

**Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av konventionen om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart, det kompletterande protokollet till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg och protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg, samt med förslag till lag om ändring av strafflagen**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner den i Peking den 10 september 2010 ingångna konventionen om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart, det i Peking den 10 september 2010 ingångna kompletterande protokollet till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg och det i Montreal den 4 april 2014 ingångna protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg.

I propositionen ingår förslag till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i de nämnda fördragen som hör till området för lagstiftningen. Till följd av dessa fördrag föreslås det i propositionen dessutom att strafflagen ändras så att försök till vissa brott kriminaliseras och att tillämpningsområdet för Finlands strafflag utvidgas till situationer där luftfartygets landningsstat eller operatörsstat är Finland. Med landningsstat avses den stat inom vars territorium det luftfartyg ombord på vilket brottet har begåtts landar med den misstänkte alltjämt ombord. Med operatörsstat avses för sin del operatörens hemstat.

De internationella fördrag som ingår i propositionen syftar till att förbättra och effektivisera säkerheten inom den civila luftfarten. Incitamenten till att ingå fördragen var dels terrorattackerna i New York den 11 september 2001, dels det allt ökande störande beteendet bland flygpassagerare som framgår av flygbolagsstatistiken.

Genom konventionen om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart åläggs parterna att kriminalisera vissa handlingar som kan äventyra ett luftfartygs säkerhet, liksom även användning av ett luftfartyg för att orsaka skada på liv, hälsa, egendom eller miljö, frigörande av farliga material från luftfartyg eller användning av sådana material mot luftfartyg eller ombord på luftfartyg samt transport av sådana material med luftfartyg med vetskap om att de är avsedda för att olagligen skada. Samtidigt åläggs parterna att kriminalisera hot, försök till gärningar, deltagande i gärningar eller bistånd i samband med gärningarna i fråga. Genom det kompletterande protokollet till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg preciseras kriminaliseringsskyldigheterna, utvidgas kretsen av stater med jurisdiktion och fogas till konventionen bland annat bestämmelser om rättvis behandling av förövare. Genom protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar ombord på luftfartyg utvidgas också kretsen av stater med jurisdiktion och införs bestämmelser om säkerhetsvakter ombord. Genom protokollet uppmuntras konventionsstaterna dessutom att vidta rättsliga åtgärder med anledning av störande beteende under flygning.

Konventionen om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart trädde i kraft internationellt den 1 juli 2018, det kompletterande protokollet till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg den 1 januari 2018 och protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg den 1 januari 2020. För Finlands del träder dessa i kraft den första dagen i den andra månaden efter det att Finland har deponerat sitt åtagandeinstrument för respektive fördrag.

## **RP 232/2020 rd**

Bestämmelser om ikraftträdandet av lagarna om sättande i kraft av fördragen utfärdas genom förordning av statsrådet. Lagarna avses träda i kraft vid samma tidpunkt som respektive fördrag träder i kraft för Finlands del.

Lagen om ändring av strafflagen avses träda i kraft genast när den har antagits och stadfästs, dock senast när konventionen och protokollen träder i kraft för Finlands del.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL .....	3
MOTIVERING .....	5
1 Bakgrund och beredning .....	5
1.1 Bakgrund .....	5
1.2 Beredning .....	7
1.2.1 Beredningen av fördragen .....	7
1.2.2 Beredningen på nationell nivå .....	9
2 Fördragens målsättning .....	10
3 De viktigaste förslagen.....	11
4 Propositionens konsekvenser .....	11
4.1 Ekonomiska konsekvenser .....	11
4.2 Konsekvenser för myndigheterna.....	11
4.3 Övriga konsekvenser .....	12
5 Remissvar.....	12
5.1 Beredningen av fördragen .....	12
5.2 Remissbehandlingen av regeringspropositionen .....	13
6 Bestämmelserna i fördragen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland.....	14
6.1 Pekingkonventionen .....	14
6.2 Pekingprotokollet .....	40
6.3 Montrealprotokollet.....	49
7 SPECIALMOTIVERING TILL LAGFÖRSLAGEN.....	57
7.1 Lagen om konventionen om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart.....	57
7.2 Lagen om det kompletterande protokollet till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg.....	57
7.3 Lagen om protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar ombord på luftfartyg.....	57
7.4 Strafflagen .....	57
8 Ikraftträdande.....	60
9 Bifall av Ålands lagting .....	60
10 Verkställighet och uppföljning.....	60
11 Förhållande till andra propositioner .....	61
12 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning .....	61
12.1 Behovet av riksdagens samtycke.....	61
12.1.1 Behörighetsfördelningen mellan EU och medlemsstaterna.....	61
12.1.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen .....	64
12.2 Behandlingsordning .....	71
LAGFÖRSLAG .....	73
om konventionen om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart .....	73
om det kompletterande protokollet till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg .....	74
om protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar ombord på luftfartyg.....	75

**RP 232/2020 rd**

om ändring av strafflagen.....	76
FÖRDRAGSTEXT .....	78
BILAGA .....	117
PARALLELLTEXT .....	117
om ändring av strafflagen.....	117

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

Internationella civila luftfartsorganisationen (*International Civil Aviation Organization*, nedan kallad *ICAO*) är en specialorganisation underställd Förenta nationerna. Internationella civila luftfartsorganisationens uppgifter definieras i konventionen angående internationell civil luftfart, den så kallade Chicagokonventionen som undertecknades av 57 stater den 7 december 1944 (FördrS 11/1949). Enligt konventionen har Internationella civila luftfartsorganisationen som mål och syfte att utveckla principer och koncept för den internationella luftfarten samt att främja planeringen och utvecklingen av den internationella lufttrafiken. Organisationen har bland annat till uppgift att främja säkerheten inom den internationella luftfarten. För närvarande hör 193 medlemsländer, däribland Finland, till ICAO.

Inom ICAO har man antagit flera konventioner om luftfartsskydd (*security*). Centrala konventioner om luftfartsskydd är Tokyokonventionen från 1963 om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg (*Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*) som för Finlands del trädde i kraft den 1 juli 1971 (FördrS 22/1971) och Haagkonventionen från 1970 om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg, (*Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*) som för Finlands del trädde i kraft den 14 januari 1972 (FördrS 62/1971). Nedan kallas dessa konventioner *Tokyokonventionen* och *Haagkonventionen*. Den tredje centrala konventionen är Montrealkonventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*), som för Finlands del trädde i kraft den 13 augusti 1973 (FördrS 56/1973). Nedan kallas denna konvention *Montrealkonventionen*.

Behovet av internationella bestämmelser om luftfartsskydd har ökat i och med att den internationella omvärlden har förändrats. Det var terrorattackerna i Förenta staterna år 2001 (nedan kallade *nine/eleven-attackerna*) som gav incitament till att uppdatera konventionerna om bekämpning av terrorism inom lufttrafiken. Ändringarna av konventionerna om bekämpning av terrorism inom lufttrafiken syftar till att effektivisera säkerheten inom den civila luftfarten och uppdatera den internationella lagstiftningen i samband med det. Detta bottnar i en särskilt efter *nine/eleven-attackerna* allmänt erkänd hotbedömning enligt vilken den civila luftfarten är utsatt för ett ständigt terrorhot. Andra förändringar i omvärlden hänför sig förutom till de fördelar som digitaliseringen, automatiseringen och den nya tekniken medför också till cybersäkerhetsaspekter samt till den ständiga kapacitetsökningen inom flygtrafiken. Dessutom har det störande beteendet hos flygpassagerare under flygning ökat. Med störande beteende avses till exempel passagerare som inte respekterar beteendereglerna ombord på luftfartyg eller följer besättningens instruktioner och som därigenom utgör ett hot mot säkerheten eller stör god ordning och disciplin ombord. Antalet fall av störande beteende har ökat betydligt under de senaste åren och årtiondena. Strävan har varit att svara på dessa förändringar i omvärlden genom de tre internationella fördrag som utarbetats av ICAO på 2010-talet och som är föremål för denna regeringsproposition.

Den första av dessa tre är 2010 års konvention om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart (*Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation*, nedan kallad *Pekingkonventionen*) som trädde i kraft internationellt den 1 juli 2018. Pekingkonventionen är en konvention mot terrorism inom civil luftfart

genom vilken konventionsparterna åläggs att kriminalisera vissa handlingar, bland annat användning av luftfartyg i avsikt att orsaka skada på liv, hälsa, egendom eller miljö, frigörande av farliga material från luftfartyg eller användning av sådana material i luftfartyg samt transport av sådana material med luftfartyg med vetskap om att de är avsedda för att olagligen orsaka skada. Samtidigt åläggs parterna att kriminalisera hot om, försök till, deltagande i och medverkan till dessa gärningsformer. I oktober 2020 hade 33 stater tillträtt konventionen och bland annat Spanien och Tyskland, liksom även Storbritannien och Förenta staterna, undertecknat men ännu inte förbundit sig till den. Parter i konventionen är av de nordiska länderna Sverige och av EU-länderna dessutom Cypern, Frankrike, Malta, Nederländerna, Rumänien och Tjeckien. Även Turkiet har ratificerat konventionen. Enligt en enkät av Europeiska civila luftfartskonferensen (*European Civil Aviation Conference*, nedan kallad *ECAC*) från den 19 november 2019 pågår åtagandeförberedelser i Finland, Monaco, Norge, Slovakien, Spanien, Storbritannien och Tyskland.

Det andra internationella fördraget som avses i denna regeringsproposition är ett kompletterande protokoll till Haagkonventionen (kompletterande protokoll till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg, *Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, nedan kallat *Pekingprotokollet*). Pekingprotokollet upprättades år 2010 och trädde i kraft internationellt den 1 januari 2018. Genom protokollet förenhetligas ordalydelsen i Haagkonventionen med Pekingkonventionen, ändras bland annat bestämmelserna om utlämning för brott, utvidgas kretsen av parter med jurisdiktion och fogas till konventionen bestämmelser om rättvis behandling av förövare. I oktober 2020 hade 34 stater tillträtt protokollet och bland annat Spanien och Tyskland, liksom även Storbritannien och Förenta staterna, undertecknat men ännu inte förbundit sig till det. Parter i protokollet är av de nordiska länderna Sverige och av EU-länderna dessutom Cypern, Frankrike, Malta, Nederländerna, Portugal, Rumänien och Tjeckien. Även Turkiet har ratificerat protokollet. Enligt en enkät av ECAC:s rättsliga arbetsgrupp från den 19 november 2019 pågår åtagandeförberedelser i Finland, Monaco, Norge, Slovakien, Spanien, Storbritannien och Tyskland.

Det tredje internationella fördraget som avses i denna regeringsproposition är ett protokoll upprättat 2014 om ändring av Tokyokonventionen (protokoll om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg; *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, nedan kallat *Montrealprotokollet*). Genom Montrealprotokollet ändras Tokyokonventionen så att vissa bestämmelser harmoniseras i förhållande till de formuleringar som används i Pekingkonventionen. Genom Montrealprotokollet ändras definitionerna av start och avslutande av en flygning så att flygningen börjar när luftfartygets dörrar stängs och slutar när de öppnas. Tokyokonventionen hade en snävare definition av flygningens längd. För det andra utvidgar protokollet kretsen av konventionsstater med jurisdiktion så att den också omfattar bland annat operatörens stat och den stat där landningen äger rum. För det tredje förtydligas genom protokollet rättigheterna för säkerhetsvakter ombord (*in-flight security officer, IFSO*) i situationer där deras hjälp behövs för att tygla störande passagerare. För det fjärde förpliktar protokollet till att straffbelägga olika former av störande beteende hos passagerare, såsom kränkning eller hot om att kränka en besättningsmedlems fysiska integritet eller att inte följa besättningens instruktioner. Montrealprotokollet trädde internationellt i kraft den 1 januari 2020. Finland undertecknade Montrealprotokollet i samband med ICAO:s 40:e generalförsamling i Montreal i september 2019. I oktober 2020 hade 23 stater tillträtt protokollet och bland annat Spanien, Frankrike och Rumänien undertecknat det. Av EU-länderna har Malta och Portugal förbundit sig till protokollet. Även Turkiet har ratificerat protokollet. Enligt en enkät av ECAC:s rättsliga arbetsgrupp från den 19

november 2019 pågår åtagandeförberedelser i Azerbajdzjan, Cypern, Finland, Frankrike, Monaco, Serbien, Slovakien, Spanien och Österrike. Enligt uppgift har åtminstone Frankrike, Monaco och Schweiz för avsikt att förbinda sig till protokollet under 2020 eller 2021.

## 1.2 Beredning

### 1.2.1 Beredningen av fördragen

Alla tre fördrag som ingår i denna proposition har beretts och antagits av ICAO. Beredningen av Pekingkonventionen och Pekingprotokollet bör behandlas tillsammans, eftersom de antogs vid samma diplomatkonferens och formuleringarna i dem är mycket likartade.

#### *Pekingkonventionen och Pekingprotokollet*

Vid förhandlingarna om en uppdatering av Montrealkonventionen kom man fram till att i stället för ett ändringsprotokoll godkänna en ny, övergripande konvention. Pekingkonventionen ändrar Montrealkonventionen genom en ny konsoliderad konvention. I Pekingkonventionen betonas dess företräde framför Montrealkonventionen. Däremot beslöt man att godkänna ändringarna i Haagkonventionen genom ett ändringsprotokoll, det vill säga med Pekingprotokollet.

Beredningen av Pekingkonventionen och protokollet inleddes 2007 genom diskussioner på expertnivå inom ICAO. Till en början fördes förhandlingar 2007–2008 i en snävare underarbetsgrupp till ICAO:s juridiska kommitté. De för alla medlemsländer i ICAO öppna egentliga förhandlingarna om fördragsändringar inleddes hösten 2009 i Montreal i ICAO:s juridiska kommitté. Europeiska unionen deltog inte i förberedelserna av dessa fördrag. Det är en fråga som huvudsakligen hör till medlemsstaternas exklusiva behörighet. Ändringarna antogs av ICAO:s diplomatkonferens som hölls 30 augusti–10 september 2010.

De mest kontroversiella frågorna i förhandlingarna gällde definitionen av transportbrott och den så kallade *military exclusion* -klausulen om väpnade styrkors agerande i väpnade konflikter. I dessa frågor lyckades man inte nå enighet vid diplomatkonferensen i Peking, utan Pekingkonventionen och protokollet antogs till slut genom omröstning. För Pekingkonventionen röstade 55 länder och 14 röstade emot. För Pekingprotokollet röstade 57 länder och 13 röstade emot.

En del av länderna motsatte sig att transportbrotten inkluderas i konventionen för att de ansåg att kriminaliseringens syfte inte har ett tillräckligt nära samband med luftfartssäkerheten. Det fanns också divergerande åsikter om definitionen av transportbrotten. En del delegationer understödde definitionen i 2005 års protokoll till konventionen för bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet (se regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av 2005 års protokoll till konventionen för bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet och av 2005 års protokoll till protokollet om bekämpande av brott mot säkerheten för fasta plattformar belägna på kontinentalsockeln 100/2019 rd, FördrS 81–85/2020), men i stället antog den juridiska kommittén 2009 en alternativ definition som utarbetats vid arbetsgruppsdiskussionerna under Pekingkonferensen utifrån en text som formulerats som en möjlig kompromisstext. När det gäller transportbrotten gick parterna åsikter i sär också beträffande bestämmelsen enligt vilken transport av farliga ämnen som omfattas av konventionen är tillåten när det finns en grund för detta enligt fördraget om förhindrande av spridning av kärnvapen (FördrS 10 och 11/1970, nedan kallat *icke-spridningsfördraget*). Finland talade för att transportbrotten i någon form skulle inkluderas i avtalsändringarna för att de ska svara mot målet att förhindra att massförstörelsevapen hamnar i händerna på sådana som planerar terroråd.

Den andra kontroversiella frågan i förhandlingarna gällde avvikelser avseende väpnade styrkors agerande i väpnade konflikter, alltså *military exclusion* -klausulen, enligt vilken Pekingkonventionen och protokollet inte ska gälla väpnade styrkors agerande i väpnade konflikter. En sådan klausul har införts i de flesta konventioner mot terrorism som förhandlats fram under de senaste årtiondena. Finlands och många andra länders utgångspunkt i förhandlingarna var att formuleringar som etablerats i andra konventioner mot terrorism ska användas även i Pekingkonventionen och protokollet för att undvika att det uppkommer konkurrerande klausuler som ökar den rättsliga osäkerheten. Formuleringen i Pekingkonventionen och protokollet motsvarar till denna del andra konventioner mot terrorism.

#### *Montrealprotokollet*

Enligt ICAO:s riktlinjer om rättsliga aspekter på passagerare med störande beteende avses med sådana passagerare (*unruly* eller *disruptive passenger*) passagerare som inte respekterar betendereglerna ombord på luftfartyg eller följer besättningens instruktioner och som därigenom utgör ett säkerhetshot eller stör god ordning och disciplin ombord (*good order and discipline*). Antalet fall av störande beteende har ökat under de senaste åren och årtiondena. Många fall utgör ett hot mot luftfartygets säkerhet och i en del fall har befälhavaren varit tvungen att besluta om ett oplanerat stopp för att avlägsna en störande passagerare från luftfartyget (*ICAO Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers, Doc 10117, First Edition 2019*).

ICAO:s juridiska kommitté har behandlat problemet med störande passagerare åtminstone sedan 1996. ICAO har väddat till sina medlemsstater att ingripa i störande beteende bland passagerare, bland annat genom lagstiftning. Den stadiga ökningen av antalet störande passagerare fick ICAO att föreslå en ändring av Tokyokonventionen genom ett protokoll. ICAO:s råd beslutade att sammankalla den juridiska kommittén som sedan sammanträdde i maj 2013. Det ursprungliga syftet var att särskilt komma överens om sådana ändringar bland annat om jurisdiktion som ger bättre möjligheter att ingripa i störande passagerares agerande. Under beredningen kom också en förstärkning av ombordvarande säkerhetsvaktens ställning och rättigheter upp till behandling, särskilt framförd av Förenta staterna. Juridiska kommitténs ändrade text om ett utkast till protokoll om ändring av Tokyokonventionen behandlades vid ICAO-rådets möte i juni 2013 och man beslutade sammankalla en diplomatkonferens till 26 mars–4 april 2014. Beredningsarbetet var svårt och konferensen ställdes därför inför ett förslag som fortfarande innehöll många punkter som krävde ytterligare förhandlingar. Efter år av förberedelser antog diplomatkonferensen i Montreal 2014 ett protokoll om ändring av Tokyokonventionen från 1963.

De europeiska staternas ståndpunkter hade samordnats i en juridisk arbetsgrupp inom ECAC. Europeiska kommissionen var inbjuden till ECAC:s samordningsmöten både i Paris och i Montreal. Kommissionens företrädare deltog dock inte i ICAO:s möten. Varken rådet eller kommissionen beslutade heller om någon gemensam ståndpunkt.

Redan under mötets första dagar kom man fram till att Tokyokonventionen ska ändras så att utöver den stat där luftfartyget är registrerat också luftfartygets operatörsstat och landningsstaten ges rätt att utöva jurisdiktion i fråga om de brott som omfattas av konventionen. Denna lösning fick delvis oförutsedda följdverkningar. Kommittén som behandlade jurisdiktionsfrågorna beredde därför som komplement till lösningen olika skyddsklausuler för att skingra staternas oro i anknytning till utvidgningen av jurisdiktionen och beroende på de olika rättskulturerna. Sådana skyddsklausuler är ändringarna i artikel 2 i Tokyokonventionen (begränsning av tillämpningsområdet), den nya artikel 3.2b i konventionen (vid utövande av landningsstatens



jurisdiktion ska hänsyn tas till om brottet är straffbart i operatörsstaten) samt ändringarna i artikel 17.2 (iakttagande av skyldigheter och ansvar enligt internationell rätt samt beaktande av principerna om rättssäkerhet och rättvis behandling). Beredningskommittén, som haft till uppgift att kontrollera vilka följdverkningar jurisdiktionsutvidgningen hade på de andra artiklarna i Tokyokonventionen, kom i fråga om vissa artiklar fram till att föreslå lösningar som inte enbart var följdverkningar utan betydande substansändringar. Av tidsskäl behandlades och antogs dessa ändringar direkt i plenum.

