen, utrustning eller spridningsanordningar avsedda att använda sådana medel eller toxiner för fientliga ändamål eller i väpnad konflikt,
- b) ”kemiska vapen” som, i förening eller var för sig, utgör
  - i) giftiga kemikalier och deras utgångsämnen, utom när de är avsedda för
    - A) industriella, jordbruks-, forsknings-, medicinska, farmaceutiska eller andra fredliga ändamål,
    - B) skyddsändamål, det vill säga ändamål med direkt anknytning till skydd mot giftiga kemikalier och skydd mot kemiska vapen,
    - C) militära ändamål som inte är förbundna med användningen av kemiska vapen och som inte är beroende av användningen av kemikaliers giftiga egenskaper som en metod för krigföring, eller
    - D) åtgärder för att upprätthålla lag och ordning, inbegripet inhemsk kravallbekämpning,så länge typerna och mängderna är förenliga med sådana ändamål,
  - ii) ammunition och anordningar som är särskilt utformade för att förorsaka dödsfall eller annan skada till följd av de giftiga egenskaperna hos de giftiga kemikalier som anges i punkt b i, som skulle släppas ut vid användning av ammunitionen eller anordningarna, eller
  - iii) utrustning som är särskilt utformad för att användas i direkt anslutning till den ammunition och de anordningar som anges i punkt b ii,
- c) kärnvapen och andra kärnladdningar,
  - i) ”utgångsämne” omfatta varje kemisk reaktant som, oavsett vilken tillverkningsmetod som används, i något skede används vid tillverkningen av en giftig kemikalie; detta innefattar varje nyckelkomponent i ett kemiskt system av binär eller flerkomponenttyp,
  - j) ”atområbränsle” och ”särskilt klyvbart material” ha samma betydelse som i Internationella atomenergiorganets stadgar som antogs i New York den 26 oktober 1956.

### Artikel 3

Varje konventionsstat åtar sig att belägga de brott som anges i artikel 1 med stränga straff.

### Artikel 4

1. Varje konventionsstat får, i överensstämmelse med sina nationella rättsliga principer, vidta de åtgärder som fordras för att möjliggöra att en juridisk person som befinner sig inom dess territorium eller är stiftad i enlighet med dess lagar ställs till ansvar när en person som är ansvarig för ledningen eller kontrollen av denna juridiska person i denna sin egenskap har begått ett sådant brott som anges i artikel 1. Ansvarsskyldigheten kan vara av straffrättslig, civilrättslig eller administrativ natur.

2. Lagföringen ska genomföras utan att det ska inverka på det straffrättsliga ansvaret för de personer som har begått brotten.
3. Om en konventionsstat vidtar de åtgärder som fordras för att göra en juridisk person ansvarig i enlighet med punkt 1 i denna artikel ska den sträva efter att se till att tillämpliga straffrättsliga, civilrättsliga eller administrativa påföljder är effektiva, proportionella och avskräckande. Sådana sanktioner får innefatta ekonomiska sanktioner.

#### **Artikel 5**

1. Denna konvention ska inte tillämpas på luftfartyg som används för militära ändamål eller inom tull- eller polisväsendet.
2. I de fall som avses i artikel 1.1 a, b, c, e, f, g, h och i ska denna konvention, oavsett om luftfartyget används vid en inrikes eller utrikes flygning, vara tillämplig endast om
  - a) luftfartygets faktiska eller avsedda start- och landningsplats är belägen utanför den stat där det är registrerat, eller
  - b) brottet begås i en annan stat än den där luftfartyget är registrerat.
3. Utan hinder av punkt 2 i denna artikel ska denna konvention i de fall som avses i artikel 1.1 a, b, c, e, f, g, h och i även vara tillämplig om den som begått brottet eller misstänks för detta påträffas i en annan stat än den där luftfartyget är registrerat.
4. I fråga om de konventionsstater som avses i artikel 15 ska denna konvention, i de fall som avses i artikel 1.1 a, b, c, e, f, g, h och i, inte vara tillämplig om de platser som avses i punkt 2 a i denna artikel är belägna inom en och samma stat och denna stat är en sådan stat som avses i artikel 15, såvida inte brottet begåtts eller den som begått brottet eller misstänks för detta påträffas i en annan stat.
5. I de fall som avses i artikel 1.1 d ska denna konvention vara tillämplig endast om anläggningen för flygnavigering används för internationell luftfart.
6. Bestämmelserna i punkterna 2, 3, 4 och 5 i denna artikel ska även vara tillämpliga i de fall som avses i artikel 1.4.