Finland motsatte sig ändringen av artikel 9. Artikel 9 ger befälhavaren på ett luftfartyg rätt att till den behöriga myndigheten i landningsstaten överlämna en person som befälhavaren av grundad anledning anser ha begått en gärning ombord på luftfartyget som enligt befälhavarens åsikt utgör ett allvarligt brott. Enligt den ursprungliga Tokyokonventionen skulle befälhavaren bedöma brottets allvarlighetsgrad med hänsyn till lagstiftningen i registreringsstaten. Genom Montrealprotokollet fogades också operatörsstatens och landningsstatens jurisdiktion till Tokyokonventionen och det diskuterades huruvida den bedömning befälhavaren för ett luftfartyg gör skulle bindas till lagstiftningen i dessa stater. Detta ansågs medföra för stora utmaningar för befälhavaren, för det kan inte krävas att en befälhavare har så omfattande kännedom om lagstiftningen. Det föreslogs därför att hänvisningarna till lagstiftningen i ett visst land slopas helt, vilket i praktiken innebär att befälhavaren på ett luftfartyg fattar beslut utifrån sin subjektiva rättsuppfattning. Befälhavaren kan i sitt övervägande grunda sin bedömning på lagstiftningen i till exempel landningsstaten, operatörsstaten, registreringsstaten, den ursprungliga destinationsstaten eller i sin egen hem- eller bosättningsstat. Finland motsatte sig aktivt denna ändring, eftersom Finland ansåg det viktigt att ett överlämnande till myndigheterna i landningsstaten ska grunda sig på lagstiftningen i en viss stat och att passageraren ska ha möjlighet att på förhand bedöma enligt vilken måttstock hans eller hennes agerande granskas. Finland blev dock i minoritet med sin ståndpunkt.

Vid förhandlingarna om Montrealprotokollet kom man till en slags kompromisslösning i fråga om säkerhetsvakter ombord, eftersom i synnerhet länderna i Latinamerika och Afrika motsatte sig att frågan tas upp i protokollet. Slutresultatet blev så urvattnat ur Förenta staternas synvinkel, som hade drivit på saken, att landet meddelade att det varken kommer att underteckna eller ratificera protokollet. Konferensens slutakt undertecknades av 76 stater, däribland av Finland. Ändringsprotokollet undertecknades då av följande 24 stater: Angola, Brasilien, Burkina Faso, Burundi, Dominikanska republiken, Fiji, Indien, Jordanien, Kap Verde, Kina, Republiken Kongo, Kuwait, Lesotho, Madagaskar, Mali, Mexiko, Nepal, Niger, Elfenbenskusten, Paraguay, Senegal, Sierra Leone, Sudan och Togo.

### 1.2.2 Beredningen på nationell nivå

Uppdateringarna av ICAO:s fördrag mot terrorism som gäller säkerheten inom den civila luftfarten behandlades vid en diplomatkonferens som hölls i Peking 30 augusti–10 september 2010. Finland deltog också i de förhandlingar i ICAO:s juridiska kommitté i september 2009 som föregick konferensen. För konferensen tillsattes det en delegation vid statsrådets allmänna sammanträde den 27 maj 2010 (UM/2010/112). Vid förhandlingarna representerades Finland av tjänstemän från utrikesministeriet och trafikförvaltningen (2006–2009 Luftfartsförvaltningen, från 2010 Trafiksäkerhetsverket, numera Transport- och kommunikationsverket). De för Finland centrala frågorna har redan refererats i avsnitt 1.2.1 om beredningen av fördragen.

Finlands ståndpunkt till Montrealprotokollet, som då låg på förhandlingsbordet, bereddes våren 2014. Kommunikationsministeriet begärde utlåtanden om utkastet till protokoll av de övriga

ministerierna och av Trafiksäkerhetsverket i mars 2014. Utlåtanden lämnades av inrikesministeriet, justitieministeriet, utrikesministeriet och Trafiksäkerhetsverket. I yttrandena föreslogs vissa ändringar i utkastet. I den delegation som deltog i förhandlingarna om Montrealprotokollet ingick representanter för Trafiksäkerhetsverket som representerade Finland också vid de förhandlingar som föregick diplomatkonferensen. Flera ändringar gjordes i protokollet som antogs vid ICAO:s diplomatkonferens i Montreal 26 mars–4 april 2014.

Finland har varken undertecknat Pekingkonventionen eller Pekingprotokollet. De har trätt i kraft internationellt, så de kan på grund av sina slutbestämmelser inte längre undertecknas. Finland undertecknade Montrealprotokollet i samband med ICAO:s 40:e generalförsamling i Montreal den 25 september 2019.

Eftersom alla tre fördrag till sitt innehåll har ett nära samband med varandra har det utarbetats en gemensam regeringsproposition om alla tre. Beredningen av propositionen har genomförts som ett gemensamt projekt mellan utrikesministeriet, kommunikationsministeriet och justitieministeriet. Även inrikesministeriet och Transport- och kommunikationsverket har deltagit i beredningen.

## 2 Fördragens målsättning

Fördragens gemensamma och grundläggande målsättning är att förbättra och effektivisera säkerheten inom den civila luftfarten. I Pekingkonventionen konstateras det att parterna är djupt oroade över att olagliga handlingar mot den civila luftfarten äventyrar säkerheten och skyddet för personer och egendom, allvarligt påverkar verksamheten för lufttrafik, trafikflygplatser och flygtrafiktjänster och undergräver det förtroende som världens folk hyser för att den civila luftfarten bedrivs på ett säkert och ordnat sätt för alla stater. I Pekingprotokollet uttrycks å sin sida en djup oro över de tilltagande olagliga handlingarna mot den civila luftfarten i hela världen. I bägge fördragen erkänner parterna att nya typer av hot mot den civila luftfarten gör att staterna måste vidta nya gemensamma åtgärder och tillämpa nya samarbetsmetoder. Fördragens målsättning är att för att bättre kunna hantera dessa hot stärka den rättsliga ramen för internationellt samarbete för att förebygga och förhindra olagliga handlingar mot den civila luftfarten.

Pekingkonventionen och Pekingprotokollet syftar särskilt till att åtgärda de brister i den internationella lagstiftningen som kom fram i samband med terrorattackerna i Förenta staterna i september 2001. Fördragen förpliktar parterna att kriminalisera användning av luftfartyg som vapen samt förberedelse, finansiering och organisering av vissa i fördragen definierade brott och hot om sådana brott. I Pekingkonventionen och i Pekingprotokollet åläggs parterna att kriminalisera de brott som definieras i artikel 1 i konventionen och i artikel II i protokollet samt hot om, försök till och organisering av samt medverkan till sådana brott. Här ingår även brott mot personer och objekt på en flygplats. Strävan med Pekingfördragen är att förebygga och kriminalisera olika terroristiska eller därmed jämförbara brottsliga handlingar.

I Montrealprotokollet noteras det att stater har uttryckt sin oro över den ökade allvarlighetsgraden och frekvensen av sådant störande beteende ombord på luftfartyg som kan äventyra luftfartygs säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord eller äventyra god ordning och disciplin ombord. Där konstateras också att parterna är medvetna om den önskan många stater har att bistå varandra när det gäller att stävja det störande beteendet och återupprätta god ordning och disciplin ombord på luftfartyg. Protokollet syftar till att svara på det växande problemet med störande beteende. Med artikel X i Montrealprotokollet strävar man efter att förebygga och kriminalisera störande beteende hos passagerare, särskilt våld mot eller hot om våld mot besättningen eller underlåtenhet att följa besättningens order. Särskilt har strävan varit att

säkerställa att störande passagerares handlingar ska bli föremål för rättslig prövning genom att utvidga kretsen av stater som har jurisdiktion från den stat där luftfartyget är registrerat till landningsstaten och operatörsstaten.

Genom dessa tre fördrag utökades dessutom kretsen av parter med jurisdiktion, särskilt när det gäller operatörs- och landningsstaten (artikel 8 i Pekingkonventionen, artikel VII i Pekingprotokollet och artikel IV i Montrealprotokollet), vilket syftar till att säkerställa att brotten kommer till behandling i någon stats rättssystem. I synnerhet när det gäller störande beteende ombord har problemet varit att en passagerare som uppträder på ett störande sätt ofta inte har kunnat ställas till svars för sina handlingar. Bestämmelserna i fördragen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland beskrivs närmare i avsnitt 6.

### **3 De viktigaste förslagen**

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner konventionen om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart, det kompletterande protokollet till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg och protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg.

Propositionen innehåller också förslag till så kallade blankettlagar, genom vilka de bestämmelser i dessa fördrag som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft.

Största delen av bestämmelserna i Pekingkonventionen, Pekingprotokollet och Montrealprotokollet ingår redan i den finska lagstiftningen och att förbinda sig till dem kräver inga betydande ändringar i lagstiftningen. De brott som anges i dessa fördrag ingår redan i stor utsträckning i finsk strafflag (39/1889). Till vissa delar kräver fördragen dock ändringar. För närvarande är försök till alla de brott som anges i Pekingkonventionen inte straffbelagda. Därför föreslås det i propositionen att strafflagen kompletteras. Dessutom föreslås det att 1 kap. 2 § i strafflagen ändras så att tillämpningsområdet för finsk straffrätt utvidgas till situationer där luftfartygets landningsstat eller operatörsstat är Finland. Under beredningen av propositionen gjordes det en grundlig detaljgranskning av utvidgningen av strafflagens tillämpningsområde och alternativa sätt att genomföra den. Ett regleringsalternativ som övervägdes var att brotten i fråga betraktas som internationella brott enligt 1 kap. 7 § i strafflagen eller förordningen om tillämpningen av den paragrafen (627/1996). Beredningen bestämde sig dock för en ändring av 1 kap. 2 § i strafflagen. Frågan behandlas närmare i motiveringen till artikel 8 i Pekingkonventionen och till artikel IV i Montrealprotokollet.

I propositionen ingår ett lagförslag om ändring av strafflagen, där försök till vissa brott till följd av Pekingkonventionen kriminaliseras och tillämpningsområdet för finsk straffrätt utvidgas till situationer där luftfartygets landningsstat eller operatörsstat är Finland. Dessutom föreslås det att hänvisningen till vägtrafiklagen stryks i 23 kap. 11 a § i strafflagen om störande av trafik.

### **4 Propositionens konsekvenser**

#### **4.1 Ekonomiska konsekvenser**

Det nationella ikraftsättandet av fördragen har inga nämnvärda ekonomiska konsekvenser.

#### **4.2 Konsekvenser för myndigheterna**

I propositionen föreslås det att försök till vissa brott ska straffbeläggas. Detta gäller överträdelse av förbudet mot kemiska vapen, förbudet mot biologiska vapen, transportbrott avseende farliga ämnen och störande av trafik. Breddandet av straffbarhetsområdet enligt förslaget gäller sådant agerande vars straffria omfattning i dagsläget inte är känd och det inte heller finns några uppskattningar av att förete. Det kan dock antas att frågor av det här slaget inte just alls kommer att komma till behandling i brottmålsprocesser och att ändringarna i lagstiftningen inte kommer att ha några nämnvärda konsekvenser för resurserna.

Avsaknaden av nämnvärda resurskonsekvenser gäller också den föreslagna ändringen av 1 kap. 2 § i strafflagen där tillämpningsområdet för finsk straffrätt breddas till att omfatta situationer där ett luftfartygs landnings- eller operatörsstat är Finland. Så som framgår av motiveringen till den senare nämnda paragrafen kan den självständiga betydelsen av de nya jurisdiktionsgrunderna antas bli ringa. I dessa situationer blir ofta de behörighetsgrunder som redan anges i 1 kap. i strafflagen tillämpliga på gärningen, och dessutom har vid avsaknad av sådana behörighetsgrunder någon annan stat eller några andra stater utan undantag behörighet att handlägga brottmålet på grundval av de behörighetsgrunder som allmänt står stater till buds. Också den mängd brott som omfattas av de nya behörighetsgrunderna och som kommer finska förundersökningsmyndigheter till kännedom och för utredning är i praktiken begränsad.

De ringa konsekvenserna gäller även myndighetssamarbetet och till exempel utlämning för brott. Myndigheterna samarbetar redan i dag på det sätt som fördragen kräver. Det kan inte heller i övrigt direkt och motiverat härledas ekonomiska konsekvenser av lagstiftningsförslagen i propositionen och av att förbinda sig till fördragen så att det kunde påvisas ett bestämt belopp extra kostnader för myndigheterna som inte täcks av rambesluten enligt planen för de offentliga finanserna eller de anslag som annars anvisas i statsbudgeten.

#### **4.3 Övriga konsekvenser**

Genom att godkänna och sätta i kraft fördragen förbinder sig Finland till internationella förpliktelser och bidrar därmed till bättre luftfartssäkerhet och stärker det allmänna förtroendet för lufttrafikverksamheten och dess säkerhet, vilket också har positiva konsekvenser för flygtrafikens smidighet. Främjad luftfartssäkerhet är därför den viktigaste konsekvensen av dessa fördrag. Det nationella godkännandet och sättandet i kraft av fördragen får därför positiva konsekvenser för både individen och näringslivet i och med den ökade säkerheten.

Det nationella godkännandet och ikraftsättandet av fördragen har inte heller några större administrativa konsekvenser eller konsekvenser för miljön.

### **5 Remissvar**

#### **5.1 Beredningen av fördragen**

Kommunikationsministeriet begärde utlåtanden om utkastet till Montrealprotokollet av de övriga ministerierna och av Trafiksäkerhetsverket i mars 2014 före de slutliga förhandlingarna om fördraget. Remissförfarandet behandlas ovan i avsnitt 1.2.2. Kommunikationsministeriet begärde dessutom i maj-augusti 2014 utlåtanden om huruvida det anses nödvändigt att underteckna och godkänna Montrealprotokollet samt om vilka nationella åtgärder protokollet förutsätter inom remissinstansernas förvaltningsområde och vilka av de bestämmelser i protokollet som hör till deras behörighet som kräver riksdagens medverkan (KM/492/04/2014). Utlåtanden lämnades då av inrikesministeriet, justitieministeriet, utrikesministeriet och Trafiksäkerhetsverket. Under remissbehandlingen understöddes undertecknandet och godkännandet av protokollet

särskilt med tanke på ökad flygsäkerhet, bekämpning av terrorism, effektivare genomförande av straffansvar och internationellt samarbete i dessa frågor. Utrikesministeriet ansåg i sitt utlåtande att det inte finns något hinder för godkännande och undertecknande av protokollet. Justitieministeriet framförde dock i sitt utlåtande att protokollet har större praktisk betydelse endast om ett betydande antal stater blir parter i protokollet och att en förutsättning för det nationella ikraftsättandet bör vara uppgift om att ett betydande antal stater kommer att underteckna protokollet i avsikt att godkänna det nationellt.

Sommaren 2019 begärde kommunikationsministeriet och utrikesministeriet genom en i samråd beredd begäran om utlåtanden om godkännandet och ikraftsättandet av samtliga tre fördrag, dvs. Pekingkonventionen, Pekingprotokollet och Montrealprotokollet. På webbplatsen [utlatande.fi](http://utlatande.fi) begärdes utlåtanden om behövligheten av att godkänna och sätta i kraft fördragen samt om eventuella behov av ändringar i lagstiftningen eller i övrigt som fördragen föranleder. Sammanlagt sju utlåtanden lämnades in. De lämnades av arbets- och näringsministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, justitieministeriet, Transport- och kommunikationsverket, S:t Michels stad och Suomen Lentäjaliitto ry. Man förhöll sig positivt till konventionens och protokollens målsättningar och understödde starkt att de godkänns och sätts i kraft. Utlåtandena och en sammanfattning av dem har offentliggjorts (på finska) i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen [valtioneuvosto.fi/sv/projekt](http://valtioneuvosto.fi/sv/projekt) med numret [UM011:00/2019](#).

Vidare har bland annat Suomen Moottorilentäjät ry och Suomen Lentäjaliitto ry kontaktat kommunikationsministeriet med anmodan om att sätta Montrealprotokollet i kraft nationellt.

## 5.2 Remissbehandlingen av regeringspropositionen

Propositionsutkastet har beretts som ett gemensamt projekt mellan utrikesministeriet, kommunikationsministeriet och justitieministeriet. Det begärdes utlåtanden om utkastet av de andra ministerierna, Transport- och kommunikationsverket samt centrala aktörer inom luftfartsbranschen 25 juni 2020–31 augusti 2020. Sammanlagt tio utlåtanden lämnades in. Utlåtandena och en sammanfattning av dem har offentliggjorts (på finska) i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen [valtioneuvosto.fi/sv/projekt](http://valtioneuvosto.fi/sv/projekt) med numret [UM011:00/2019](#).

Justitieministeriet konstaterade i sitt utlåtande att de synpunkter ministeriet tidigare hade framfört har beaktats i beredningen, men förde fram några ytterligare anmärkningar. För det första konstaterade justitieministeriet med hänvisning till 5 kap. 1 § 1 mom. i strafflagen att det i det förslag till 44 kap. 13 § 2 mom. i strafflagen som ingår i propositionen bör föreskrivas att försök till uppsåtligt brott ska vara straffbart och att kompletteringar därvidlag också ska göras i motiveringen. I yttrandet fästes det dessutom uppmärksamhet vid vissa terminologiska frågor och vissa ändringsförslag till avsnitt 12.1.1 om behörighetsfördelningen mellan EU och medlemsstaterna lades fram.

Kommunikationsministeriet understödde propositionen och ansåg i sitt utlåtande att godkännandet och det nationella genomförandet av avtalen förbättrar och effektiviserar säkerheten inom den civila luftfarten, främjar bekämpningen av terrorism samt effektiviserar genomförandet av straffansvaret, vilket ökar förtroendet för lufttrafiken och dess säkerhet. Förslaget har således positiva konsekvenser såväl för smidigheten i flygtrafiken, för passagerarna som för näringslivet. Transport- och kommunikationsverket understödde också att propositionen lämnas i föreslagen form, men föreslog att det vid finslipningen av propositionen kunde övervägas om det tydligare bör framhållas att de ändringar som föreslås i 23 och 44 kap. i strafflagen, enligt vilka försök till störande av trafik och (uppsåtligt) försök till transport av farliga ämnen ska vara straffbara, avses gälla alla trafikformer.

Finavia Abp meddelade att bolaget inte har något att yttra om utkastet, men understödde alla de åtgärder som syftar till att öka luftfartsskyddet inom den civila luftfarten.

Utkastet till regeringsproposition har preciserats med anledning av justitieministeriets och Transport- och kommunikationsverkets kommentarer.

Arbets- och näringsministeriet, försvarsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, miljöministeriet, social- och hälsovårdsministeriet och Air Navigation Services Finland Abp meddelade att de inte har något att yttra med anledning av propositionsutkastet.

## **6 Bestämmelserna i fördragen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland**

### **6.1 Pekingkonventionen**

**Artikel 1.** Artikel 1 i Pekingkonventionen förpliktar parterna att kriminalisera de rättsstridiga och uppsåtliga handlingar som beskrivs i konventionen. Allmänt taget täcker den finska strafflagstiftningen väl de brott som avses i artikeln. Ser man närmare på artikeln bör det noteras att även om det är brott med terroristisk karaktär som är föremål för konventionen, anges terroristiskt syfte uttryckligen endast i punkt 1 led i. Trots detta kan de terroristbrott som är straffbara enligt 34 a kap. i strafflagen (39/1889), som gäller terroristbrott, ha betydelse vid bedömningen av konventionsbestämmelserna ur den finska strafflagstiftningens perspektiv.

#### *Artikel 1.1*

I punkterna 1 a och b finns det bestämmelser om handlingar där våldsanvändning, förstöring eller skadegörelse medför en viss fara. Brotten i fråga är straffbara med stöd av 34 kap. 2 § (trafiksabotage), 3 § (grovt sabotage) och 11 § (kapning) i strafflagen.

I punkt 1 c är det delvis fråga om handlingar där en sådan anordning eller ett sådant ämne placeras ombord på ett luftfartyg som är ägnat att förstöra luftfartyget eller tillfoga det skada. Det är fråga om en sådan handling av försökskaraktär där åtgärder för verkställighet av ett brott redan har vidtagits. Försök till trafiksabotage och försök till grovt sabotage är straffbart. Led c gäller också handlingar som medför att anordningen eller ämnet i fråga placeras i ett luftfartyg. Ett sådant vållande kan närmast ses som medgärningsmannaskap enligt 5 kap. 3 § i strafflagen som utgår från att förövarna agerar i samförstånd eller som anstiftan enligt 5 §.

Punkterna 1 d och e handlar om handlingar där anläggningar för flygtrafiktjänst förstörs eller skadas eller där verksamheten vid en sådan anläggning störs eller där man på ett sätt som är ägnat att äventyra säkerheten för luftfartyg lämnar upplysningar med vetskap om att de är falska. Sådana handlingar är straffbara som trafiksabotage eller grovt sabotage.

Punkt 1 f omfattar en handling där ett luftfartyg används i avsikt att förorsaka dödsfall, allvarlig kroppsskada eller avsevärd skada på egendom eller miljön. Straffbara handlingar som kan komma i fråga bland brotten i kapitel 21 i strafflagen är dråp (1 §), mord (2 §) och grov miss-handel (6 §) samt i fråga om brott som orsakar skada grov skadegörelse (35 kap. 2 §) och grov miljöförstöring (48 kap. 2 §).

I punkt 1 g och h är det delvis fråga om handlingar som hänför sig biologiska vapen, kemiska vapen eller kärnvapen eller explosiva, radioaktiva eller liknande ämnen med vilka man vållar

sådana följder som redan nämnts i punkt 1 f. Avseende leden g och h är förutom de bestämmelser i strafflagen som nämns i samband med punkt 1 f också bestämmelserna i 11 kap. 8 och 9 § (brott mot förbudet mot kemiska vapen och brott mot förbudet mot biologiska vapen) samt 34 kap. 6 § (kärnladdningsbrott) av betydelse.

Punkt 1 led i gäller transport av vissa farliga eller för farligt bruk avsedda ämnen, utrustning eller annat med vetskap om deras användningsändamål eller art samt orsakande eller främjande av sådan transport. Till den del det är fråga om de två sistnämnda blir bestämmelserna om medgärningsmannaskap, anstiftan och medhjälp (5 kap. 3, 5 och 6 § i strafflagen) tillämpliga på de brott som nämns nedan.

Punkt 1 i.1 gäller handlingar i terroristiskt syfte som hänför sig till explosivt eller radioaktivt material och som är straffbara som brott som begåtts i terroristiskt syfte eller som brott avseende radiologiska vapen som begåtts i terroristiskt syfte (34 a kap. 1 och 1 a § i strafflagen).

Medveten transport av ett biologiskt vapen, kemiskt vapen eller kärnvapen enligt punkt 1 i.2 är straffbar som brott mot förbudet mot kemiska vapen, som brott mot förbudet mot biologiska vapen eller som kärnladdningsbrott.

Punkterna 1 i.3 och 1 i.4 gäller transport av vissa slags ämnen och utrustning med vetskap om att de är avsedda att användas i verksamhet med kärnladdning eller för biologiska vapen, kemiska vapen eller kärnvapen. I fråga om de sistnämnda förutsätts det ytterligare att utrustningen, materialet, programvaran eller relaterad teknik avsevärt bidrar till utformningen, tillverkningen eller spridningen av vapnen utan lagenligt tillstånd. Det är dock inte fråga om sådana transportbrott som avses i dessa led när det finns en grund för transporten enligt ett icke-spridningsavtal. Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen som är straffbart enligt 44 kap. 13 § i strafflagen gäller endast farliga ämnen i sig och förutsätter att transporten är ägnad att orsaka fara för någon annans liv eller hälsa eller orsakar fara för någon annans egendom. Dessa förutsättningar för straffbarhet innebär att denna paragraf inte helt täcker de handlingar som avses i leden i fråga.

Transport i sådana fall som avses i punkterna 1 i.3 och 1 i.4 kan också vara en straffbar handling som främjar brott mot förbudet mot kemiska vapen, brott mot förbudet mot biologiska vapen eller kärnladdningsbrott. Om ett sådant brott eller ett straffbart försök till ett sådant brott begås, kan transporten betraktas som medhjälp enligt 5 kap. 6 § i strafflagen. Om det är fråga om genomförande av en gemensam på förhand uppgjord plan, kan föraren av ämnena eller utrustningen också betraktas som en medgärningsman enligt 5 kap. 3 § i strafflagen.

Även om transport handlingen enligt punkten inte behöver ske i terroristiskt syfte, är konventionen inriktad på förebyggande av sådana handlingar. Således kan också bestämmelsen i 34 a kap. 2 § i strafflagen om förberedelse till brott som begås i terroristiskt syfte vara av betydelse. Enligt 1 punkten i den paragrafen är det straffbart redan att komma överens med någon annan om att begå eller gör upp en plan för att begå ett sådant brott. Transporthandlingen kan ingå i den i den punkten avsedda planen för att begå ett brott som begås i terroristiskt syfte eller ett brott avseende radiologiska vapen som begåtts i terroristiskt syfte. Utan terroristiskt syfte kan det i handlingen som helhet vara fråga om förberedelse till grovt brott mot liv eller hälsa, eftersom sådana handlingar som hänför sig till kärnladdningar eller till biologiska och kemiska vapen i regel är mycket farliga eller skadliga. Den finska strafflagstiftningen kan anses i tillräcklig utsträckning täcka handlingar enligt punkterna 1 i.3 och 1 i.4, även om det till många delar inte är fråga om en straffbestämmelse som uttryckligen gäller en transporthandling.

### *Artikel 1.2*

Punkterna 2 a och b gäller rättsstridiga och uppsåtliga våldshandlingar som begås med hjälp av en anordning, ett ämne eller ett vapen, handlingar som orsakar förstörelse eller allvarlig skada på egendom och handlingar som stör verksamheten på en trafikflygplats. Det brott som avses i punkt 2 a är en sådan våldshandling mot en person som befinner sig på en trafikflygplats som förorsakar eller är ägnad att förorsaka allvarlig kroppsskada eller dödsfall. Det brott som avses i punkt 2 b kan vara riktat mot lokaler eller utrustning på en flygplats eller mot luftfartyg på flygplatsen som inte är i trafik. En ytterligare förutsättning är att handlingen äventyrar eller är ägnad att äventyra säkerheten på flygplatsen.

Våldshandlingar samt handlingar som orsakar förstörelse och skada är enligt 21 kap. i strafflagen straffbara som brott mot liv eller hälsa (misshandelsbrott som kan komma i fråga är i praktiken utöver grov misshandel även misshandel som är straffbar enligt 21 kap. 5 § i strafflagen) och som skadegörelsebrott, närmast som grov skadegörelse som är straffbar enligt 35 kap. 2 § i strafflagen, oberoende av om handlingarna orsakar eller är ägnade att orsaka sådan fara som avses i punkten. Eftersom de straffbestämmelser som gäller dessa brott inte förutsätter att det uppstår en viss fara eller skada, sträcker sig straffbarheten i Finland till dessa delar utöver kraven i konventionen.

I viss mån är det oklart vad som ingår i störande av flygplatstjänster, vilket å andra sidan möjliggör flexibilitet i fullgörandet av fördragsförpliktelsen när det gäller denna handling. I 23 kap. 16 a § i strafflagen föreskrivs det om störande av trafik. Enligt bestämmelsen ska den som avsevärt stör flygtrafikens gång, dömas för detta brott. Straffbestämmelsen i fråga ska skydda smidigheten i trafiken och i enlighet med ordalydelsen i bestämmelsen är orsakande av väsentlig olägenhet för trafikens gång, till exempel i form av fördröjningar, straffbart (se regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av strafflagen och vissa andra lagar, vilka hör till det andra skedet i totalrevideringen av strafflagstiftningen, RP 94/1993 rd, s. 157/I, nedan kallad *propositionen om det andra skedet i totalrevideringen av strafflagstiftningen*, och regeringens proposition till riksdagen med förslag till revidering av strafflagens bestämmelser om brott som äventyrar hälsa och säkerhet och av vissa lagar som har samband med dem, RP 17/2001 rd, s. 25/I). Denna bestämmelse i strafflagen är tillräcklig i detta sammanhang.

### *Artikel 1.3*

Punkt 3 a förpliktar till att kriminalisera hot om att begå ett brott som avses i punkt 1 a–d och f–h eller i punkt 2. Punkt 3 b gäller å sin sida att rättsstridigt och uppsåtligen låta någon ta emot ett sådant hot. En ytterligare förutsättning avseende båda dessa led är att hotet sker under omständigheter som tyder på att det är trovärdigt.

I 25 kap. 7 § i strafflagen kriminaliseras olaga hot. Den gör sig skyldig till detta brott som lyfter vapen mot någon eller på något annat sätt hotar någon med brott under sådana omständigheter att den hotade har grundad anledning att frukta för att hans egen eller någon annans personliga säkerhet eller egendom är i allvarlig fara. Ordet ”allvarlig” i bestämmelsen hänför sig till farans sannolikhet och till den eventuella skadans storlek (propositionen om det andra skedet i totalrevideringen av strafflagstiftningen, s. 108/II). Det framgår redan av ordalydelsen i 25 kap. 7 § i strafflagen att någon måste få kännedom om hotet, men denna någon behöver inte vara den vars personliga säkerhet eller egendom allvarligt äventyras.

När denna punkt granskas i ljuset av 25 kap. 7 § i strafflagen uppfyller enbart ett hot som ingen får kännedom om inte brottsrekvisitet. Eftersom det i punkten görs åtskillnad mellan att hota (a)



och att låta någon ta emot ett hot (b), kan punkten tolkas så att redan ett hot som inte ges till någons kännedom ska vara straffbart. Detta torde dock inte avses, eftersom det i praktiken är meningslöst med ett hot som ingen får kännedom om. Ett straffbart olaga hot kan också anses innefatta att hotet är trovärdigt (*credible*) på det sätt som anges i slutet av punkten. En betydande del av brotten enligt konventionen kan anses rikta sig antingen mot den personliga säkerheten eller mot egendomen som skyddas genom 25 kap. 7 § i strafflagen.

Betydelsefullt med avseende på punkten är sådant falskt alarm som är straffbart enligt 34 kap. 10 § i strafflagen. Enligt bestämmelsen är det straffbart att beträffande en bomb, en eldsvåda, sjönöd, en storolycka eller annan sådan nöd eller fara göra en grundlös anmälan som är ägnad att utlösa räddnings- eller säkerhetsåtgärder eller väcka panik. Även om handlingen enligt rekvisitet inte måste innehålla ett hot, kan den dock i vissa situationer ses som en handling med karaktären av hot. Den som tar emot ett alarm kan uppleva det som allvarligt hotande till exempel när det grundlöst meddelas att en bomb redan har placerats ut eller i framtiden kommer att placeras ut i ett visst luftfartyg.

Utifrån det som konstaterats kan det i strafflagstiftningen inte fastställas något sådant underskott i fråga om de i denna punkt avsedda handlingarna som innefattar hot att strafflagstiftningen skulle behöva kompletteras.

#### *Artikel 1.4*

Enligt punkt 4 a ska försök till handlingar enligt punkterna 1 och 2 vara straffbara. I strafflagen är försök till följande brott enligt de hänvisade punkterna straffbart: trafiksabotage, grovt sabotage, kapning, dråp, mord, misshandel, grov misshandel, grov skadegörelse, kärnladdningsbrott, brott som begås i terroristiskt syfte eller brott avseende radiologiska vapen som begåtts i terroristiskt syfte.

Försök till följande brott enligt de hänvisade punkterna är inte straffbart: brott mot förbudet mot kemiska vapen, brott mot förbudet mot biologiska vapen, brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen och störande av trafik. Inte heller försök till medgärningsmannaskap, anstiftan eller medhjälp till något av dessa brott är straffbart. Inte heller försök till förberedelse till grovt brott mot liv eller hälsa eller till förberedelse till brott som begås i terroristiskt syfte är straffbart.

För att Finland ska kunna tillträda konventionen krävs det att försök till vissa brott kriminaliseras åtminstone i de situationer som hänför sig till de aktuella punkterna i konventionen. Vad för det första gäller eventuell kriminalisering av försök till handlingar enligt punkterna 1 c och 1 i.3 och 1 i.4 som avser medgärningsmannaskap, anstiftan och medhjälp, kan den aktuella punkten inte anses förutsätta eller avse detta. En medgärningsman döms enligt 5 kap. 3 § i strafflagen för ett redan begånget brott såsom gärningsman. Enligt 5 kap. 5 § i strafflagen hänför sig anstiftan till ett redan begånget eller ett straffbart försök till brott, och anstiftaren döms såsom gärningsman. När det gäller medgärningsmannaskap och anstiftan blir förövaren alltså ansvarig redan utifrån huvudgärningen så att försökets straffbarhet inte har någon särskild betydelse. När det gäller medhjälp är det svårt att se att syftet med punkten kunde vara att förutsätta att försök till medhjälp kriminaliseras i sådana fall där en handling som enligt konventionen ska kriminaliseras nationellt kan betraktas som medhjälp till ett annat brott. I fråga om de två ovan nämnda förberedelsebrotten handlar det å sin sida om att redan den verksamhet som föregår ett försök är straffbar. Vid beredningen av konventionen har man knappast kunnat fästa uppmärksamhet vid alla sådana detaljkonsekvenser av bestämmelserna och till alla delar komma fram

till konsekventa regleringslösningar. När man ytterligare beaktar den ringa betydelse som medgärningsmannaskap, anstiftan, medhjälp och förberedelsebrott har i denna helhet av straffrättsliga bestämmelser finns det till dessa delar inte skäl att ändra lagstiftningen om försök.

När det kommer till nationell prövning att kriminalisera försök till något brott iakttas de riktlinjer som dragits upp i regeringens proposition om revidering av lagstiftningen om straffrättens allmänna läror (RP 44/2002 rd, s. 133/II, nedan kallad *propositionen om straffrättens allmänna läror*). De säger att det är desto större skäl att kriminalisera försök till ett brott ju allvarligare brottet är. Försökets straffbarhet är motiverad när en gärning framskrider så att den kan delas in i flera objektivi iakttagbara delgärningar. För att försökströskeln ska överskridas krävs det i Finland konkret fara, vilket innebär att den nedre gränsen för försök inte är låg i Finland.

I samband med genomförandet av internationella förpliktelser blir man ibland tvungen att kriminalisera också sådana försök till brott som enligt en rent nationell prövning inte hade straffbelagts. Det är också möjligt att avgränsa straffbarheten för försök till ett brott till försök till vissa gärningsformer av brottet.

När Finland förbinder sig till konventionen måste försök till brott mot förbudet mot kemiska vapen, brott mot förbudet mot biologiska vapen, brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen och störande av trafik straffbeläggas åtminstone i de fall som förutsätts i de aktuella punkterna i artikel 1 i konventionen. Det går att hitta grunder för att straffbelägga försök också i de riktlinjer som dragits upp i samband med de allmänna straffrättsliga lärorna (brottens allvarlighetsgrad och särskiljande av delgärningar). De maximala straffen för brott mot förbudet mot kemiska vapen och förbudet mot biologiska vapen är fängelse i sex år, för brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen och för störande av trafik fängelse i sex månader. Det finns inget klart behov av att koppla straffbart försök till endast sådana fall som avses i konventionen. Det är också möjligt att avgränsning av försök på ett sådant sätt är förknippad med problem, med beaktande av kravet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen på att straffbart beteende ska avgränsas så noggrant som möjligt. Följaktligen är den mest motiverade lösningen att allmänt föreskriva försök till brott mot förbudet mot kemiska vapen, brott mot förbudet mot biologiska vapen, brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen och störande av trafik som straffbara. När det gäller brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen och störande av trafik gäller straffbarheten för försök alla de transport- och trafikformer som avses i bestämmelserna i fråga. Eftersom ett brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen är straffbart också om det begås av grov oaktsamhet och eftersom det enligt 5 kap. 1 § 1 mom. i strafflagen är möjligt att utsträcka straffbarheten för försök till ett brott endast till uppsåtliga brott, ska endast försök till uppsåtligt brott mot transportbestämmelserna vara straffbart.

Enligt punkt 4 b ska det vara straffbart att organisera ett brott eller styra andra att begå ett brott som avses i punkterna 1–3 och 4 a. Handlingar som har att göra med att organisera eller styra ett brott är anstiftan enligt 5 kap. 5 § eller medhjälp enligt 6 § i strafflagen. Enligt 5 kap. 5 § i strafflagen är det som anstiftan straffbart att förmå någon till ett uppsåtligt brott eller ett straffbart försök till brottet i fråga. Enligt 5 kap. 6 § i strafflagen gäller straffbarheten också för medhjälp till uppsåtligt brott eller försök till uppsåtligt brott. Eftersom de punkter det hänvisas till i detta led gäller uppsåtliga brott och straffbara försök till dessa brott, uppfyller den finska lagstiftningen till denna del kraven i konventionen.

Punkt 4 c förutsätter att det ska vara straffbart att medverka som medgärningsman till ett brott som avses i punkterna 1–3 och 4 a. I 5 kap. 3 § i strafflagen föreskrivs att om två eller flera gemensamt har begått ett uppsåtligt brott, var och en bestraffas som gärningsman. Eftersom de brott som avses i punkterna 1–3 är uppsåtliga brott, täcks de av strafflagens bestämmelse om

medgärningsmannaskap. När det gäller hänvisningen till punkt 4 a ska var och en som gjort sig skyldig till försök till brott straffas för försök till brott enligt 5 kap. 6 § i strafflagen. Det kan anses vara tillräckligt med tanke på detta led, även om medgärningsmannaskap i detta led i konventionen på ett egenartat sätt kopplas samman med försök.

Enligt punkt 4 d ska det vara straffbart att rättsstridigt och uppsåtligen hjälpa någon annan att undvika undersökning, åtal eller straff, med vetskap om att personen har begått ett brott som avses i punkterna 1–3 eller 4 a–c eller är efterlyst för att åtalas för ett sådant brott eller har dömts för ett sådant brott.

I 15 kap. 11 § i strafflagen kriminaliseras skyddande av brottsling. Enligt paragrafens 1 mom. gör sig den skyldig till brott som efter att ha fått veta att ett brott har begåtts hjälper gärningsmannen att undkomma eller förstör bevis och därigenom hindrar eller försöker hindra att gärningsmannen ställs till ansvar för brottet. I 16 kap. 15 § i strafflagen straffbeläggs olaga befriande av fänge och i 16 § fängrymning. Enligt 5 kap. 6 § i strafflagen är medhjälp till fängrymning straffbart.

I 15 kap. 11 § 2 mom. i strafflagen föreskrivs om begränsningar av straffbarheten i fråga om skyddande av brottsling. Enligt bestämmelsen gäller vad som bestäms i 1 mom. inte den som är delaktig i brottet eller den som står i ett sådant förhållande till gärningsmannen som nämns i 10 § 2 mom. och inte heller brott för vilket inte bestäms strängare straff än fängelse i sex månader. I det hänvisade 15 kap. 10 § 2 mom. i strafflagen definieras en viss krets av närstående till gärningsmannen (bland annat make och släktingar i uppstigande och nedstigande led).