#### **Artikel 6**

1. Ingenting i denna konvention ska inverka på andra rättigheter, skyldigheter och ansvar för stater och enskilda enligt folkrätten, särskilt ändamålen och grundsatserna i Förenta nationernas stadga, konventionen angående internationell civil luftfart och internationell humanitär rätt.

2. Denna konvention reglerar inte väpnade styrkors verksamhet under en väpnad konflikt som regleras av internationell humanitär rätt, med den innebörd dessa termer har i sådan rätt, eller den verksamhet som utövas av en stats försvarsmakt då denna fullgör sina officiella uppgifter, i den utsträckning som verksamheten regleras av andra folkrättsliga regler.
3. Bestämmelserna i punkt 2 i denna artikel ska inte tolkas så att annars rättsstridiga handlingar tolereras eller betraktas som rättsenliga, eller så att lagföring enligt annan lagstiftning utesluts.

#### **Artikel 7**

Ingenting i denna konvention ska påverka de rättigheter, skyldigheter och det ansvar som tillkommer de stater som undertecknat fördraget om förhindrande av spridning av kärnvapen, undertecknat i London, Moskva och Washington den 1 juli 1968, konventionen om förbud mot utveckling, framställning och lagring av bakteriologiska (biologiska) vapen och toxinvapen samt om deras förstöring, undertecknad i London, Moskva och Washington den 10 april 1972 eller konventionen om förbud mot utveckling, produktion, innehav och användning av kemiska vapen samt om deras förstöring, undertecknad i Paris den 13 januari 1993.

#### **Artikel 8**

1. Varje konventionsstat ska vidta sådanaåtgärder som kan vara nödvändiga för att den ska kunna utöva domsrätt beträffande de brott som anges i artikel 1 i följande fall:
  - a) När brottet har begåtts inom den statens territorium.
  - b) När brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg som var registrerat i den staten.
  - c) När det luftfartyg ombord på vilket brottet har begåtts landar inom den statens territorium med den misstänkte fortfarande ombord.
  - d) När brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg som hyrs ut utan besättning till en hyrestagare vars huvudsakliga driftsställe eller, om hyrestagaren saknar ett sådant driftsställe, vars stadigvarande hemvist är i den staten.
  - e) När brottet har begåtts av en medborgare i den staten.
2. Varje konventionsstat får också utöva domsrätt beträffande dessa brott i följande fall:
  - a) När brottet har begåtts mot en medborgare i den staten.
  - b) När brottet har begåtts av en statslös person som är bosatt i den staten.

3. Varje konventionsstat ska även vidta de åtgärder som fordras för att den ska kunna utöva domsrätt beträffande de brott som anges i artikel 1 i de fall då den misstänkte befinner sig inom den statens territorium och staten inte utlämnar vederbörande enligt artikel 12 till någon av de konventionsstater som har fastställt att de har domsrätt i enlighet med tillämpliga punkter i denna artikel beträffande dessa brott.
4. Denna konvention utesluter inte att en konventionsstat utövar straffrättslig domsrätt i enlighet med sin nationella lagstiftning.