Artikel 21.4 b i konventionen gör det möjligt för en part i konventionen att förklara att den avser tillämpa bestämmelserna i punkt 4 d i enlighet med de principer i dess straffrätt som rör ansvarsfrihet på grund av familjerelationer. Även för Finland är det skäl att lämna en sådan förklaring vid tillträdet till konventionen. Möjligheten att avge en förklaring gäller dock inte de begränsningar av straffbarheten som avses i 15 kap. 11 § 2 mom. i strafflagen och som gäller status för den som är delaktig i ett brott och det straff som föreskrivs för brottet. Av artikeltexten går det inte att sluta sig till om den i praktiken gör det möjligt att lämna den som varit delaktig i ett brott utanför straffansvaret. I samband med att detta moment stiftades ansågs en sådan begränsning av straffansvaret vara självklar (regeringens proposition till riksdagen med förslag till revidering av stadgandena om brott mot rättskipning, myndigheter och allmän ordning samt om sexualbrott, RP 6/1997 rd, s. 45/I). Det kan antas att en sådan aspekt även hänför sig till punkt 4 d, även om den inte direkt framgår av artikeltexten.

För ett av de brott som behandlas ovan har det inte föreskrivits strängare straff än fängelse i sex månader. Detta brott är störande av trafik som är straffbart enligt 23 kap. 11 a § i strafflagen och vars maximistraff är fängelse i sex månader. Med beaktande av omfattningen av artikel 1 i konventionen när det gäller brott som ska kriminaliseras är en avvikelse som gäller ett enda brott mycket liten. Detsamma kan antas gälla avvikelsens praktiska betydelse. Det kan inte anses nödvändigt och inte heller motiverat att ändra maximistraffet, när straffskalan för brottet ska bestämmas utifrån det straffvärde som uttrycker hur klandervärt brottet i fråga är.

#### *Artikel 1.5*

Punkt 5 ålägger en part, om uppsåt föreligger, en skyldighet att, oavsett om någon verkligen begår eller försöker begå något av de brott som avses i punkterna 1–3, kriminalisera handlingen om förövaren antingen

a) med en eller flera andra personer kommer överens om att begå ett brott som avses i punkterna 1–3 och, om så krävs enligt nationell lagstiftning, som inbegriper en handling som någon av deltagarna företar i syfte att främja genomförandet av överenskommelsen, eller

b) på något annat sätt medverkar till att en grupp personer som handlar med ett gemensamt syfte begår ett brott som avses i punkterna 1–3, så att medverkan sker antingen i) i syfte att främja gruppens allmänna brottsliga verksamhet eller ändamål, eller ii) med vetskap om gruppens avsikt att begå brottet i fråga.

Denna punkt kan tolkas så att det är möjligt att välja antingen ett tillvägagångssätt enligt punkt 5 a eller enligt 5 b och dessutom, vid val av tillvägagångssättet enligt punkt 5 b, endast den ena av de främjandegärningar som där avses (i eller ii).

En handling enligt punkt 5 a är av typen stämplingsbrott eller förberedelsebrott. Det finns ingen bestämmelse i strafflagen som straffbelägger stämpling, men det finns motsvarande bestämmelser som gäller vissa brott (såsom 32 kap. 8 § i strafflagen om stämpling till grov penningtvätt och 45 kap. 24 § om stämpling i syfte att begå farligt militärt brott).

Utöver dessa bestämmelser om stämpling som inte är tillämpliga på punkt 5 a finns det dock flera straffbestämmelser som gäller förberedelse av brott och som är betydelsefulla i detta sammanhang. I 21 kap. 6 a § i strafflagen straffbeläggs förberedelse till grovt brott mot liv eller hälsa. Enligt bestämmelsen är det straffbart till exempel att gärningsmannen kommer överens med någon annan om att begå eller gör upp en plan för att begå ett brott som avses i 1–3 eller 6 § i kapitlet i fråga. I de paragrafer det hänvisas till straffbeläggs dråp, mord, dråp under förmildrande omständigheter och grov misshandel. Förberedelse till allmänfarligt brott som är straffbart enligt 34 kap. 9 § i strafflagen omfattar å sin sida sådana handlingar som hänför sig till bomber, sprängladdningar, farliga anordningar eller ämnen samt kärnladdningar och som kan gälla bland annat förberedelse till trafiksabotage och grovt sabotage och där förberedande åtgärder också kan vidtas av personer som agerar i samförstånd.

Även om det i punkt 5 a inte uttryckligen anges att personer som agerar i samförstånd måste handla i terroristiskt syfte, måste konventionen i fråga likväl till sin karaktär betraktas som en konvention mot terrorism och de handlingar som avses i konventionen som ofta begångna i terroristiskt syfte. Därför är också förberedelse till brott som begås i terroristiskt syfte som är straffbart enligt 34 a kap. 2 § i strafflagen av betydelse. Den omfattar överenskommelse om ett brott som begåtts i terroristiskt syfte enligt 1 § i kapitlet och brott avseende radiologiska vapen som begåtts i terroristiskt syfte enligt 1 a § i kapitlet. När de som kommit överens om att begå ett brott har ett terroristiskt syfte sträcker sig straffbarheten enligt 34 a kap. 2 § i strafflagen till ett stort antal brott enligt punkt 1–3 i paragrafen. När man dessutom beaktar de övriga förberedelsekriminaliseringarna som nämnts, kan det anses att redan bestämmelserna om förberedelse i tillräcklig utsträckning täcker de brott som avses i punkt 5 a och som vanligen är förenade med att man kommer överens om dem på förhand.

När det gäller punkt 5 a måste dock ytterligare noteras att det enligt det alternativet, om nationell lag så kräver, kan förutsättas att någon av deltagarna företar en handling i syfte att främja genomförandet av överenskommelsen. Punkten lämnar det öppet och till partens övervägande vad som i detta sammanhang ska avses med en främjandegärning. Enligt 5 kap. 1 § 2 mom. i strafflagen har en gärning framskridit till ett försök när gärningsmannen har börjat begå brottet och då åstadkommit fara för att brottet fullbordas. Enligt förarbetena till lagen handlar det om att gärningsmannen har vidtagit konkreta åtgärder i syfte att begå ett brottsbeskrivningsenligt brott och att det ska vara faktiskt möjligt att fullborda brottet (propositionen om straffrättens allmänna

läror, s. 137/II och 138/II). Utifrån lagen och dess förarbeten kan tröskeln för försök till brott anses vara relativt låg.

Med beaktande av de omständigheter som konstaterats ovan kan det anses att det med stöd av den nationella lagstiftningen är möjligt att förutsätta att åtminstone en av de personer som kommit överens om att begå ett brott redan har gjort sig skyldig till ett försök till brott, även om inledningen till punkt 5 i princip utesluter ett krav på försök. I ett sådant fall kan de som har kommit överens om att begå ett brott, men som inte har deltagit i en försöksgärning bli skyldiga till anstiftan eller medhjälp (5 kap. 5 och 6 § i strafflagen) på den grunden att den som gjort sig skyldig till försöket har övertalats till det eller före brottet genom råd eller på något annat sätt fått hjälp att göra försöket. Dessa förutsättningar uppfylls inte i alla fall som hänför sig till försök, och försök till handlingar enligt punkt 3 behöver inte vara straffbara, men dessa bestämmelser som hänför sig till försök kompletterar vid fullgörandet av konventionsförpliktelsen bestämmelserna om förberedelse till brott.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att den finska strafflagstiftningen i tillräcklig utsträckning uppfyller kraven enligt punkt 5 a med beaktande av för vilket slag av brott det i allmänhet vidtas förberedande åtgärder utifrån en gemensam överenskommelse och det faktum att gärningsmännen i fråga om de brott som hör till konventionens område ofta har ett terroristiskt syfte.

En handling enligt punkt 5 b gäller brott som begås i en kriminell grupps verksamhet. Av detta led framgår inte hur många personer som åtminstone ska höra till en grupp, det kan alltså anses ingå i partens prövning.

I 17 kap. 1 a § i strafflagen straffbeläggs deltagande i en organiserad kriminell sammanslutnings verksamhet. I 6 kap. 5 § 2 mom. i strafflagen fastställs att en sådan sammanslutning ska bestå av minst tre personer. I den förstnämnda paragrafen kriminaliseras ett stort antal gärningar som främjar en organiserad kriminell sammanslutnings verksamhet (bland annat att grunda, utrusta med explosiva varor, ordna utbildning och samla in tillgångar för att finansiera verksamheten). Med några få undantag är det straffbart att en grupp agerar för att begå brott för vilka det föreskrivna maximistraffet är fängelse i minst fyra år. Enligt 17 kap. 1 a § i strafflagen förutsätter straffbarhet dessutom att ett sådant brott eller ett straffbart försök till ett sådant brott som gruppen har som syfte begås.

Strafflagens 17 kap. 1 a § uppfyller inte kriminaliseringsskyldigheterna enligt punkt 5 b i fråga om någondera av alternativen i led b. Flera av brotten enligt punkterna 1–3 är sådana att det inte har föreskrivits något maximistraff på minst fyra år för dem. Sådana brott är misshandel, brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, störande av trafik, olaga hot och falskt alarm. I avvikelse till led b kräver straffbarheten för en gärning enligt 17 kap. 1 a § i strafflagen dessutom att en grupps verksamhet omfattar ett sådant brott eller ett straffbart försök till ett sådant brott.

Medverkan till brott kan i enlighet med punkt 5 b ii också betraktas som ett sådant främjande av ett brott som begåtts av någon annan att bestämmelsen om medhjälp i 5 kap. 6 § i strafflagen kan bli tillämpligt. Medhjälp kan gälla både brott som begås inom ramen för en grupps verksamhet och brott som begås av en enskild person. Eftersom det för att medhjälp ska vara straffbart krävs att det brott som främjas eller ett försök till det brott som främjas begås, är bestämmelsen om medhjälp inte heller tillämplig på de situationer som avses i punkt 5 b.

I fråga om punkt 5 b kan det tänkas att man när det gäller deltagande i en kriminell sammanslutnings verksamhet breddar den krets av brott som anges i 6 kap. 5 § 2 mom. i strafflagen, även om bestämmelsen klart utgår från att det enda syftet för en sådan kriminell sammanslutnings verksamhet ska vara att begå allvarliga brott. En principiellt mycket betydelsefull lösning vore dock att man överlag eller ens i fråga om vissa brott frångår den förutsättning för straffbarhet som anges i 17 kap. 1 a § i strafflagen att en kriminell sammanslutning också måste begå eller försöka begå det brott som är målet för gruppens verksamhet. När deltagande i en organiserad kriminell sammanslutnings verksamhet kriminaliserades ansågs det strida mot de allmänna principerna i den finska straffrätten att bestraffa delaktighet i en kriminell sammanslutnings verksamhet trots att ingen huvudgärning begås (regeringens proposition till riksdagen med förslag till bestämmelser om att göra deltagande i kriminella organisationers verksamhet till ett brott, RP 183/1999 rd). I samband med behandlingen av den regeringspropositionen ansågs bland annat villkoret att det så som huvudgärning gällande brottet faktiskt begås vara av betydelse med tanke på kravet på exakta straffbestämmelser som kan härledas ur den grundlagsfästa straffrättsliga legalitetsprincipen (GrUU 10/2000 rd och FvUU 18/2000 rd). Förutsättningarna för att medhjälp ska vara straffbart tangerar kärnan i finsk straffrätt och därför måste man i fråga om vissa brott förhålla sig mycket reserverat till beredning av särskilda bestämmelser härvidlag och negativt till ändring av den allmänna bestämmelsen om medhjälp (5 kap. 6 § i strafflagen).

Handlingar enligt punkt 5 b som hänför sig till en kriminell grupps verksamhet kan i vissa fall vara sådant främjande av en terroristgrupps verksamhet som avses i 34 a kap. 4 § i strafflagen, om syftet är att främja en terroristgrupps verksamhet enligt 1, 1 a eller 2 § i det kapitlet. Detta förutsätter att det brott som främjas har ett terroristiskt syfte, vilket flera av de handlingar som avses i konventionen i sig kan antas ha. Denna reglering täcker dock inte i sig skyldigheten enligt konventionen i samma utsträckning som de bestämmelser som beskrivs ovan i samband med punkt 5 a. Genomförandet av punkt 5 kan följaktligen anses grunda sig uttryckligen på det alternativ som anges i den sistnämnda punkten och på det sättet att inga lagstiftningsändringar behöver göras i detta sammanhang.

**Artikel 2.** I artikeln definieras de uttryck som används i Pekingkonventionen. För det första fastställs det när ett luftfartyg anses vara under flygning och när det anses vara i trafik (punkterna a och b). Ett luftfartyg anses vara under flygning från det ögonblick då alla dess ytterdörrar stängs efter ombordstigning till det ögonblick då någon av ytterdörrarna öppnas för avstigning. Vid nödlandning ska flygningen anses fortsätta till dess att de behöriga myndigheterna tar över ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord. Denna definition motsvarar definitionen i Montrealkonventionen. Ett luftfartyg anses vara i trafik från det ögonblick då markpersonal eller besättning börjar förbereda luftfartyget för en viss bestämd flygning till dess att tjugofyra timmar har förflutit efter landning. Den tid ett luftfartyg är i trafik ska dock alltid omfatta hela den tid det anses vara under flygning enligt punkt a. Även denna definition motsvarar definitionen i Montrealkonventionen. Enligt punkt c anses en anläggning för flygtrafik-tjänst omfatta signaler, data, information eller system som behövs för att navigera ett luftfartyg.

Luftfartslagen innehåller ingen definition av flygning. Pekingkonventionen förpliktar inte heller till att införa en definition av flygning i nationell lag så därför krävs det inte några ändringar i lagstiftningen i detta avseende. Nedan i samband med artikel II i Montrealprotokollet behandlas definitionen av flygning närmare, eftersom definitionen är särskilt relevant när det gäller passagerares skyldigheter och störande beteende.

Punkterna d–g innehåller vissa definitioner av farliga ämnen. Som giftig kemikalie anses en kemikalie som genom sin kemiska inverkan på livsprocesserna kan förorsaka dödsfall, tillfällig

funktionsnedsättning eller bestående skada på människor eller djur. Giftiga kemikalier är alla sådana kemikalier, oavsett ursprung eller framställningssätt och oavsett om de framställs i anläggningar, i krigsmateriel eller någon annanstans. Radioaktivt ämne anses utgöra kärnämne eller annat radioaktivt ämne som innehåller nuklider, vilka genomgår spontan klyvning (en process där det förekommer joniserande strålning av ett eller flera slag, såsom alfa-, beta-, neutron- eller gammastrålning) och som på grund av sina radiologiska eller fissila egenskaper kan förorsaka dödsfall, allvarlig kroppsskada eller avsevärd skada på egendom eller miljön. Kärnämne anses utgöra plutonium, undantaget plutonium vars koncentration av isotopen plutonium 238 överstiger 80 procent; uran 233; uran anrikat med uran 235 eller 233; uran i annan form än som malm eller malmafäll som innehåller den blandning av isotoper som förekommer i naturen; och varje produkt som innehåller en eller flera av de nämnda ämnena. ”Uran anrikat med uran 235 eller 233” anses utgöra uran som innehåller isotopen uran 235 eller 233 eller båda i så stor mängd att mängdförhållandet mellan summan av dessa isotoper och isotop 238 är större än förhållandet mellan isotopen 235 och isotop 238 i naturligt uran.

I punkt h definieras det i konventionen använda uttrycket ”biologiska vapen, kemiska vapen och kärnvapen”. Det avser för det första biologiska vapen enligt punkt h a i som anses vara mikrobiella eller andra biologiska medel, eller toxiner oavsett ursprung och framställningssätt, av sådana typer och i sådana mängder som inte har berättigande för profylaktiska, skyddande eller andra fredliga ändamål, eller enligt punkt h a ii vapen, utrustning eller deras bärare avsedda att användas för sådana medel eller toxiner för fientliga ändamål eller i väpnad konflikt. Med biologiska medel eller agenser avses inom medicinen verkande kraft, ämne eller princip. I samband med dessa fördrag torde lämpligaste synonym vara ämne.

I punkt h b definieras kemiska vapen som, tillsammans eller var för sig, utgör giftiga kemikalier och deras utgångsämnen, utom när de är avsedda för A) jordbruks- eller forskningsändamål eller industriella, medicinska, farmaceutiska eller andra fredliga ändamål, eller B) skyddande ändamål, det vill säga ändamål med direkt anknytning till skydd mot giftiga kemikalier och skydd mot kemiska vapen, eller C) militära ändamål som inte är förbundna med användning av kemiska vapen och som inte är beroende av användningen av kemikaliers giftiga egenskaper som en metod för krigföring, eller D) åtgärder för brottsbekämpning, inbegripet kravallbekämpning inom landet, så länge typerna och mängderna är förenliga med sådana ändamål (punkt h b i).

Kemiska vapen är också 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 och som skulle släppas ut vid användning av ammunitionen eller anordningarna (punkt h b ii) samt utrustning som är särskilt utformad för att användas i direkt anslutning till användning av den ammunition och de anordningar som anges i punkt b ii (punkt h b iii). Biologiska vapen, kemiska vapen och kärnvapen är enligt punkt h c också kärnämnen och andra kärnladdningar.

Enligt punkt i anses utgångsämne omfatta varje kemisk reaktant som i något skede utgör del av tillverkningen, oavsett metod, av en giftig kemikalie. Detta innefattar varje nyckelkomponent i ett kemiskt system av binär eller flerkomponenttyp. Enligt punkt j anses begreppen atområbränsle och särskilt klyvbart material ha samma betydelse som i den i New York den 26 oktober 1956 antagna stadgan för Internationella atomenergiorganet (IAEA). IAEA:s stadga trädde i Finland i kraft 1958 (FördrS 2/1958). Enligt artikel 20.3 i stadgan betyder uttrycket ”atområbränsle”: uran innehållande den i naturen förekommande blandningen av isotoper; uran utarmad på isotopen 235; torium; något av de nyssnämnda bränslena i form av metall, legering, kemisk förening eller koncentrat; varje annat råbränsle innehållande en eller flera av de nyssnämnda

råbränslena i sådan koncentration som styrelsen vid varje tidpunkt bestämmer; samt sådana andra råbränslen styrelsen vid varje tidpunkt bestämmer. Dessutom betyder enligt artikel 20.1 uttrycket ”klyvbart material”: plutonium 239; uran 233; uran anrikt på isotoperna 235 eller 233; material innehållande ett eller flera av de nyssnämnda materialen; samt sådana andra klyvbara ämnen som Internationella atomenergiorganets styrelse vid varje tidpunkt bestämmer, dock att uttrycket ”klyvbart material” icke innefattar atområbränslen.

**Artikel 3.** Artikeln förpliktar parterna att belägga de brott som avses i artikel 1 med stränga straff.

Straffskalan för de brott som har behandlats i samband med artikel 1 är i Finland följande:

- trafiksabotage (34 kap. 2 § i strafflagen; fängelse i fyra månader–fyra år),
- grovt sabotage (34 kap. 3 § i strafflagen; fängelse i två–tio år),
- kapning (34 kap. 11 § i strafflagen; fängelse i två–tio år),
- dråp (21 kap. 1 § i strafflagen; fängelse i åtta–tolv år),
- mord (21 kap. 1 § i strafflagen; fängelse på livstid).
- misshandel (21 kap. 5 § i strafflagen; böter–fängelse i två år),
- grov misshandel (21 kap. 5 § i strafflagen; fängelse i ett–tio år),
- grov skadegörelse (35 kap. 2 § i strafflagen; fängelse i fyra månader–fyra år),
- brott mot förbudet mot kemiska vapen (11 kap. 8 § i strafflagen; fängelse i fyra månader–sex år),
- brott mot förbudet mot biologiska vapen (11 kap. 9 § i strafflagen; fängelse i fyra månader–sex år),
- kärnladdningsbrott (34 kap. 6 § i strafflagen; fängelse i två–tio år),
- brott som begåtts i terroristiskt syfte (34 a kap. 1 § i strafflagen; den lindrigaste straffskalan fängelse i fyra månader–tre år),
- brott avseende radiologiska vapen som begåtts i terroristiskt syfte (34 a kap. 1 a § i strafflagen; fängelse i fyra månader–åtta år),
- brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen (44 kap. 13 § i strafflagen; böter–fängelse i två år),
- störande av trafik (23 kap. 11 a § i strafflagen; böter–fängelse i sex månader),
- olaga hot (25 kap. 7 § i strafflagen; böter–fängelse i två år),
- falskt alarm (34 kap. 10 § i strafflagen; böter–fängelse i ett år),



- skyddande av brottsling (15 kap. 11 § i strafflagen; böter–fängelse i ett år),
- olaga befriande av fånge (16 kap. 15 § i strafflagen; böter–fängelse i två år),
- förberedelse till grovt brott mot liv eller hälsa (21 kap. 6 a § i strafflagen; fängelse i fjorton dagar–fyra år),
- förberedelse till allmänfarligt brott (34 kap. 9 § i strafflagen; böter–fängelse i två år) och
- förberedelse till brott som begås i terroristiskt syfte (34 a kap. 2 § i strafflagen; böter–fängelse i tre år).

Enligt 5 kap. 3 § i strafflagen bestraffas medgärningsmän var och en som gärningsman. Enligt 5 § i samma kapitel döms anstiftare såsom gärningsman. Enligt 6 kap. 8 § i strafflagen ska straffet för medhjälp och för försök bestämmas enligt en lindrigare straffskala, varvid får dömas till högst tre fjärdedelar av det maximala fängelse- eller bötesstraff som föreskrivs för brottet och lägst det minimum i den straffart som föreskrivs för brottet. I övrigt styr bestämmelserna om bestämmande av straff i 6 kap. i strafflagen vilket straffet inom ramen för de straffskalor som föreskrivits för brottet blir i ett konkret fall. I sin allmänna karaktär lämnar artikel 3 rum för flexibilitet. Av det som sagts ovan framgår att det i strafflagen för de aktuella brotten föreskrivs sådana straffskalor som motsvarar brottens allmänna allvarlighetsgrad, alltså farlighet och skadlighet, och som för alla brott enligt konventionen också gör det möjligt att döma ut fängelsestraff. Den finska lagstiftningen kan anses uppfylla det krav som ställs i artikeln.

**Artikel 4.** Enligt punkt 1 får varje part, i överensstämmelse med sina nationella rättsprinciper, vidta de åtgärder som fordras för att möjliggöra att en juridisk person som befinner sig inom dess territorium eller är bildad i enlighet med dess lagstiftning ställs till ansvar när en person som är ansvarig för ledningen eller kontrollen av denna juridiska person, i den egenskapen, har begått ett sådant brott som avses i artikel 1. Ansvar kan vara straffrättsligt, civilrättsligt eller administrativt.

Denna punkt kräver alltså inte att en juridisk person ska ställas till ansvar och förutsätter följaktligen inte att lagstiftningen ändras eller andra åtgärder vidtas i samband med tillträdet till konventionen.

Det civilrättsliga ansvar som avses i punkten är skadeståndsansvar. I Finland kan en juridisk person enligt bestämmelserna i skadeståndslagen (412/1974) bli skadeståndsskyldig för skada som orsakats genom brott i dess verksamhet.

Flera av de brott som avses i artikel 1 är i Finland också förknippade med juridiska personers straffansvar. Enligt 9 kap. 1 § i strafflagen kan sådant ansvar komma i fråga, om det i strafflagen föreskrivs en sådan påföljd för brottet. För brotten enligt artikeln i fråga gäller straffansvaret för juridiska personer följande: olaga hot under vissa ytterligare förutsättningar enligt 25 kap. 10 § 2 mom. i strafflagen, kärnladdningsbrott, förberedelse till allmänfarligt brott enligt 34 kap. 9 § 2 mom. i strafflagen, brott som begåtts i terroristiskt syfte, brott avseende radiologiska vapen som begåtts i terroristiskt syfte och förberedelse till brott som begås i terroristiskt syfte.

Följaktligen anses det inte finnas något behov av att utvidga den juridiska personens straffrättsliga ansvar eller något annat ansvar heller från vad det i enlighet med vad som konstateras ovan för närvarande är i Finland.

Enligt punkt 2 är en juridisk persons ansvar och det straffrättsliga ansvaret hos de enskilda personer som i dess verksamhet har begått brotten separata. Detta gäller, liksom också följande punkt, situationer där en part i enlighet med punkt 1 har tagit på sig en juridisk persons ansvar.

I finsk strafflagstiftning föreskrivs det inte uttryckligen om separat straffrättsligt ansvar för juridiska personer och fysiska personer som gjort sig skyldiga till brott. Det är klart att ansvaret är separat även utan en uttrycklig bestämmelse, vilket utöver det straffrättsliga ansvaret också gäller skadeståndsansvaret. Dessutom framgår det indirekt av vissa bestämmelser att ansvaret är separat. I 5 kap. 8 § i strafflagen föreskrivs att vissa personer kan dömas för ett brott som har begåtts i den juridiska personens verksamhet trots att han eller hon inte uppfyller de särskilda brottsbeskrivningsenliga villkor som gäller för gärningsmän, om den juridiska personen uppfyller dem. Åtskillnaden i straffansvar mellan juridiska personer och dem som gjort sig skyldiga till brott i deras verksamhet framgår också av 9 kap. 2 § 2 mom. i strafflagen, enligt vilket samfundsbot döms ut även om det inte kan utredas vem gärningsmannen är eller om gärningsmannen av någon annan anledning inte döms till straff. Inte heller denna punkt kräver några ändringar i lagstiftningen.

Enligt punkt 3 ska en part, om den vidtar de åtgärder som fordras för att göra en juridisk person ansvarig i enlighet med punkt 1, sträva efter att se till att de straffrättsliga, civilrättsliga eller administrativa påföljder som tillämpas är effektiva, proportionella och avskräckande. Påföljderna kan också vara ekonomiska.

Enligt 9 kap. 5 § i strafflagen är samfundsbotens lägsta belopp 850 euro och det högsta beloppet 850 000 euro. Enligt de grunder för fastställande av samfundsbot som anges i kapitlets 6 § påverkas storleken av en samfundsbot i konkreta fall av många olika omständigheter, bland annat enligt brottets art och svårighetsgrad. Det civilrättsliga ansvaret är det skadeståndsansvar enligt skadeståndslagen som behandlats ovan. Inte heller artikel 4.3 kräver därmed några ändringar av lagstiftningen.

**Artikel 5.** I punkt 1 avgränsas konventionens tillämpningsområde så att konventionen inte tillämpas på luftfartyg som används för militära ändamål eller inom tull- eller polisväsendet. Punkten kräver inga ändringar i lagstiftningen.

Enligt punkt 2 ska konventionen i de fall som avses i artikel 1.1 a, b, c, e, f, g, h och i, oavsett om luftfartyget är under flygning i internationell eller inrikes trafik, tillämpas endast om a) luftfartygets faktiska eller avsedda start- eller landningsplats är belägen utanför luftfartygets registreringsstat, eller b) brottet begås inom en annan stats territorium än luftfartygets registreringsstat. De tillämpningssituationer som avses i artikel 1.1 omfattar alla de brott som avses i artikel 1.1, fränsett artikel 1.1 d enligt vilken den begår en brottslig handling som rättsstridigt och uppsåtligt förstör eller skadar en anläggning för flygtrafiktjänst eller stör verksamheten vid en sådan anläggning, om en sådan handling är ägnad att äventyra säkerheten för ett luftfartyg under flygning.

Enligt punkt 3 ska konventionen tillämpas i de fall som avses i artikel 1.1 a, b, c, e, f, g, h och i, även om den som begått brottet eller misstänks för brottet påträffas i en annan stat än luftfartygets registreringsstat. Även här har artikel 1.1 d uteslutits.

Enligt punkt 4 ska konventionen inte tillämpas i fråga om de parter som avses i artikel 15 och i de fall som avses i artikel 1.1 a, b, c, e, f, g, h och i, om de platser som avses i punkt 2 a är belägna inom en och samma stats territorium och denna stat är en sådan stat som avses i artikel

15, om inte brottet begåtts i eller den som begått brottet eller misstänks för brottet påträffas i en annan stat.

I punkt 5 föreskrivs det att konventionen ska tillämpas i de fall som avses i artikel 1.1 d endast om anläggningen för flygtrafiktjänst används för internationell flygtrafik.

Enligt punkt 6 ska bestämmelserna i punkterna 2, 3, 4 och 5 i artikeln även tillämpas i de fall som avses i artikel 1.4, till exempel i samband med försök till brott (artikel 1.4 a), organisering eller styrning av brott (artikel 1.4 b), medverkan till ett brott (artikel 1.4 c) eller hjälp till en misstänkt person (artikel 1.4 d).

**Artikel 6.** I artikeln definieras konventionens förhållande till annan internationell rätt. Artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen. Enligt punkt 1 ska inget i konventionen inverka på de andra rättigheter, skyldigheter och ansvar som stater och enskilda har enligt internationell rätt, i synnerhet enligt ändamålen och grundsatserna i Förenta nationernas stadga (FördrS 1/1956), konventionen angående internationell civil luftfart och internationell humanitär rätt. Avgränsningen framhäver konventionens straffrättsliga karaktär.

Enligt första delen av punkt 2 reglerar konventionen inte väpnade styrkors verksamhet under en väpnad konflikt som regleras av internationell humanitär rätt, med den innebörd dessa termer har i sådan rätt. Den första hänvisningen till humanitär rätt är nödvändig för att de handlingar som avses i konventionen under inga omständigheter ska förbli ostraffade. Bestämmelsens formulering garanterar att inte sådana brott blir utanför konventionens tillämpningsområde som har begåtts under en väpnad konflikt på vilken bestämmelserna i humanitär rätt inte är tillämpliga. En sådan situation kan uppstå till exempel för att handlingarna i fråga inte har något samband med konflikten. Med tanke på eventuella meningsskiljaktigheter om definitioner konstateras det i artikeln att begreppen ”väpnade styrkors verksamhet” och ”väpnad konflikt” ska ges den etablerade innebörd dessa termer har i humanitär rätt.

Enligt samma punkt gäller konventionen inte heller den verksamhet som utövas av en stats försvarsmakt då den fullgör sina officiella uppgifter, i den utsträckning som verksamheten regleras av andra regler i internationell rätt. Avgränsningen av de officiella uppgifterna utesluter verksamhet som bedrivs av statliga väpnade styrkor från konventionens tillämpningsområde även under andra förhållanden än sådana som är föremål för en väpnad konflikt som erkänns i internationell humanitär rätt, förutsatt att den då omfattas av annan internationell rätt.

Enligt punkt 3 ska bestämmelserna i föregående punkt inte tolkas så att annars olagliga handlingar tolereras eller betraktas som lagenliga, eller så att väckande av åtal med stöd av annan lagstiftning utesluts.

**Artikel 7.** Enligt artikeln ska inget i konventionen påverka de rättigheter, skyldigheter och ansvar som tillkommer de stater som undertecknat det i London, Moskva och Washington den 1 juli 1968 undertecknade fördraget om förhindrande av spridning av kärnvapen (icke-spridningsfördraget), den i London, Moskva och Washington den 10 april 1972 undertecknade konventionen om förbud mot utveckling, framställning och lagring av bakteriologiska (biologiska) vapen och toxinvapen samt om deras förstörande (nedan kallad *konventionen om förbud mot biologiska vapen*, FördrS 14 och 15/1975) eller den i Paris den 13 januari 1993 undertecknade konventionen om förbud mot utveckling, produktion, innehav och användning av kemiska vapen samt om deras förstöring (nedan kallad *konventionen om förbud mot kemiska vapen*, FördrS 18 och 19/1997).

Finland är part i alla tre ovannämnda fördrag: icke-spridningsfördraget, konventionen om förbud mot biologiska vapen och konventionen om förbud mot kemiska vapen. Artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel 8.** Enligt punkt 1 ska varje part vidta nödvändiga åtgärder för att utsträcka sin jurisdiktion till de brott som avses i artikel 1 i följande fall:

- a) när brottet begåtts inom den statens territorium,
- b) när brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg registrerat i den staten,
- c) när det luftfartyg ombord på vilket brottet har begåtts landar inom den statens territorium med den misstänkte alltjämt ombord,
- d) när brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg som hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i den staten.
- e) när brottet har begåtts av en medborgare i den staten.

Bestämmelser om tillämpningsområdet för finsk straffrätt finns i 1 kap. i strafflagen. I överensstämmelse med punkt 1 a föreskrivs det i 1 § 1 mom. i kapitlet att finsk lag tillämpas på brott som har begåtts i Finland.

Med tanke på punkt 1 b är för det första 1 kap. 2 § i strafflagen av betydelse. Enligt paragrafens 1 mom. tillämpas finsk lag på brott som har begåtts ombord på ett finskt fartyg eller luftfartyg, om brottet har begåtts 1) när fartyget befann sig på öppna havet eller inom ett område som inte tillhör någon stat eller när luftfartyget befann sig inom eller ovanför ett sådant område, eller 2) när fartyget befann sig inom en främmande stats område, eller när luftfartyget befann sig inom eller ovanför ett sådant område, och brottet har förövats av fartygets befälhavare eller en medlem av besättningen eller en passagerare eller någon som annars har medföljt fartyget. Enligt 2 mom. tillämpas finsk lag även på brott som befälhavaren för eller en medlem av besättningen ombord på ett finskt fartyg eller luftfartyg förövat utanför Finland, om gärningsmannen genom sin gärning brutit mot en särskild skyldighet som enligt lag åvilar honom i egenskap av befälhavare eller medlem av besättningen.

Såsom framgår av 1 kap. 2 § i strafflagen omfattas inte alla brott som begåtts ombord på ett finskt luftfartyg av tillämpningsområdet för finsk straffrätt. Utanför blir till exempel brott som har begåtts ombord på ett luftfartyg av en person som hör till flygplatspersonalen på en flygplats belägen på en annan stats territorium. I praktiken är de begränsningar av tillämpningsområdet för finsk straffrätt som paragrafen medför av mycket ringa betydelse. Detta har konstaterats i samband med det nationella ikraftsättandet av flera internationella förpliktelser. Till denna del kan man till exempel hänvisa till vad som konstaterats i samband med godkännandet av FN:s konvention mot gränsöverskridande organiserad brottslighet, den så kallade Palermokonventionen (regeringens proposition till riksdagen om godkännande av Förenta Nationernas konvention mot gränsöverskridande organiserad brottslighet och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen och till lag om ändring av 17 kap. 1 a § strafflagen, RP 32/2003 rd, s. 24/I, FördrS 18–20/2004) och med ändringen av bestämmelserna om människohandel, koppleri och barnpornografi (regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av strafflagen och vissa lagar som har samband med den, RP 34/2004 rd, s. 66/II och s. 67/I) och andra bestämmelser om sexualbrott mot barn

(regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om godkännande av Europarådets konvention om skydd för barn mot sexuell exploatering och sexuella övergrepp och till lagar som har samband med den, RP 282/2010 rd, s. 63/I, FördrS 87 och 88/2011). Enligt den principen är det inte heller här nödvändigt att ändra 1 kap. 2 § i strafflagen till den del det är fråga om ett brott som begåtts ombord på ett finskt luftfartyg.

Samtidigt kan 1 kap. 2 § i strafflagen anses gälla brott som begåtts mot ett finskt luftfartyg, om ett sådant brott begåtts ombord på luftfartyget. En del av de brott i artikel 1 som hänför sig till luftfartyg är sådana att de samtidigt begås ombord på ett luftfartyg och riktar sig mot luftfartyget. Detta gäller dock inte alla brott. I 1 kap. 5 § i strafflagen finns bestämmelser om brott som riktar sig mot finska medborgare. Enligt den bestämmelsen tillämpas på brott som har begåtts utanför Finland och som riktar sig mot en finsk medborgare, ett finskt samfund, en finsk stiftelse eller någon annan finsk juridisk person eller en i Finland varaktigt bosatt utlänning finsk lag, om på gärningen enligt finsk lag kan följa fängelse i över sex månader. Ett brott mot ett luftfartyg kan på det sätt som avses i bestämmelsen samtidigt rikta sig mot finländare. Kravet på ett maximistraff på över sex månader är inte problematiskt, eftersom det enda brottet som ligger under den gränsen är störande av trafik som i samband med denna konvention enligt artikel 1.2 b inte direkt rör brott mot luftfartyg.

Det bör i sig noteras att finsk lag enligt 1 kap. 11 § 1 mom. i strafflagen kan tillämpas med stöd av 5 § i kapitlet endast om gärningen är straffbar också enligt lagen på gärningsorten. Eftersom det är fråga om sådana brott som inte endast motsvarar kriminaliseringsskyldigheterna i denna konvention, utan även i flera andra i stor utsträckning ratificerade internationella fördrag, är flera av dessa brott extensivt kriminaliserade internationellt. På dessa grunder kan det anses att eventuella begränsningar av tillämpningsområdet för finsk straffrätt i fråga om brott mot ett finskt luftfartyg i praktiken är av mindre betydelse och att det inte heller utifrån denna behörighetsgrund föreligger något nödvändigt behov av ändringar i lagstiftningen.

Vad gäller punkterna c och d kräver behörighetsgrunderna för en landningsstat och en operatörsstat att bestämmelserna i 1 kap. i strafflagen ändras. Ändringsalternativen är att ändra 1 kap. 2 § i strafflagen eller att i 1 kap. 7 § i strafflagen eller i förordningen om tillämpningen av denna paragraf (627/1996) föreskriva att brotten i fråga är internationella brott. Att föreskriva brotten enligt konventionen som internationella brott innebär att de omfattas av tillämpningsområdet för finsk straffrätt oberoende av gärningsmannen, gärningsorten, gärningsmannens vistelseort eller lagstiftningen på gärningsorten.

I princip är ett alternativ en ändring av 1 kap. 2 § i strafflagen så att behörigheten som grundar sig på landningsstaten eller operatörsstaten endast gäller brott enligt konventionen. I de allmänna bestämmelserna om behörighetsgrunder i 1 kap. i strafflagen är det dock inte brukligt att föreskriva undantagsbestämmelser som gäller vissa brott, med undantag för bestämmelserna om kravet på dubbel straffbarhet i 11 § i kapitlet. Dessutom bör det beaktas att det finns en motsvarande bestämmelse också i artikel VII i Pekingprotokollet som beskrivs närmare nedan. Även den nya punkten 2 a i artikel 3 i Tokyokonventionen som ersätts av artikel IV i Montrealprotokollet förpliktar till att under vissa förutsättningar införa dessa nya behörighetsgrunder, och den genom protokollet ändrade konventionen gäller i enlighet med artikel 1.1 a brott som strider mot strafflagen. Särskilt det sistnämnda talar för att man ska gå in för en sådan lösning som inte begränsar behörighetsgrunderna för landningsstaten och operatörsstaten till att gälla endast brott enligt konventionen, utan att ändringen i enlighet med den princip som följs i 1 kap. i strafflagen ska gälla alla brott.

Det bör också noteras att ett breddande av de nya behörighetsgrunderna till att allmänt omfatta alla brott som begås ombord på ett luftfartyg sannolikt inte har någon nämnvärd betydelse, eftersom man kan anta att de brott som kommer till de finska förundersökningsmyndigheternas kännedom och för utredning, och som i detta sammanhang i praktiken är relevanta, uttryckligen är sådana som enligt Pekingkonventionen ska kriminaliseras. Även i övrigt är de nya behörighetsgrundernas praktiska betydelse troligtvis liten. När ett luftfartyg landar i Finland eller när det handlar om en finländsk operatör blir ofta de i 1 kap. i strafflagen nu gällande behörighetsgrunderna tillämpliga på gärningen. Om så inte är fallet, har någon annan stat eller några andra stater utan undantag behörighet att handlägga brottmålet på grundval av de behörighetsgrunder som allmänt står stater till buds. Inte heller de nya behörighetsgrunderna förpliktar till att uttryckligen i Finland utreda ett misstänkt brott som omfattas av dem.