#### **Artikel 9**

1. Den konventionsstat inom vars territorium den som har begått brottet eller misstänks för detta befinner sig ska, efter att ha övertygat sig om att omständigheterna motiverar det, ta personen i förvar eller vidta andra åtgärder för att säkerställa personens närvaro. Dessa åtgärder ska vidtas enligt lagen i den staten men får endast pågå under den tid som fordras för att kunna inleda ett straffrättsligt förfarande eller utlämningsförfarande.
2. Den berörda staten ska omedelbart inleda en preliminär undersökning av omständigheterna.
3. En person som tagits i förvar enligt punkt 1 i denna artikel ska erhålla bistånd att omedelbart sätta sig i förbindelse med närmast behöriga representant för den stat där personen är medborgare.
4. Om en konventionsstat har tagit någon i förvar i enlighet med denna artikel ska den omedelbart underrätta de konventionsstater som har fastställt att de har domsrätt enligt artikel 8.1 och har fastställt att de har domsrätt och underrättat depositarien enligt artikel 21.4 a och, om den finner det lämpligt, alla andra berörda konventionsstater, om att personen har tagits i förvar och om de omständigheter som motiverar frihetsberövandet. Den konventionsstatsom inleder den preliminära undersökning som avses i punkt 2 i denna artikel ska utan dröjsmål underrätta nämnda konventionsstater om undersökningsresultatet och ange huruvida den avser att utöva domsrätt.

#### **Artikel 10**

Den konventionsstat inom vars territorium den misstänkte befinner sig ska, om den inte utlämnar vederbörande, undantagslöst och oberoende av om brottet har begåtts inom dess territorium, vara skyldig att överlämna ärendet till sina behöriga myndigheter för beslut i åtalsfrågan. Dessa myndigheter ska fatta beslut enligt samma regler som gäller i fråga om varje annat brott av allvarlig karaktär enligt lagstiftningen i den staten.

#### **Artikel 11**

Den som tas i fängsligt förvar eller gentemot vilken andra åtgärder vidtas eller förfaranden genomförs med stöd av denna konvention ska garanteras en rättvis behandling och åtnjuta alla rättigheter och garantier i enlighet med lagstiftningen i den stat inom vars territorium personen befinner sig och i enlighet med tillämpliga folkrättsliga bestämmelser, däribland internationella mänskliga rättigheterna.

## Artikel 12

1. De brott som anges i artikel 1 ska anses ingå i de utlämningsbara brotten i de utlämningsavtal som redan föreligger mellan konventionsstaterna. Konventionsstaterna åtar sig att ta med dessa brott som utlämningsbara brott i alla utlämningsavtal som därefter kommer att ingås mellan dem.
2. Om en konventionsstat, som för utlämning ställer som villkor att ett utlämningsavtal ska föreligga, mottar en framställning om utlämning från en annan konventionsstat med vilken den inte har något sådant avtal, får den anmodade konventionsstaten välja att betrakta denna konvention som rättslig grund för utlämning för de brott som anges i artikel 1. För utlämning ska gälla de övriga villkor som föreskrivs i den anmodade statens lagstiftning.
3. Konventionsstater som för utlämning inte ställer som villkor att ett utlämningsavtal ska föreligga, ska sinsemellan betrakta de brott som anges i artikel 1 som utlämningsbara brott i enlighet med de villkor som föreskrivs i den anmodade statens lagstiftning.
4. När det gäller utlämning mellan konventionsstater ska vart och ett av brotten behandlas som om det inte bara begåtts på gärningsorten utan även inom territoriet för de konventionsstater som har fastställt att de har domsrätt enligt artikel 8.1 b, c, d och e och som har fastställt att de har domsrätt enligt artikel 8.2.
5. De brott som anges i artikel 1.5 a och b ska när det gäller utlämning mellan konventionsstater behandlas som likvärdiga.

## Artikel 13

Inget av de brott som anges i artikel 1 ska med avseende på utlämning eller ömsesidig rättslig hjälp betraktas som ett politiskt brott, ett brott förknippat med ett politiskt brott eller ett brott inspirerat av politiska motiv. Följaktligen får en framställning om utlämning eller ömsesidig rättslig hjälp med anledning av ett sådant brott inte avslås endast av det skälet att framställningen avser ett politiskt brott, ett brott förknippat med ett politiskt brott eller som ett brott inspirerat av politiska motiv.