Om de aktuella behörighetsgrunderna läggs till, kan det leda till att flera stater har en grund för behörighet att behandla samma brottmål. Detta är dock inte exceptionellt heller i fråga om de nuvarande behörighetsgrunderna enligt 1 kap. 2 § i strafflagen, och behörighetskonflikter avgörs i samråd. Bestämmelser om förfarandet i sådana fall finns i artikel 9.4 i Pekingkonventionen, i artikel 6.4 i Haagkonventionen som ska ersättas med artikel IX i Pekingprotokollet och i artikel 3 a i Tokyokonventionen som ska ersättas med artikel V i Montrealprotokollet.

Alternativet att föreskriva brott som internationella brott är motiverat närmast i det fallet att en internationell förpliktelse direkt förutsätter det eller när 1 kap. i strafflagen på grund av en förpliktelse måste ändras i större omfattning. Det är det inte fråga om här. Att föreskriva brott som internationella brott har också använts när en konvention innehåller en bestämmelse om att "utlämna eller lagföra", så som artikel 10 i Pekingkonventionen eller artikel 7 i Haagkonventionen. Någon sådan bestämmelse ingår dock inte i Tokyokonventionen som ändras genom Montrealprotokollet och som i sin ändrade lydelse förutsätter att de nya behörighetsgrunderna utsträcks till alla brott i strafflagen. Att föreskriva brotten som internationella brott löser således inte frågan i fråga om Montrealprotokollet. Dessutom måste praktiska aspekter beaktas. Särskilt på grund av det stora antalet brott är det också lagstiftningstekniskt sett synnerligen krävande att i 1 kap. 7 § i strafflagen eller i förordningen om tillämpningen av den paragrafen föreskriva att brotten i fråga ska betraktas som internationella brott, särskilt med tanke på den straffrättsliga legalitetsprincipen som förutsätter att bestämmelserna är exakta och noggrant avgränsade.

För att genomföra skyldigheterna enligt punkterna 1 c och d i artikel 8 i Pekingkonventionen är det i enlighet med vad som konstateras ovan nödvändigt att till 1 kap. 2 § i strafflagen foga ett nytt 3 mom. enligt följande: "Finsk lag tillämpas även på brott som har begåtts

1) ombord på ett luftfartyg som landar på finskt territorium och där den brottsmisstänkte fortfarande befinner sig,

2) mot ett sådant luftfartyg eller ombord på ett sådant luftfartyg som har hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i Finland.

Enligt punkt 1 e ska en grund för behörighet också vara att brottet har begåtts av en medborgare i staten i fråga. Enligt 1 kap. 6 § 1 mom. i strafflagen tillämpas finsk lag på brott som en finsk medborgare har begått utanför Finland. Har brottet förövats inom ett område som inte tillhör någon stat, är en förutsättning för straffbarheten att på brottet enligt finsk lag kan följa fängelse i över sex månader. Dessutom är enligt 1 kap. 11 § 1 mom. i strafflagen är en förutsättning för att finsk lag ska kunna tillämpas när ett brott har begåtts av en finsk medborgare utanför Finland

att brottet också är straffbart enligt lagen på gärningsorten, om inte gärningen är ett sådant brott som avses i paragrafens 2 mom.

Inte heller i de fall som avses i punkt 1 e är kravet på ett maximistraff på över sex månader problematiskt, eftersom det enda brott som faller under gränsen är störande av trafik vilket i samband med denna konvention enligt punkt 2 b gäller brott som begåtts på eller mot flygplatser och således inte brott som begåtts på områden som inte tillhör någon stat. Eftersom det är fråga om sådana brott som inte endast motsvarar kriminaliseringsskyldigheterna i denna konvention, utan även i flera andra i stor utsträckning ratificerade internationella fördrag, är flera av dessa brott extensivt kriminaliserade internationellt. På dessa grunder är det inte nödvändigt att ändra lagstiftningen om denna behörighetsgrund.

Enligt punkt 2 får parterna, om de så önskar, utsträcka sin jurisdiktion till fall där a) brottet har begåtts mot en medborgare i den staten eller b) brottet har begåtts av en statslös person som har sin vanliga vistelseort inom den statens territorium.

Bestämmelsen i 1 kap. 5 § i strafflagen om brott som riktar sig mot finska medborgare har redan behandlats ovan. Den som vid gärningstidpunkten eller när rättegången inleds är varaktigt bosatt i Finland jämställs enligt 1 kap. 6 § 3 mom. 1 punkten med en finsk medborgare. Dessa personer omfattas alltså av det som ovan konstaterats om tillämpningen av finsk straffrätt på finska medborgare.

Punkt 3 förpliktar en part att vidta nödvändiga åtgärder för att utsträcka sin straffrättsliga jurisdiktion till de brott som avses i artikel 1 i de fall då den misstänkte befinner sig inom dess territorium och parten inte med stöd av artikel 12 utlämnar personen för brott.

I 1 kap. i strafflagen finns ingen allmän tillämpningsgrund för finsk straffrätt av denna typ. Med finsk medborgare jämställs dock enligt 6 § 3 mom. 2 punkten i kapitlet den som påträffas i Finland och som när rättegången inleds är medborgare eller varaktigt bosatt i Danmark, Island, Norge eller Sverige. Inte heller i den punkten är behörighetsgrunden kopplad till utlämning.

Punkten uttrycker principen ”utlämna eller lagföra” (*aut dedere aut judicare*) som egentligen gäller artikel 10. Det som är av betydelse avseende punkten och den nämnda artikeln är för det första att finsk jurisdiktion i enlighet med förpliktelserna i konventionen omfattar de brott som avses i konventionen och att förundersökningsmyndigheter och åklagare är skyldiga att vidta straffprocessuella åtgärder när ett brott omfattas av tillämpningsområdet för finsk straffrätt. Enligt 3 kap. 3 § 1 mom. i förundersökningslagen (805/2011) ska förundersökningsmyndigheten göra förundersökning när det på grund av anmälan till den eller annars finns skäl att misstänka att ett brott har begåtts. Enligt 1 kap. 6 § 1 mom. i lagen om rättegång i brottmål (689/1997) ska åklagaren väcka åtal för ett misstänkt brott, om åklagaren finner att 1) brottet i lag har föreskrivits vara straffbart, 2) brottets åtalsrätt inte har preskriberats, och 3) det finns sannolika skäl för att den misstänkte är skyldig till brottet. I förundersökningslagen och lagen om rättegång i brottmål föreskrivs att det under vissa förutsättningar är möjligt att inte göra eller att lägga ned en förundersökning och att fatta beslut om åtalseftergift, men dessa kan endast sällan komma i fråga för brott av den allvarlighetsgrad som brotten enligt konventionen.

I de fall där man i Finland inte vidtar åtgärder som leder till att den som misstänks för brottet döms här, möjliggör lagstiftningen i Finland i stor utsträckning utlämning för brott på grund av de aktuella brotten. Enligt finsk lagstiftning är utlämning för brott i flera fall möjlig när det föreskrivna strängaste straffet för brottet är fängelse i minst ett år. Mellan Finland och de övriga nordiska länderna är det tillräckligt med ett sådant brott för vilket kan dömas till frihetsstraff

enligt lagstiftningen i det nordiska land som gjort framställningen. Ett sådant brott är ett brott vars straffskala ger möjlighet att döma till frihetsstraff (regeringens proposition till riksdagen med förslag till godkännande av konventionen om överlämnande mellan de nordiska staterna på grund av brott (Nordisk arresteringsorder) samt till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen samt till vissa lagar som har samband med konventionen, RP 51/2007 rd, s. 17/I, FördrS 71 och 72/2012). Närmare bestämmelser om förutsättningarna och villkoren för utlämning finns i 2–12 § i lagen om utlämning för brott (456/1970), i 2–10 § i lagen om utlämning för brott mellan Finland och de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen (1286/2003) och i 2–7 § i lagen om utlämning för brott mellan Finland och de övriga nordiska länderna (1383/2007).

Trots kopplingen till principen ”utlämna eller lagföra” och till artikel 10 kan det anses att det i denna punkt är fråga om en självständig straffrättslig behörighetsgrund som hänför sig till den misstänktes närvaro inom en sådan stats territorium som är part i konventionen. Ordalydelsen i punkten (*establish its jurisdiction*) och placeringen i en punkt som är skild från artikel 10 stöder en sådan tolkning. Å andra sidan möjliggör punkten också en sådan tolkning att den grund för behörighet som beror på närvaro kan kopplas till situationer där den berörda parten annars har behörighet att behandla brottet i fråga med stöd av föregående punkter och där den misstänkte dessutom befinner sig inom partens territorium, och att punkten endast uttrycker och förstärker principen ”utlämna eller lagföra” i artikel 10. Enligt det behövs alltså inte någon särskild behörighetsgrund föreskriven i lag. På det senare sättet har motsvarande punkter ofta tolkats vid genomförandet av konventionsbestämmelser. I det hänseendet kan det hänvisas till exempel till artikel 25 stycke 7 i Europarådets konvention om skydd för barn mot sexuell exploatering och sexuella övergrepp, artikel 31.3 i Europarådets konvention om bekämpande av människohandel (FördrS 43 och 44/2012) samt till artikel 44.5 i Europarådets konvention om förebyggande och bekämpande av våld mot kvinnor och av våld i hemmet (FördrS 52 och 53/2015). Det är skäl att också i detta sammanhang omfatta denna tolkning som punkten möjliggör.

Enligt punkt 4 är syftet med konventionen inte att utesluta utövande av straffrättslig jurisdiktion i enlighet med nationell lag.

**Artikel 9.** Enligt punkt 1 ska varje part inom vars territorium den som har eller misstänks ha begått ett brott befinner sig, efter att ha förvissat sig om att omständigheterna motiverar det, gripa personen eller vidta andra åtgärder för att säkerställa personens närvaro. Enligt denna punkt ska gripandet och andra åtgärder följa lagen i den berörda staten men åtgärderna får pågå endast under den tid som krävs för att inleda ett eventuellt förfarande avseende straffansvar eller utlämning.

Till den del det enligt bestämmelserna i 1 kap. i strafflagen är fråga om ett brott som omfattas av Finlands straffrättsliga behörighet och som utreds i Finland, kan bestämmelserna i 2 kap. i tvångsmedelslagen (806/2011) om gripande, anhållande och häktning bli tillämpliga i enlighet med vad som i den lagen närmare bestäms om förutsättningarna för användning av dem. Med dessa tvångsmedel kan en persons närvaro tryggas på det sätt som förutsätts i punkten i syfte att trygga straffprocessen. I 2 kap. 1 § i tvångsmedelslagen föreskrivs närmare om förutsättningarna för gripande (bland annat gripande av en person som är misstänkt för brott och som anträffas på bar gärning eller flyende fot eller en person som har förklarats anhållen eller häktad). Tvångsmedelslagens 2 kap. 5 och 11 § i möjliggör anhållande och gripande utan något villkor som gäller det misstänkta brottets allvarlighetsgrad till exempel när det finns skäl att misstänka att den som på sannolika skäl är misstänkt för brott inte har stadigvarande bostad i Finland och det är sannolikt att han eller hon genom att lämna landet drar sig undan förundersökning, rättegång eller verkställighet av straff. Principen om minsta olägenhet enligt tvångsmedelslagen (1 kap.



3 §), utsättande av tid för väckande av åtal (3 kap. 14 §), ny behandling av ett häktningsärende (3 kap. 15 §), bestämmelserna om frigivning av en häktad (3 kap. 17 §) och möjligheten att anföra klagan (3 kap. 19 §) säkerställer att en häktning inte fortsätter utan fog och utan grund.

I stället för anhållande och häktning kan i enlighet med principen om minsta olägenhet det reseförbud som föreskrivs i 5 kap. i tvångsmedelslagen tillgripas som en lindrigare åtgärd med avseende på målpersonens rättsliga ställning. Enligt 1 § 1 mom. 1 punkten i kapitlet får den som på sannolika skäl är misstänkt för brott meddelas reseförbud, om det för brottet föreskrivna strängaste straffet är fängelse i minst ett år och det på grund av den misstänktes personliga förhållanden eller andra omständigheter finns anledning att misstänka att personen flyr eller på något annat sätt drar sig undan förundersökning, rättegång eller verkställighet av straff. Under de förutsättningar som anges i kapitlets 1 a § kan den häktade eller den som begärts häktad i stället för att häktas meddelas förstärkt reseförbud som övervakas med tekniska anordningar. Bestämmelserna om hävning av reseförbud och om reseförbuds giltighetstid finns i 5 kap. 8 och 9 § i tvångsmedelslagen.

Lagstiftningen om utlämning för brott möjliggör gripande och tagande i förvar av den som begärs utlämnad. Bestämmelser om dessa åtgärder finns i 19–22 § i lagen om utlämning för brott (456/1970), i 16–19 § i lagen om utlämning för brott mellan Finland och de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen (1286/2003) och i 13–16 § i lagen om utlämning för brott mellan Finland och de övriga nordiska länderna (1383/2007). Viktigt med tanke på rättsskyddet för den som tagits i förvar är att tingsrätten per automatik ska pröva om det föreligger förutsättningar för tagande i förvar. Klagan över tingsrättens avgörande om hållande i förvar får anföras hos högsta domstolen. Denna punkt förutsätter inga ändringar i lagstiftningen.

Enligt punkt 2 ska den stat som avses i punkt 1 omedelbart inleda en förundersökning i ärendet. Eftersom punkt 1 avser frihetsberövande och åtgärder som vidtas i stället för det, är det i denna punkt uppenbarligen fråga om att utreda de fakta som ligger till grund för en sådan åtgärd och samtidigt huruvida villkoren för en sådan åtgärd föreligger. När det gäller utredning av ett brott ska enligt 3 kap. 3 § 1 mom. i förundersökningslagen förundersökningsmyndigheten göra förundersökning när det på grund av anmälan till den eller annars finns skäl att misstänka att ett brott har begåtts. Enligt 3 kap. 11 § 1 mom. i förundersökningslagen ska förundersökning göras utan ogrundat dröjsmål.

Om det är fråga om ett gripande före ett anhållande, ska en anhållningsberättigad tjänsteman enligt 2 kap. 1 § 3 mom. i tvångsmedelslagen inom 24 timmar efter gripandet besluta om den gripne ska frigges eller anhållas. Om gripandet varar i mer än 12 timmar måste det finnas förutsättningar för anhållande. Enligt 3 kap. 4 § i tvångsmedelslagen ska ett yrkande att en anhållen ska häktas framställas hos domstolen utan dröjsmål och senast före klockan tolv den tredje dagen efter gripandet. Enligt 5 § 1 mom. i samma kapitel ska ett häktningsyrkande tas upp vid domstol utan dröjsmål. Ett yrkande att en anhållen ska häktas ska tas upp senast fyra dygn efter gripandet. Giltighetstiden för ett reseförbud som meddelats av en anhållningsberättigad tjänsteman får föras till domstol för prövning, och en sådan begäran ska tas upp till behandling inom en vecka från det att den inkommit till domstolen (5 kap. 8 § 3 mom. i tvångsmedelslagen). På tingsrättsbehandlingen av tagande i förvar tillämpas tidsfristerna för behandlingen av häktningsärenden (20 § 1 mom. i lagen om utlämning för brott, 18 § 1 mom. i lagen om utlämning för brott mellan Finland och de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen samt 15 § 1 mom. i lagen om utlämning för brott mellan Finland och de övriga nordiska länderna). Inte heller denna punkt kräver några ändringar i lagstiftningen.

Enligt punkt 3 ska en person som har gripits med stöd av punkt 1 omedelbart få hjälp att sätta sig i förbindelse med närmaste behöriga representant för den stat där personen är medborgare. Bestämmelsen motsvarar artikel 36 i Wienkonventionen om konsulära förbindelser (FördrS 49 och 50/1980), där det föreskrivs om konsulära beskickningars rätt att hålla kontakt med sina medborgare. Enligt artikel 36 ska vederbörande myndigheter i den mottagande staten, när en medborgare i den sändande staten inom konsulatsdistriktet anhålls, sätts i fängelse eller i häkte i avvaktan på rättegång eller tas i förvar på något annat sätt, utan dröjsmål underrätta konsulatet, om han begär det. Vidare ska konsulära tjänstemän ha rätt att besöka en medborgare i den sändande staten som är frihetsberövad, att samtala och brevväxla med honom och att ombesörja att han får rättsligt biträde. Dessa rättigheter ska utövas inom ramen för gällande lagar och förordningar i den mottagande staten. Dessutom har Finland avtal med vissa enskilda stater om konsulära förbindelser med motsvarande bestämmelser om den sändande statens rätt att hålla kontakt med en medborgare som är häktad. Sådana avtal har vi med Ryssland (FördrS 32 och 33/1966, artikel 30), Ungern (FördrS 40 och 41/1972, artiklarna 30 och 32), Polen (FördrS 45 och 46/1972, artiklarna 30 och 32) och Rumänien (FördrS 18 och 19/1973, artiklarna 22 och 23).

Enligt punkt 4 ska en part, om den har gripit någon med stöd av artikeln, omedelbart underrätta de parter som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet i enlighet med artikel 8.1 och som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet och underrättat depositarien i enlighet med artikel 21.4 a och, om den finner det lämpligt, alla andra berörda stater om att personen har gripits och om de omständigheter som motiverar gripandet. Den part som verkställer förundersökningen enligt punkt 2 i artikeln ska utan dröjsmål underrätta de nämnda parterna om undersökningsresultatet och ange huruvida den avser utöva sin jurisdiktion.

Om en gärningsman lyder under flera staters behörighet är det sedvanlig praxis att en stat övertar ärendet och underrättar de övriga berörda staterna om saken på behövt sätt. Varje myndighet ska vid behandlingen av ett ärende sköta de kontakter som behövs med andra stater i enlighet med den lagstiftning som gäller för den myndigheten. Behöriga myndigheter är till exempel i utredningsskedet polisen och senare i åtals- och rättegångsfasen åklagarmyndigheterna. Bestämmelser om förundersökning av brott finns i förundersökningslagen och om polisens verksamhet i allmänhet i polislagen (872/2011). Enligt 5 § i lagen om Åklagarmyndigheten (32/2019) är det åklagardistriktets uppgift att bland annat sköta myndighetssamarbetet. Dessutom ska riksåklagarens byrå enligt 4 § 1 mom. 5 punkten sköta det nationella och internationella samarbetet inom sitt verksamhetsområde.

Den befintliga lagstiftningen och det etablerade samarbetet mellan myndigheterna i olika länder täcker de bestämmelser som krävs för det nationella genomförandet av bestämmelsen i artikeln och artikeln kräver följaktligen inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel 10.** Artikeln innehåller principen ”utlämna eller lagföra” (*aut dedere aut judicare*) som är allmän i konventioner, protokoll och liknande inom internationell straffrätt. Enligt artikeln ska den part inom vars territorium den misstänkte påträffas, om den inte utlämnar personen ifråga, vara skyldig att överlämna ärendet till sina behöriga myndigheter för lagföring. I fall av icke-utlämning ska ärendet undantagslöst och oberoende av om brottet har begåtts inom dess territorium lämnas över till myndigheterna. Myndigheterna ska fatta sitt beslut på samma sätt som i fråga om vilket allvarligt brott som helst enligt lagen i den staten. Så som framgår av vad som konstaterats ovan i samband med artikel 8.3 möjliggör lagstiftningen i Finland, i de fall där man i Finland inte vidtar åtgärder som leder till att den som misstänks för brottet döms här, i stor utsträckning utlämning för brott på grund av de aktuella brotten. Utöver de internationella

förpliktelser som ligger till grund för denna lagstiftning har Finland också bilaterala utlämningsavtal. Efter de lagstiftningsändringar som krävs enligt artikel 8.1 möjliggör, å andra sidan, 1 kap. i strafflagen det i större utsträckning och på det sätt som förutsätts i konventionen att behandla ett brottmål i Finland oberoende av var brottet har begåtts. Med ytterligare beaktande av de i samband med artikel 8.3 nämnda bestämmelserna i 3 kap. 3 § 1 mom. i förundersökningslagen och 1 kap. 6 § 1 mom. i lagen om rättegång i brottmål kräver artikeln inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel 11.** I artikeln föreskrivs att den som grips eller är föremål för andra åtgärder eller förfaranden med stöd av konventionen ska garanteras en rättvis behandling och åtnjuta alla rättigheter och garantier i enlighet med lagstiftningen i den stat där personen befinner sig och med tillämpliga bestämmelser i internationell rätt, däribland internationell rätt om de mänskliga rättigheterna.

Bestämmelser om rättigheter för dem som deltar i förundersökning och om tryggnad av dessa rättigheter finns i 4 kap. i förundersökningslagen. Till dessa hör till exempel en misstänkt persons rätt att inte medverka till utredningen av sitt brott (3 §) och att anlita biträde och hålla kontakt med sitt biträde (10 och 11 §). Kapitlet innehåller dessutom bestämmelser om de under rättelser som ska delges misstänkta personer och som tryggar tillgodoseendet av deras rättigheter (16 och 17 §).

Bestämmelser om behandlingen av en häktad person som är misstänkt för brott finns i häktningenslagen (768/2005). Lagen utgår enligt 1 kap. 5 § 1 mom. från att häktade ska bemötas rättvist och med aktning för människovärdet.

Det är också värt att notera att det för närvarande pågår ett projekt för att utreda behoven att ändra lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen (841/2006) och andra lagar som har samband till den (bland annat lagen om behandling av berusade, 461/1973). Målet är en totalreform, där lagstiftningen om behandlingen av personer i förvar hos polisen ska förtydligas och uppdateras. (Material om reformen (på finska) finns att tillgå på adressen [valtioneuvosto.fi/sv/projekt](http://valtioneuvosto.fi/sv/projekt) med numret [SM014:00/2015](#)).

Vidare är bestämmelserna i den internationella konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter (FördrS 7 och 8/1976) av betydelse, till exempel artiklarna 6–7 (rätt till liv och förbud mot tortyr) och artiklarna 9 och 10 om anhållande och frihetsberövande. Betydelse har också bestämmelserna i konventionen mot tortyr och annan grym, omänsklig eller förnedrande behandling eller bestraffning (FördrS 59 och 60/1989), till exempel artiklarna 6 (häktningstid), 7 (rättvis behandling) och 11 (se över förhållningsregler, instruktioner, metoder och rutiner liksom procedurer för fängsligt förvar och behandling av personer som blir föremål för någon form av gripande, kvarhållande eller frihetsberövande). Betydelse har likaledes bestämmelserna i Europakonventionen (FördrS 18 och 19/1990; sådan den lyder ändrad genom FördrS 71 och 72/1994, FördrS 85 och 86/1998, FördrS 8 och 9/2005, FördrS 6 och 7/2005 samt FördrS 50 och 51/2010), såsom artikel 2 (rätt till liv), artikel 3 (förbud mot tortyr), artikel 5 (rätt till frihet och personlig säkerhet), artikel 6 (rätt till en rättvis rättegång), artikel 7 (ej straff utan lag) och bestämmelserna i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna (artiklarna 2–4, artiklarna 2–4 och 28).

**Artikel 12.** Artikeln innehåller bestämmelser om utlämning för brott av motsvarande slag som i ett flertal internationella instrument och som gäller att brott enligt artikel 1 i konventionen ska betraktas som utlämningsbara brott i avtal om utlämning mellan parterna (punkt 1), att konventionen ska anses utgöra grund för utlämning i avsaknad av avtal om utlämning mellan parterna

(punkt 2), att de brott som avses i konventionen ska betraktas som utlämningsbara brott i de fall där en part inte ställer ett avtal mellan parterna som villkor för utlämning (punkt 3), att varje brott när det gäller utlämning för brott mellan parter ska behandlas som om det hade begåtts inte bara på den plats där det ägde rum, utan även inom de parters territorium som förutsätts utsträcka sin jurisdiktion till brottet i fråga i enlighet med artikel 8.1 b, c, d eller e och som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet i fråga i enlighet med artikel 8.2 (punkt 4) och att de brott som avses i artikel 1.5 a och b vid utlämning för brott mellan parter ska behandlas som likvärdiga (punkt 5). Lagstiftningen om utlämning för brott behandlas ovan i samband med artikel 8.3. Artikelns kräver inga ändringar i lagstiftningen.

Mellan Europarådets medlemsstater tillämpas den europeiska konventionen om utlämning för brott (FördrS 32/1971). Även vissa stater utanför Europarådet, såsom Israel, Republiken Korea och Sydafrika, har anslutit sig till konventionen.

Utlämning mellan Europeiska unionens medlemsstater grundar sig i Finland på rådets rambeslut 2002/584/RIF om en europeisk arresteringsorder och överlämnande mellan medlemsstaterna, som har genomförts i Finland genom lagen om utlämning för brott mellan Finland och de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen, och på det kompletterande rambeslutet 2009/299/RIF, som har genomförts i Finland genom lagen om det nationella genomförandet av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i rambeslutet om överföring av dömda personer inom Europeiska unionen och om tillämpning av rambeslutet (1169/2011).

Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige ingick den 15 december 2005 en konvention om överlämnande mellan de nordiska staterna på grund av brott.

Finland har dessutom ingått bilaterala avtal om utlämning, såsom överenskommelsen mellan Finland och Amerikas förenta stater om utlämning för brott (FördrS 15/1980) och tillhörande protokoll (FördrS 3 och 4/2010), överenskommelsen mellan Finland och Kanada om utlämning för brott (FördrS 6/1985) samt överenskommelsen mellan Finland och Australien om utlämning för brott (FördrS 24/1985) och ändringsprotokollet till den (FördrS 14/1986).

**Artikel 13.** Artikelns innehåller en skyldighet att inte betrakta de brott som avses i konventionen som politiska brott, brott förknippade med politiska brott eller brott inspirerade av politiska motiv. Följaktligen får en framställning om utlämning för brott eller om ömsesidig rättslig hjälp inte avslås endast på den grund att framställningen avser ett politiskt brott, ett brott förknippat med ett politiskt brott eller ett brott inspirerat av politiska motiv. Motsvarande bestämmelser ingår i flera internationella konventioner, särskilt i konventioner mot terrorism. Som exempel kan nämnas artikel 20.1 i Europarådets konvention om förebyggande av terrorism (FördrS 48 och 49/2008) och artikel 3 i europeiska utlämningskonventionen.

I 6 § 1 mom. i lagen om utlämning för brott förbjuds utlämning för politiskt brott. Ett motsvarande förbud finns inte ens som beroende av prövning i bestämmelserna om utlämning mellan Europeiska unionens medlemsstater eller mellan de nordiska länderna. I 13 § 1 mom. 1 punkten i lagen om internationell rättshjälp i straffrättsliga ärenden (4/1994) nämns brottets politiska karaktär som en vägransgrund beroende av prövning. Trots bestämmelsen lämnas rättshjälp dock enligt vad som särskilt har avtalats (30 § 2 mom. i den sistnämnda lagen).

När brotten enligt konventionen uppfyller rekvisiten i strafflagen är de inte politiska brott, inte heller på det sätt som avses i 6 § 1 mom. i lagen om utlämning för brott. Artikelns kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel 14.** Artikeln innehåller en bestämmelse som är typisk för internationella konventioner, enligt vilken inget i konventionen ska tolkas så att skyldighet att utlämna för brott eller att lämna ömsesidig rättslig hjälp uppkommer om den anmodade parten har grundad anledning att misstänka att begäran har framställts i syfte att åtala eller straffa en person på grund av personens ras, religion, nationalitet, etniska härkomst, politiska åsikter eller kön, eller att bifall till begäran skulle vara till men för den personens ställning av något av dessa skäl.

Enligt 7 § i lagen om utlämning för brott ska en framställning om utlämning inte bifallas, om den, vars utlämning begärs, på grund av ras, nationalitet, religion, politisk uppfattning eller tillhörighet till viss samhällsgrupp eller till följd av politiska förhållanden löper risk att efter lämnandet utsätts för mot hans liv eller frihet riktad eller annan förföljelse. Enligt 5 § 1 mom. 6 punkten i lagen om utlämning för brott mellan Finland och de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen föreligger en ovillkorlig vägransgrund, om det finns grundad anledning att misstänka att den, som begärs utlämnad, på grund av ursprung, tillhörighet till en viss samhällsgrupp, religion, övertygelse eller politisk åsikt blir utsatt för förföljelse som riktar sig mot hans eller hennes liv eller frihet eller annan förföljelse. En absolut vägransgrund som helt motsvarar den sistnämnda finns i 4 § 1 mom. 6 punkten i lagen om utlämning för brott mellan Finland och de övriga nordiska länderna. Sådana bestämmelser finns inte i lagstiftningen som gäller ömsesidig rättslig hjälp.

Artikelns förpliktar enligt sin ordalydelse inte till att föreskriva några bestämda vägransgrunder för utlämning för brott eller för ömsesidig rättslig hjälp, utan konstaterar att det i de situationer som avses i artikeln inte finns någon skyldighet att utlämna för brott eller att lämna inbördes rättshjälp. Artikelns kravet inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel 15.** Enligt artikeln ska de parter som för utförande av flygtransport bildar sådana gemensamma organisationer eller internationella företag som använder luftfartyg införda i gemensamma eller internationella register på ett ändamålsenligt sätt för varje luftfartyg fastställa vilken av dessa stater som ska utöva jurisdiktion och anses vara registreringsstat vid tillämpning av Pekingkonventionen och meddela detta till Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare, som ska delge alla parter i denna konvention detta meddelande.

Enligt 16 § i luftfartslagen ska ett luftfartyg för att få finsk nationalitet införas i trafik- och transportregistret eller det militära luftfartsregistret i Finland, om inte något annat föreskrivs i den lagen. Transport- och kommunikationsverket ska ge luftfartyget en registreringsbeteckning och som intyg över registreringen av ett luftfartyg utfärda ett registreringsbevis och ett interimistiskt registreringsbevis över en interimistisk registrering av ett luftfartyg. Dessutom ska luftfartyget märkas med nationalitets- och registreringsbeteckningar. Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter av teknisk natur om nationalitets- och registreringsbeteckningarna och märkningen av dem.

Enligt 121 § i lagen om transportservice (320/2017) ska de luftfartyg som lufttrafikföretag använder registreras i luftfartygsregistret i Finland. Transport- och kommunikationsverket kan tillåta att ett enskilt luftfartyg som ett lufttrafikföretag använder registreras i en annan EU-medlemsstat, om dess flygsäkerhet kan övervakas på ett ändamålsenligt sätt. Artikelns kravet inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel 16.** Enligt punkt 1 ska parterna i enlighet med internationell och nationell rätt sträva efter att vidta alla praktiskt möjliga åtgärder för att förhindra de brott som avses i artikel 1.

Enligt 1 kap. 1 § i polislagen är det polisens uppgift att trygga rätts- och samhällsordningen, skydda den nationella säkerheten, upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att förebygga, avslöja och utreda brott och föra brott till åtalsprövning. Polisen samarbetar med övriga myndigheter och sköter det internationella samarbete som deras uppgifter omfattar. I förundersökningslagen föreskrivs det om förundersökning av brott och i tvångsmedelslagen om tvångsmedel i samband med förundersökning av brott. I 9 kap. 9 § i polislagen föreskrivs det om polisens internationella samarbete.

I artikel 16.2 föreskrivs att när en flygning har fördröjts eller avbrutits till följd av något av de brott som avses i artikel 1, ska de parter inom vars territorium luftfartyget, passagerare eller besättning befinner sig underlätta för passagerarna och besättningen att så snart som möjligt fortsätta resan, och utan dröjsmål återställa luftfartyget och dess gods till dess rättmätiga innehavare. Det är fråga om en exceptionell situation, om landningen är oplanerad. Exempelvis luftfartsmyndigheten, alltså Transport- och kommunikationsverket, eller en myndighet som ansvarar för frågor som gäller inresa, såsom Tullen och Gränsbevakningsväsendet, kan vara skyldig att agera på det sätt som avses i artikeln. I praktiken kan artikeln innebära att myndigheten försöker bidra till att exempelvis flygbolag tillfälligt kan inkvartera passagerare och besättning på hotell nära flygplatsen. På basis av befintlig nationell lagstiftning och vedertagen praxis anses artikeln inte kräva några ändringar i lagstiftningen.

**Artikel 17.** Enligt artikel 17.1 ska parterna lämna varandra så omfattande bistånd som möjligt i straffrättsliga förfaranden som gäller de brott som avses i artikel 1. I samtliga fall ska den anmodade statens lagstiftning tillämpas.

Enligt artikel 17.2 ska bestämmelserna i punkt 1 inte påverka skyldigheterna enligt något annat bilateralt eller multilateralt avtal som helt eller delvis reglerar eller kommer att reglera ömsesidig rättslig hjälp i brottmål.

Punkt 1 förpliktar inte till ny lagstiftning för lämnande av ömsesidig rättslig hjälp, utan förpliktar till ett effektivt genomförande av befintlig lagstiftning. Nationell lagstiftning som huvudsakligen grundar sig på internationella förpliktelser finns i synnerhet i lagen om internationell rättshjälp i straffrättsliga ärenden, lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater och tillämpning av konventionen (148/2004), lagen om verkställighet i Europeiska unionen av frysningsbeslut av egendom eller bevismaterial (540/2005) och lagen om genomförande av direktivet om en europeisk utredningsorder på det straffrättsliga området (430/2017). Utgångspunkten såväl i den nationella lagstiftningen som i de internationella förpliktelser som ligger till grund för den är att rättshjälp lämnas i enlighet med lagstiftningen i den anmodade staten.

**Artikel 18.** Enligt artikeln ska varje part som har anledning att befara att ett brott som avses i artikel 1 kommer att begås, i enlighet med sin nationella lagstiftning, lämna alla tillgängliga upplysningar av betydelse till de parter den förmodar är de stater som avses i artikel 8.1 och 8.2

De stater som enligt bestämmelsen avses i artikel 8.1 är sådana parter som har jurisdiktion i de fall där brottet har begåtts inom respektive stats territorium, brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg registrerat i den staten, det luftfartyg ombord på vilket brottet har begåtts landar inom den statens territorium med den misstänkte alltjämt ombord, brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg som hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i den staten, eller brottet har begåtts av en medborgare i den staten. Vidare får enligt artikel 8.2 varje part utsträcka

sin jurisdiktion till att omfatta också fall där brottet har begåtts mot en medborgare i den staten, eller när brottet har begåtts av en statslös person som har sin vanliga vistelseort inom den statens territorium.

Informationsutbytet mellan myndigheterna ingår i deras normala verksamhet. Artikelns medför alltså inga nya skyldigheter, endast en skyldighet att iaktta befintlig nationell lagstiftning om utlämnande av uppgifter inom ramen för vilken myndigheterna kan utbyta information. Till exempel i fråga om polisen föreskrivs det i 1 kap. 1 § i polislagen att polisen ska sköta det internationella samarbete som hör till dess uppgifter. I 5 a kap. 54 § i samma lag föreskrivs om samarbete med militärunderrättelsemyndigheterna, i 55 § om samarbete med andra myndigheter och med företag och sammanslutningar och i 57 § om internationellt samarbete. Dessa paragrafer innehåller också bestämmelser om utlämnande av uppgifter. Artikelns kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel 19.** Enligt artikelns ska varje part, i enlighet med sin nationella lagstiftning, så snart som möjligt lämna Internationella civila luftfartsorganisationens råd alla tillgängliga upplysningar av betydelse som gäller a) omständigheterna kring brottet eller b) de åtgärder som vidtagits i enlighet med artikel 16.2 när en flygning har fördröjts eller avbrutits till följd av något av brotten enligt konventionen och som syftar till att underlätta för passagerarna och besättningen att så snart som möjligt fortsätta resan och utan dröjsmål återställa luftfartyget och dess gods till dess rättmätiga innehavare. Enligt punkt c ska varje part också lämna uppgifter om de åtgärder som vidtagits gentemot den som har eller misstänks ha begått brottet samt, i synnerhet, utgången av alla utlämningsförfaranden och andra rättsliga förfaranden.

Transport- och kommunikationsverket (Traficom) är den behöriga luftfartsmyndighet som meddelats ICAO i enlighet med 3 § 2 och 3 mom. i luftfartslagen (864/2014) och 2 § 3 mom. 2 punkten i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018). Transport- och kommunikationsverket ska lämna de uppgifter enligt artikelns som det fått i sin besittning till ICAO. Artikelns kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel 20.** I artikel 20 i konventionen föreskrivs om meningsskiljaktigheter mellan parterna i fråga om tolkningen och tillämpningen av konventionen. Enligt punkt 1 ska en tvist mellan två eller flera parter som inte kan lösas genom samråd hänskjutas till skiljeförfarande, om någon av dem begär det. Om inte parterna inom sex månader från det att begäran om skiljeförfarande framställts kan enas om hur skiljeförfarandet ska ordnas, kan vilken part som helst hänskjuta tvisten till Internationella domstolen genom ansökan i enlighet med domstolens stadga.

Enligt punkt 2 får varje stat vid undertecknande, ratifikation, godtagande eller godkännande av konventionen eller vid anslutning till den förklara att den inte anser sig vara bunden av föregående punkt. Föregående punkt är inte bindande för de andra parterna gentemot en part som har gjort ett sådant förbehåll. Enligt punkt 3 får varje part som har gjort ett förbehåll i enlighet med föregående punkt när som helst återta förbehållet genom en underrättelse till depositarien.

Finland har inte för avsikt att göra något sådant förbehåll som avses i punkt 2. Skiljeförfarandet kan vara ett skiljeförfarande inom ramen för den permanenta skiljedomstolen i Haag (FördrS 11/1924) eller något annat skiljeförfarande, om de stater som är parter kommer så överens. Internationella domstolens behörighet bestäms i enlighet med dess stadga (FördrS 1/1956). Finland har den 25 juni 1958 avgett en förklaring i enlighet med artikel 36.2 i stadgan enligt vilken Finland erkänner Internationella domstolens behörighet i tvistemål som gäller Finland självt. Artikelns kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artiklarna 21–25.** Artiklarna 21–25 innehåller de sedvanliga slutbestämmelserna i fördrag. I artikel 21 föreskrivs om undertecknande (punkt 1), ratifikation, godtagande och godkännande (punkt 2) samt anslutning till konventionen (punkt 3). Finland har för avsikt att ansluta sig till konventionen i enlighet med denna punkt 3.

Vidare föreskrivs det i punkt 4 att varje part som förbinder sig till konventionen a) ska underrätta depositarien om den jurisdiktion som den med stöd av sin nationella lagstiftning har fastställt i enlighet med artikel 8.2 och omedelbart underrätta depositarien om eventuella ändringar, och b) får förklara att den avser tillämpa bestämmelserna i artikel 1.4 d i enlighet med de principer i sin straffrätt som rör ansvarsfrihet på grund av familjerelationer. I fråga om dessa bestämmelser hänvisas det till de motiveringar som har lagts fram ovan. Således föreslås det i propositionen att riksdagen godkänner att Finland ger en sådan underrättelse som avses i artikel 21.4 a i konventionen, enligt vilken Finland med stöd av artikel 8.2 i konventionen utsträcker sin jurisdiktion till fall där brottet riktar sig mot en finsk medborgare och till fall där brottet har begåtts av en statslös person som har sin vanliga vistelseort inom finskt territorium. Dessutom föreslås att riksdagen godkänner en sådan förklaring som avses i artikel 21.4 b, enligt vilken Finland avser tillämpa bestämmelserna i artikel 1.4 d med iakttagande av de principer i sin straffrätt som rör ansvarsfrihet på grund av familjerelationer.

I artikel 22 föreskrivs det om konventionens ikraftträdande och i artikel 23 om uppsägning av konventionen. Enligt artikel 24 ska konventionen i förhållandet mellan parterna ha företräde framför följande instrument:

a) konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, och

b) tilläggsprotokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik till den i Montreal den 23 september 1971 ingångna konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten, undertecknad i Montreal den 24 februari 1988.