## Artikel 14

Ingen bestämmelse i denna konvention ska tolkas så att utlämningssskyldighet eller skyldighet att lämna ömsesidig rättslig hjälp uppkommer om den anmodade konventionsstaten har grundad anledning att anta att en framställning om utlämning för brott som anges i artikel 1 eller om ömsesidig rättslig hjälp avseende sådant brott har gjorts i syfte att åtala eller straffa en person på grund av dennas ras, trosbekännelse, nationalitet, etniska ursprung, politiska uppfattning eller kön, eller att bifall till framställningen skulle vara till men för den personens ställning av något av dessa skäl.

## Artikel 15

Konventionsstater som för utförande av lufttransport inrättat gemensamma organisationer eller internationella organ vilka bedriver trafik med luftfartyg som är föremål för gemensam eller internationell registrering ska på lämpligt sätt för varje luftfartyg fastställa vilken av dessa stater som ska utöva domsrätt och anses vara registreringsstat vid tillämpningen av denna konvention. Staten ska underrätta generalsekreteraren för Internationella luftfartsorganisationen om detta, som ska delge alla konventionsstater denna underrättelse.



#### **Artikel 16**

1. Konventionsstaterna ska i enlighet med internationell och nationell rätt sträva efter att vidta alla praktiskt möjliga åtgärder för att förhindra de brott som anges i artikel 1.
2. När en flygning har fördröjts eller avbrutits till följd av de brott som anges i artikel 1 ska den konventionsstat, inom vars territorium luftfartyget eller dess passagerare eller besättning befinner sig, underlätta för passagerarna och besättningen att så snart som möjligt fortsätta sin resa, samt utan dröjsmål återställa luftfartyget och dess last till de personer som är rättmätiga ägare därav.

#### **Artikel 17**

1. Konventionsstaterna ska lämna varandra största möjliga bistånd i samband med straffrättsliga förfaranden som inletts med anledning av de brott som anges i artikel 1. I samtliga fall ska den anmodade statens lagstiftning vara tillämplig.
2. Bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel ska inte påverka åtaganden enligt annat bilateralt eller multilateralt avtal som helt eller delvis reglerar eller kommer att reglera ömsesidig rättslig hjälp i brottmål.

#### **Artikel 18**

Varje konventionsstat som har anledning att befara att ett brott som anges i artikel 1 kommer att begås ska, i enlighet med sin nationella lagstiftning, lämna alla tillgängliga upplysningar av betydelse till de stater som den förmodar är de stater som avses i artikel 8.1 och 8.2.

#### **Artikel 19**

Varje konventionsstat ska, i enlighet med sin nationella lagstiftning, så snart som möjligt lämna alla tillgängliga upplysningar av betydelse till Internationella civila luftfartsorganisationens råd om

- a) omständigheterna kring brottet,
- b) de åtgärder som vidtagits enligt artikel 16.2,
- c) de åtgärder som vidtagits gentemot den som begått brottet eller misstänks för detta, samt, i synnerhet, utgången av utlämningsförfarande eller annat rättsligt förfarande.

### Artikel 20

1. Varje tvist mellan två eller flera konventionsstater angående tolkningen eller tillämpningen av denna konvention som inte kan lösas genom förhandling, ska på begäran av någon av dem hänskjutas till skiljedom. Om parterna inom sex månader från det att begäran om skiljedom framställts inte kan enas om skiljedomsförfarandet, kan endera parten hänskjuta tvisten till Internationella domstolen genom ansökan i enlighet med domstolens stadga.
2. Varje stat får vid undertecknande, ratifikation, godtagande eller godkännande av denna konvention eller vid anslutning till denna förklara att den inte anser sig vara bunden av föregående punkt. Övriga konventionsstater blir inte bundna av föregående punkt gentemot en konventionsstat som har gjort ett sådant förbehåll.
3. En stat som har gjort ett förbehåll enligt föregående punkt får när som helst återta förbehållet genom en underrättelse till depositarien.

### Artikel 21

1. Denna konvention ska vara öppen för undertecknande i Peking den 10 september 2010 av de stater som deltagit i diplomatkonferensen om luftfartsskydd i Peking den 30 augusti–10 september 2010. Efter den 27 september 2010 ska konventionen stå öppen för undertecknande av alla stater på Internationella civila luftfartsorganisationens huvudkontor i Montreal tills den träder i kraft i enlighet med artikel 22.
2. Denna konvention ska ratificeras, godtas eller godkännas. Ratifikations-, godtagande- eller godkännandeinstrumenten ska deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare som härmed utses till depositarie.
3. En stat som inte ratificerar, godtar eller godkänner denna konvention i enlighet med punkt 2 i denna artikel får när som helst ansluta sig till konventionen. Anslutningsinstrumentet ska deponeras hos depositarien.
4. Vid ratifikation, godtagande eller godkännande av denna konvention eller anslutning till denna
  - a) ska varje konventionsstat underrätta depositarien om den domsrätt som staten enligt sin nationella lagstiftning har fastställt i enlighet med artikel 8.2 och omedelbart underrätta depositarien om eventuella förändringar, och
  - b) får varje konventionsstat förklara att den avser att tillämpa bestämmelserna i artikel 1.4 d i enlighet med de principer i dess strafflagstiftning som rör ansvarsfrihet i familjerelationer.

### Artikel 22

1. Denna konvention träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det tjugooandra ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet har deponerats.

2. För varje stat som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till konventionen efter det att det tjuogoandra ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet har deponerats träder konventionen i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då staten i fråga deponerar sitt ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument.
3. Så snart denna konvention träder i kraft ska depositarien registrera den hos Förenta nationerna.

#### **Artikel 23**

1. En konventionsstat får säga upp denna konvention genom skriftlig underrättelse till depositarien.
2. Uppsägningen träder i kraftett år efter den dag då depositarien tog emot underrättelsen.

#### **Artikel 24**

I förhållandet mellan konventionsstaterna ska denna konvention ha företräde framför följande instrument:

- a) Konvention för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, antagen i Montreal den 23 september 1971.
- b) Protokoll för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik till konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, upprättad i Montreal den 23 september 1971, antaget i Montreal den 24 februari 1988.

#### **Artikel 25**

Depositarien ska utan dröjsmål underrätta alla konventionsstater och alla stater som undertecknat eller anslutit sig till denna konvention om dagen för varje undertecknande, dagen för deponering av varje ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, dagen för denna konventions ikraftträdande och andra upplysningar av betydelse.

TILL BEKRÄFTELSEHÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.

UPPRÄTTAD i Peking den tionde september tjugohundratio på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska, vilka texter är lika giltiga och får verkan när konferensens sekretariat under överinseende av konferensens ordförande inom nittio dagar har verifierat att texterna överensstämmer med varandra. Denna konvention ska deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv och depositarien översända bestyrkta kopior av denna till alla konventionsstater.

# Sammanfattning av delbetänkandet Straffrättsliga åtgärder mot deltagande i en väpnad konflikt till stöd för en terroristorganisation (SOU 2016:40)

## Tillträde till Pekingprotokollet och Pekingkonventionen

Sedan 1970-talet är Sverige part till konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, benämnd Haagkonventionen, och konventionen om bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, benämnd Montrealkonventionen. I samband med ratificeringen av dessa konventioner infördes särskilda straffbestämmelser om kapning av luftfartyg och sjö- och luftfartssabotage i 13 kap. 5 a § brottsbalken. Med anledning av ett tilläggsprotokoll till Montrealkonventionen infördes år 1990 också en bestämmelse om flygplatssabotage i 5 b § i samma kapitel.

Vid en diplomatkonferens i Peking år 2010 antogs ändringar av de båda konventionerna med tilläggsprotokoll. Ändringarna av Haagkonventionen antogs i form av ett tilläggsprotokoll till konventionen, benämnt Pekingprotokollet, och ändringarna i Montrealkonventionen med dess tilläggsprotokoll antogs i form av en konsoliderad ny konvention, benämnd Pekingkonventionen. Sverige har inte undertecknat instrumenten och de har inte trätt ikraft ännu.

Pekinginstrumenten tillkom till följd av händelserna i New York den 11 september 2001 och syftar till att förstärka skyddet för den civila luftfarten. De har sin förebild i och stora likheter med 2005 års protokoll till konventionen för bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet, benämnt protokollet till SUA-konventionen, och 2005 års protokoll till protokollet om bekämpande av brott mot säkerheten för fasta plattformar belägna på kontinentalsockeln, benämnt protokollet till plattformsprotokollet. Även dessa instrument har sitt ursprung i det ökade behovet av skydd på sjöfartens område som uppkom efter händelserna i New York. Sverige har tillträtt dessa instrument (prop. 2013/14:212).

Pekingprotokollet innebär bl.a. att det ska utgöra brott att genom användande av tekniska hjälpmedel bemäktiga sig eller ingripa i manövreringen av ett luftfartyg, dvs. kapa ett luftfartyg t.ex. genom fjärrstyrning. Även Pekingkonventionen innebär en utvidgning av brottskatalogen i förhållande till den tidigare gällande Montrealkonventionen. Det ska bl.a. utgöra brott att använda luftfartyg som brottsverktyg eller att ombord på luftfartyg transportera vissa vapen, däribland biologiska eller kemiska vapen eller kärnvapen.

Sverige föreslås tillträda de båda instrumenten. För tillträde till Pekingprotokollet krävs en utvidgning av straffansvaret för kapning i 13 kap. 5 a § första stycket brottsbalken. Således föreslås att även den som genom användande av tekniska hjälpmedel bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av ett luftfartyg ska kunna dömas för detta brott.

Prop. 2017/18:73  
Bilaga 6

I dessa fall krävs inte att något olaga tvång förekommit. Ett tillträde till Pekingkonventionen bedöms däremot inte kräva några lagändringar då svensk lagstiftning kan anses motsvara de krav som uppställs i konventionen.

## Förslag till lag om ändring i brottsbalken

Härigenom föreskrivs att 13 kap. 5 a § och 19 kap. 12 § brottsbalken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***13 kap.****5 a §<sup>1</sup>**

Den som genom olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av

Den som genom olaga tvång, *eller när det gäller luftfartyg genom användande av tekniska hjälpmedel*, bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av

1. ett luftfartyg,
  2. ett fartyg, som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst, eller
  3. en buss, en tung lastbil eller ett maskindrivet spårfordon på järnväg, spårväg eller tunnelbana, som används i förvärvsverksamhet för befordran av gods eller passagerare,
- döms för *kapning* till fängelse i högst fyra år. Detsamma gäller den som genom olaga tvång bemäktigar sig en plattform i havet som är avsedd för verksamhet för utforskning eller utvinning av naturtillgångar eller för något annat ekonomiskt ändamål.

Den som i annat fall

1. förstör eller allvarligt skadar ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg i trafik, eller
2. vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för säkerheten för ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller för ett luftfartygs säkerhet under flygning

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

Är brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst arton år, eller på livstid. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:396.



## Förteckning över remissinstanserna (SOU 2016:40)

Efter remiss har yttrande över betänkandet avgetts av Riksdagens ombudsmän, Svea hovrätt, Hovrätten för Västra Sverige, Göteborgs tingsrätt, Stockholms tingsrätt, Attunda tingsrätt, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Ekobrottsmyndigheten, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Säkerhets- och integritetsskyddsnämnden, Kriminalvården, Brottsförebyggande rådet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Försvarmakten, Försvarets radioanstalt, Socialstyrelsen, Statens institutionsstyrelse, Tullverket, Finansinspektionen, Kronofogdemyndigheten, Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor, Uppsala universitet (Juridiska fakulteten), Förvarshögskolan, Post- och telestyrelsen, Diskrimineringsombudsmannen, Transportstyrelsen, Strålsäkerhetsmyndigheten, Totalförsvarets forskningsinstitut, Nationella samordnaren mot våldsbejakande extremism, Luftfartsverket, Sveriges advokatsamfund, Svenska avdelningen av Internationella Juristkommissionen, Civil Rights Defenders, Svenska Röda korset, Svenska Bankföreningen, Finansbolagens Förening, Svenska Flygbranschen och Swedavia.

Migrationsverket, Styrelsen för internationellt utvecklingssamarbete (Sida) och Sveriges kommuner och landsting har beretts tillfälle att avge yttrande men har avstått från att yttra sig.

Yttrande har inte inkommit från Göteborgs universitet (Handels- högskolan, juridiska institutionen), Inspektionen för strategiska produkter, Sveriges domareförbund, Amnesty International, Svenska FN-förbundet, Unionen, Pilotföreningen, SAS, Svenskt Flyg, Sveriges Regionala Flygplatser, Fryshuset, Somaliska riksförbundet, Svenska Muslimer för fred och rättvisa och Forum för idéburna organisationer med social inriktning.

## Förslag till lag om ändring brottsbalken

Härigenom föreskrivs att 13 kap. 5 a § brottsbalken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***13 kap.****5 a §<sup>1</sup>**

Den som genom olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av

Den som genom olaga tvång *eller olovligen med tekniskt hjälpmedel* bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av

1. ett luftfartyg,
2. ett fartyg, som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst, eller
3. en buss, en tung lastbil eller ett maskindrivet spårfordon på järnväg, spårväg eller tunnelbana, som används i förvärvsverksamhet för befordran av gods eller passagerare,

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

Den som i annat fall

1. förstör eller allvarligt skadar ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg i trafik, eller
2. vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för säkerheten för ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller för ett luftfartygs säkerhet under flygning

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

Är brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst arton år, eller på livstid. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2018.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:396.

## Förteckning över remissinstanserna (utkastet till lagrådsremiss)

Efter remiss har yttrande över betänkandet avgetts av Svea hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Stockholms tingsrätt, Attunda tingsrätt, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kriminalvården, Brottsförebyggande rådet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Försvarsmakten, Statens institutionsstyrelse, Tullverket, Post- och telestyrelsen, Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Strålsäkerhetsmyndigheten, Inspektionen för strategiska produkter, Totalförsvarets forskningsinstitut, Luftfartsverket, Sveriges advokatsamfund, Föreningen Svensk Sjöfart, Svenska Flygbranschen, Stockholms läns landsting, Sjöbefälsföreningen och Sveriges Åkeriföretag.

Riksdagens ombudsmän, Hovrätten för Västra Sverige, Uppsala universitet (Juridiska fakulteten), AB Volvo, Volvo Lastvagnar Sverige och Volvo Trucks har beretts tillfälle att avge yttrande men har avstått från att yttra sig.

Yttrande har inte inkommit från Sveriges domareförbund, Svenska FN-förbundet, Volvo Cars, Unionen, Pilotföreningen, SAS, Scania Sverige AB, SEKO, Sjöfartens Arbetsgivarförbund, Svenskt Flyg, Swedavia, SWEDTRAIN, Sveriges Regionala Flygplatser, Transportarbetareförbundet, Transportföretagen och Tågoperatörerna.

## Förslag till lag om ändring i brottsbalken

Härigenom föreskrivs att 13 kap. 5 a § brottsbalken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***13 kap.****5 a §<sup>1</sup>**

Den som genom olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av

Den som genom olaga tvång *eller olovligen med tekniskt hjälpmedel* bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av

1. ett luftfartyg,

2. ett fartyg, som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst, eller

3. en buss, en *tung* lastbil eller ett maskindrivet spårfordon på järnväg, spårväg eller tunnelbana, som används i förvärvsverksamhet för befordran av gods eller passagerare,

3. en buss, en lastbil eller ett maskindrivet spårfordon på järnväg, spårväg eller tunnelbana, som används i förvärvsverksamhet för befordran av gods eller passagerare,

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

Den som i annat fall

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

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

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

Är brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst arton år, eller på livstid. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2018.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:396.

## Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2017-11-27

**Närvarande:** F.d. justitieråden Gustaf Sandström och Lena Moore samt justitierådet Anders Eka.

### En utvidgning av kapningsbrottet

Enligt en lagrådsremiss den 16 november 2017 har regeringen (Justitiedepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i brottsbalken.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Martin Rhodin.

Förslaget föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Lagrådsremissens förslag innebär att straffansvaret för kapning ska utvidgas till att omfatta den som olovligen med tekniskt hjälpmedel kapar luftfartyg eller andra transportmedel. Vidare föreslås att bestämmelsen utvidgas så att även lätta lastbilar ska ingå bland de transportmedel som kapningsbrottet omfattar.

Förslaget om utvidgning till kapning med tekniskt hjälpmedel har varit föremål för sedvanlig remissbehandling genom remittering av betänkande och senare också av utkast till lagrådsremiss. Förslaget om att utvidga det straffbara området till att även omfatta kapning av lätta lastbilar har däremot inte remitterats. Bakgrunden till förslaget är att två remissinstanser framfört att även lätta lastbilar bör omfattas av straffansvaret för kapning. Någon möjlighet för övriga remissinstanser att lämna synpunkter i den delen har således inte funnits.

I 7 kap. 2 § regeringsformen föreskrivs vissa krav på beredningen av regeringsärenden. Behövliga upplysningar och yttranden ska inhämtas från berörda myndigheter. Upplysningar och yttranden ska också inhämtas från kommuner i den omfattning som behövs. Även sammanslutningar och enskilda ska ges möjlighet att yttra sig i den omfattning som behövs.

Det förhållandet att förslaget om att utvidga det straffbara området till att även avse lätta lastbilar inte på sedvanligt sätt har remitterats väcker frågan om regeringsformens beredningskrav är uppfyllt. Sett till kapningsbrottets utformning i dess helhet kan den föreslagna förändringen anses som begränsad. Utvidgningen till lätta lastbilar medför samtidigt att en stor mängd transportfordon som dagligen används i samhället potentiellt kan bli föremål för kapning. Lätta lastbilar transporterar många gånger attraktiva varor, vilket inte sällan gör att tillgreppsbrott och annan förmögenhetsbrottslighet riktas mot sådana fordon. Lagrådet har i samband med tidigare ändringar av kapningsbrottet pekat på de straffrättsliga konkurrensfrågor som kan

uppstå mellan detta brott och övriga bestämmelser i brottsbalken (se prop. 1989/90:130 s. 82 och prop. 2002/03:38 s. 152). Genom den utvidgning som nu föreslås ökar risken för att sådana frågor uppkommer i rättstillämpningen.

Prop. 2017/18:73  
Bilaga 12

Lagrådsremissen behandlar inte frågeställningen. Genom att förslaget inte remitterats i denna del har myndigheter och andra inte heller haft anledning att yttra sig över konkurrensfrågorna.

Det finns således skäl att ifrågasätta om regeringsformens krav på inhämtande av behövliga upplysningar och yttranden är uppfyllt. Med tanke på att det sammantaget är fråga om en begränsad utvidgning av det straffbara området har Lagrådet emellertid stannat för att inte avstyrka förslaget. För det fall ytterligare förändringar av kapningsbrottet aktualiseras i framtiden bör konkurrensfrågorna bli föremål för särskild uppmärksamhet.



## Justitiedepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 21 december 2017

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Y  
Johansson, M Johansson, Baylan, Bucht, Hultqvist, Regnér, Hellmark  
Knutsson, Bolund, Damberg, Bah Kuhnke, Shekarabi, Fridolin, Eriksson,  
Linde, Skog, Ekström, Eneroth

Föredragande: statsrådet M Johansson

---

Regeringen beslutar proposition En utvidgning av kapningsbrottet