Finland har anslutit sig till den konvention som avses i a-punkten samt till det kompletterande protokollet som avses i b-punkten (FördrS 43/1998). Artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

Artikel 25 innehåller den sedvanliga bestämmelsen om depositariens (ICAO:s generalsekretäre) skyldighet att meddela parterna uppgifter om konventionen.

## 6.2 Pekingprotokollet

**Artikel I.** Enligt artikel I kompletterar protokollet den i Haag den 16 december 1970 ingångna konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg.

**Artikel II.** Artikeln ersätter artikel 1 i Haagkonventionen om de brott som parterna ska belägga med straff.

Punkt 1 i den nya artikeln motsvarar i stort artikel 1 i Pekingkonventionen. Det är fråga om handlingar där luftfartyg i trafik rättsstridigt och uppsåtligt tas i besittning eller under kontroll genom våld eller hot om våld, genom tvång eller med hjälp av tekniska medel.



Enligt 34 kap. 11 § 1 mom. 2 punkten i strafflagen handlar det i sådana fall fråga om kapning, om gärningen äventyrar flygsäkerheten. I paragrafens 3 mom. konstateras att om en sådan kapning som avses i 2 punkten endast har medfört obetydlig fara för flygsäkerheten och brottet, med beaktande av våldets eller hotets art, arten av något annat obehörigt tillvägagångssätt som använts vid gärningen eller andra omständigheter vid gärningen, även bedömt som en helhet är ringa, ska gärningsmannen inte dömas för kapning utan för de andra brott som gärningen innefattar. Som sådana brott kommer främst de brott mot liv och hälsa som är straffbara enligt 21 kap. i strafflagen i fråga, i synnerhet misshandel och grov misshandel (5 och 6 §) samt olaga hot och olaga tvång (25 kap. 7 och 8 § i strafflagen).

Enligt punkt 2 ska det vara straffbart att hota med att begå ett sådant brott som avses i punkt 1 eller att rättsstridigt och uppsåtligen låta någon ta emot ett sådant hot. En ytterligare förutsättning är att omständigheterna ska tyda på att hotet är trovärdigt.

En motsvarande bestämmelse finns i artikel 1.3 i Pekingkonventionen. Därför kan det hänvisas till det som konstateras ovan i motiveringen till den punkten. Av betydelse är i synnerhet 25 kap. 7 § i strafflagen (olaga hot), men som en gärning av typen hot finns det skäl att fästa uppmärksamhet också vid falskt alarm som är straffbart enligt 34 kap. 10 § i strafflagen. Slutsatserna är också desamma som i samband med punkten i konventionen.

Enligt punkt 3 a ska försök till sådana brott som avses i punkt 1 vara straffbara. Enligt 34 kap. 11 § 2 mom. i strafflagen är försök till kapning straffbart. Enligt 3 mom. ska gärningsmannen under vissa omständigheter inte dömas för kapning utan för de andra brott som gärningen innefattar. Av dem är exempelvis försök till misshandel och till grov misshandel straffbara med stöd av 21 kap. 5 § 2 mom. och 6 § 2 mom. i strafflagen. Försök till olaga hot och till olaga tvång är däremot inte straffbara. Detta underskott kan dock anses ringa, eftersom gärningar enligt 1 punkten i praktiken kan antas bli straffbara uttryckligen som kapning eftersom inte bägge förutsättningar enligt 3 mom. (endast obetydlig fara för flygsäkerheten och brottet bedömt som en helhet är ringa) uppfylls.

Enligt punkt 3 b ska det vara straffbart att organisera eller att styra någon att begå ett brott enligt punkt 1, 2 eller 3 a. Såsom har konstaterats ovan i samband med artikel 1.4 b i Pekingkonventionen är sådana gärningar som har att göra med att organisera ett brott anstiftan enligt 5 kap. 5 § eller medhjälp enligt 6 § i strafflagen.

Punkt 3 c förutsätter att medverkan som medgärningsman i sådana brott som avses i punkt 1, 2 eller 3 a ska vara straffbar. I det avseendet kan det hänvisas till det som konstaterats i samband med artikel 1.4 c i Pekingkonventionen. I 5 kap. 3 § i strafflagen föreskrivs att om två eller flera gemensamt har begått ett uppsåtligt brott, var och en bestraffas som gärningsman. I fråga om hänvisade artikel 1.3 a räcker det att var och en som gjort sig skyldig till brottet ifråga straffas för försök till brott med stöd av 5 kap. 6 § i strafflagen.

Enligt punkt 3 d ska det vara straffbart att rättsstridigt och uppsåtligen hjälpa någon annan att undvika undersökning, åtal eller straff, med vetskap om att personen har begått ett brott som avses i punkt 1, 2, 3 a, 3 b eller 3 c eller att personen är efterlyst för att åtalas för ett sådant brott eller har dömts för ett sådant brott. En motsvarande skyldighet finns i artikel 1.4 d i Pekingkonventionen som behandlas ovan. I 15 kap. 11 § i strafflagen föreskrivs det om straff för skyddande av brottsling och i 16 kap. 15 och 16 § om olaga befriande av fånge och om fångrymning. Medhjälp till fångrymning är straffbar med stöd av 5 kap. 6 § i strafflagen. Enligt 15 kap. 11 § 2 mom. i strafflagen ska inte den straffas som är delaktig i brottet eller den som står i ett bestämt förhållande till gärningsmannen. Protokollet gör det emellertid möjligt att med avseende på

punkt 3 d avge en förklaring enligt vilken en part tillämpar punkten med beaktande av de principer i dess straffrätt som rör ansvarsfrihet på grund av familjerelationer (se motiveringen till artikel XXII b nedan). Till skillnad från Pekingkonventionen finns det i fråga om denna punkt i protokollet inga sådana problem beträffande brottets allvarlighetsgrad som hänför sig till 15 kap. 11 § 2 mom. i strafflagen, eftersom alla brott som kommer i fråga är sådana att det för dem har föreskrivits strängare straff än fängelse i sex månader.

Punkt 4 förpliktar, liksom artikel 1.5 i Pekingkonventionen, till att kriminalisera antingen överenskommelse om att begå ett sådant brott som avses i punkt 1 eller 2 i artikeln (a) eller medverkan i en grups verksamhet för att begå dem (b). Inte heller i detta fall får det förutsättas att det brott man kommer överens om eller främjar eller ett straffbart försök till brottet faktiskt begås. Det går att tolka punkt 4 b så att det är möjligt att välja endast den ena av de främjandegärningar som anges (i eller ii). Enligt vad som konstateras ovan är det i handlingar enligt 1 punkten närmast fråga om kapning, i fråga om vissa handlingar, som bedömda som en helhet är ringa, om misshandelsbrott, olaga hot eller olaga tvång. Handlingar enligt punkt 2 är olaga hot och falskt alarm.

När det gäller punkt 4 a är det fråga om ett brott av typen stämplingsbrott eller förberedelsebrott, på motsvarande sätt som i artikel 1.5 i Pekingkonventionen. I strafflagen finns det ingen separat bestämmelse om stämpling som är tillämplig på denna punkt. Eftersom Haagkonventionen till sin karaktär måste kategoriseras som en konvention mot terrorism och de gärningar som avses i konventionen ofta har begåtts i terroristiskt syfte, är även i detta fall förberedelse till brott som begås i terroristiskt syfte, som är straffbart enligt 34 a kap. 2 § i strafflagen, av betydelse. Det omfattar sådan överenskommelse om brott som begåtts i terroristiskt syfte som avses i 1 § i kapitlet. Enligt den sistnämnda paragrafen kan man i terroristiskt syfte exempelvis begå olaga hot, falskt alarm, grov misshandel och kapning. Misshandel och olaga tvång hör inte till de brott som kan begås i terroristiskt syfte och för vilka förberedelse till brott som begås i terroristiskt syfte kan begås, men detta undskott kan anses ringa, eftersom det vid brott enligt punkt 1 knappast kan vara fråga om mindre brott än kapning.

När det gäller punkt 4 a måste det dock ytterligare noteras att det, om så krävs enligt nationell lagstiftning, kan förutsättas att någon av deltagarna företar en handling i syfte att främja genomförandet av överenskommelsen. Även här lämnas det i punkten öppet och till konventionspartens övervägande vad som i detta sammanhang ska avses med en främjandegärning. Således kan ett sådant försök till brott som avses i 5 kap. 1 § 2 mom. i strafflagen behöva beaktas på samma sätt som i artikel 1.5 i Pekingkonventionen, trots att inledningen till punkt 4 i princip utesluter ett krav på försök. I ett sådant fall kan de som har kommit överens om att begå ett brott, men som inte har deltagit i en försöksgärning bli skyldiga till anstiftan eller till medhjälp enligt 5 kap. 6 § i strafflagen på den grunden att den som gjort sig skyldig till försöket har övertalats till det eller före försöket genom råd eller på något annat sätt fått hjälp att göra det. Försök till alla sådana brott som avses i punkt 1 och 2 är inte straffbara, men de bestämmelser som hänför sig till försök kompletterar här i vilket fall som helst bestämmelserna i 34 a kap 2 §.

Punkt 4 b gäller brott som begås i en kriminell sammanslutnings verksamhet. Ovan har redan i samband med artikel 1.5 i Pekingkonventionen behandlats deltagande i en organiserad kriminell sammanslutnings verksamhet som är straffbart enligt 17 kap. 1 a § i strafflagen. Inte heller i detta fall uppfyller strafflagens bestämmelse kriminaliseringsskyldigheterna i fråga om någondera av de alternativ som avses i punkten. Med några få undantag är det straffbart att delta i en organiserad kriminell sammanslutnings verksamhet i vilken syftet är att begå brott för vilka det föreskrivna maximistraffet är fängelse i minst fyra år. Eftersom de brott som avses i punkt 1 huvudsakligen är kapningar för vilka det föreskrivna strängaste straffet är fängelse i tio år, finns

här ingen nämnvärd avvikelse. I fråga om brott enligt punkt 2 uppfylls inte kravet på maximistraff, eftersom maximistraffet för olaga hot är fängelse i två år och för falskt alarm fängelse i ett år. Enligt 17 kap. 1 a i strafflagen förutsätter straffbarhet för deltagande i en kriminell sammanslutnings verksamhet dessutom att ett sådant brott eller ett straffbart försök till ett sådant brott som sammanslutningen har som syfte begås. Det är möjligt att betrakta främjande av ett brott som begåtts av någon annan som medhjälp enligt 5 kap. 6 § i strafflagen, men också här förutsätter straffbarheten att det brott eller straffbara försök till brottet som främjas begås. Genomförandet av den nya artikel 1.4 grundar sig därför på det alternativ som anges i led a och på det sättet att inga lagstiftningsändringar trots de konstaterade underskotten i detta sammanhang behöver göras.

**Artikel III.** Artikeln ersätter artikel 2 i Haagkonventionen enligt följande: ”Varje part förbinder sig att belägga de brott som avses i artikel 1 med stränga straff.” Den tidigare formuleringen lyder: ”Varje fördragsslutande stat förbinder sig att belägga brottet med stränga straff.” Någon större förändring sker alltså inte.

För kapning döms till fängelse i minst två och högst tio år, för olaga hot till böter eller fängelse i högst två år och för falskt alarm till böter eller fängelse i högst ett år. För de andra brott utöver kapning som har lagts till artikel 1.1 döms till böter eller till fängelse i högst två år (misshandel och olaga tvång) och till fängelse i minst ett år och högst tio år (grov misshandel).

När det gäller straffbarheten för en handling som begås av en medgärningsman, en anstiftare, en medhjälpare eller en person som gjort sig skyldig till ett försök till ett brott hänvisas till det som konstaterats ovan i samband med artikel 3 i Pekingkonventionen. Även i detta fall lämnar artikeln rum för flexibilitet. För brotten i fråga har det föreskrivits straffskalor som motsvarar hur allvarliga de är rent allmänt, alltså hur farliga och skadliga de är. Artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel IV.** Genom artikeln införs en ny artikel 2a i Haagkonventionen.

Enligt punkt 1 i den nya artikeln får varje part i överensstämmelse med sina nationella rättsprinciper vidta åtgärder för att ställa en juridisk person till ansvar när en person som är ansvarig för ledningen eller kontrollen av denna juridiska person har begått ett sådant brott som avses i artikel 1. Ansvar kan vara straffrättsligt, civilrättsligt eller administrativt. Enligt punkt 2 ska sådant ansvar inte inverka på förövarnas straffrättsliga ansvar.

I punkt 3 konstateras att om en part vidtar de åtgärder som fordras för att göra en juridisk person ansvarig i enlighet med punkt 1, ska den sträva efter att se till att de straffrättsliga, civilrättsliga eller administrativa påföljder som tillämpas är effektiva, proportionella och avskräckande. Påföljderna får innefatta ekonomiska påföljder.”

En motsvarande punkt finns i artikel 4 i Pekingkonventionen, där det som konstaterats i motiveringen huvudsakligen gäller även här. Denna artikel förutsätter alltså inte heller att en juridisk person ska ställas till ansvar och följaktligen inte att lagstiftningen ändras eller andra åtgärder vidtas i samband med tillträdet till konventionen. Som ett komplement till det som konstaterats i samband med artikel 4 i Pekingkonventionen kan konstateras att straffansvaret för juridiska personer för brott enligt artikel 1 i Haagkonventionen, i dess ändrade lydelse enligt protokollet, i Finland endast hänförs till olaga hot under vissa ytterligare förutsättningar som anges i 25 kap. 10 § 2 mom. i strafflagen.

**Artikel V.** Enligt artikeln ersätts artikel 3.1 i Haagkonventionen med en ny artikel 3.1. Enligt den anses ett luftfartyg vid tillämpning av konventionen vara i trafik från det ögonblick då markpersonal eller besättning 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 de behöriga myndigheterna tar över ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord. Enligt bestämmelsens tidigare ordalydelse anses ett luftfartyg vara under flygning från det alla ytterdörrar efter embarkering stängts till dess någon av dessa dörrar har öppnats för debarkering. Definitionen av läget vid nödlandning är oförändrad.

Enligt punkt 2 ersätts i den engelska versionen av artikel 3.3 ordet ”*registration*” med ordet ”*registry*” till konventionen. I den svenska versionen ersätts ”den stat[s område], där luftfartyget är registrerat” med ”luftfartygets registreringsstat”.

Enligt punkt 3 ersätts i artikel 3.4 ”vilka nämnes” med ”som avses”.

Enligt punkt 4 ersätts artikel 3.5 i konventionen med följande: ”5. Trots bestämmelserna i punkt 3 och 4 tillämpas artiklarna 6, 7, 7a, 8, 8a, 8b och 10 oberoende av luftfartygets startplats eller faktiska landningsplats, om den som har eller misstänks ha begått brottet påträffas i en annan stat än luftfartygets registreringsstat.” Genom ändringen fogas till konventionstexten de artiklar 7a, 8a och 8b som har lagts till genom protokollet.

Artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel VI.** Genom artikeln införs som artikel 3a i Haagkonventionen en bestämmelse som definierar konventionens förhållande till annan internationell rätt. Enligt punkt 1 ska inget i konventionen inverka på de andra rättigheter, skyldigheter och ansvar som stater och enskilda har enligt internationell rätt, särskilt ändamålen och grundsatserna i Förenta nationernas stadga, konventionen angående internationell civil luftfart och internationell humanitär rätt.

Enligt punkt 2 gäller konventionen inte väpnade styrkors verksamhet under en väpnad konflikt som regleras av internationell humanitär rätt, med den innebörd dessa termer har i internationell humanitär rätt, och inte heller verksamhet som utövas av en stats väpnade styrkor då de fullgör sina officiella uppgifter, i den utsträckning verksamheten regleras av andra regler i internationell rätt.

Enligt punkt 3 ska bestämmelserna i punkt 2 inte tolkas så att annars olagliga handlingar tolereras eller betraktas som lagenliga, eller så att väckande av åtal med stöd av annan lagstiftning utesluts.

Artikeln motsvarar artikel 6 i Pekingkonventionen, här hänvisas således till det som konstaterats i samband med den. Artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel VII.** Artikeln ersätter artikel 4 i Haagkonventionen om parternas straffrättsliga behörighet.

Enligt punkt 1 i den nya artikeln ska varje part vidta nödvändiga åtgärder att utsträcka sin jurisdiktion till de brott som avses i artikel 1 och till alla andra sådana våldshandlingar mot passagerare eller besättning som den misstänkte förövaren har begått i samband med brotten i följande fall:

a) när brottet har begåtts inom den statens område,

- b) när brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg registrerat i den staten,
- c) när det luftfartyg ombord på vilket brottet har begåtts landar inom den statens område med den misstänkte alltjämt ombord,
- d) när brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg som hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i den staten,
- e) när brottet har begåtts av en medborgare i den staten.

Punkt 1 motsvarar nästan helt artikel 8.1 i Pekingkonventionen. Med avvikelse från det sistnämnda gäller bestämmelsen utöver de brott som avses i artikel 1 alla våldshandlingar som har samband med de brott som den misstänkte förövaren har riktat mot passagerare eller besättning. Till dessa delar är det närmast fråga om misshandelsbrott eller andra brott mot liv eller hälsa som är straffbara enligt 21 kap. i strafflagen. På grund av likheterna i behörighetsgrunderna gäller det som konstaterats ovan i samband med artikel 8 i Pekingkonventionen.

När det gäller punkterna 1 c och 1 d förutsätter behörighetsgrunderna för landningsstat och operatörsstat också i detta fall att lagstiftningen ändras. De olika alternativen och därtill hörande frågor har behandlats ovan i samband med artikel 8 i Pekingkonventionen.

Enligt punkt 2 får varje part också utsträcka sin jurisdiktion till sådana brott i följande fall:

- a) när brottet begåtts mot en medborgare i den staten,
- b) när brottet har begåtts av en statslös person som har sin vanliga vistelseort inom den statens område.

När det gäller denna punkt kan det hänvisas till det som konstaterats ovan i samband med artikel 8.2 i Pekingkonventionen och till motiveringen till artikel XXII som redogörs nedan.

I enlighet med punkt 3 ska varje part även vidta nödvändiga åtgärder för att utsträcka sin jurisdiktion till de brott som avses i artikel 1 i de fall då den misstänkte befinner sig inom dess område och parten inte med stöd av artikel 8 utlämnar personen för brott till någon av de parter som i enlighet med tillämpliga punkter i denna artikel har utsträckt sin jurisdiktion till dessa brott. Vad gäller denna punkt kan det hänvisas till det som konstaterats ovan i samband med artikel 8.3 i Pekingkonventionen.

Enligt punkt 4 utesluter konventionen inte utövande av straffrättslig jurisdiktion i enlighet med nationell lag. Bestämmelsen motsvarar artikel 8.4 i Pekingkonventionen och här hänvisas således till det som konstaterats ovan i samband med den.

**Artikel VIII.** Artikel 5 ersätter artikel 5 i Haagkonventionen. Enligt nya artikel 5 ska de parter som för utförande av flygtransport bildar sådana gemensamma organisationer eller internationella företag som använder luftfartyg införda i gemensamma eller internationella register på ett ändamålsenligt sätt för varje luftfartyg fastställa vilken av dessa stater som ska utöva jurisdiktion och anses vara registreringsstat vid tillämpningen av konventionen och meddela detta till Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare, som ska delge alla parter i denna konvention detta meddelande.

I praktiken ändras inte bestämmelsens innehåll, ändringarna gäller främst ordalydelse och formulering. Den nya artikeln har samma innehåll som artikel 15 i Pekingkonventionen och här hänvisas således till vad som konstaterats ovan i samband med den artikeln.

**Artikel IX.** Artikeln ersätter artikel 6.4 i Haagkonventionen. Enligt nya punkt 4 ska en part, om den har gripit en person med stöd av artikel 6, omedelbart underrätta de parter som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet i enlighet med artikel 4.1 och som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet och underrättat depositarien i enlighet med artikel 4.2 och, om den finner det lämpligt, alla andra berörda stater om att personen har gripits och om de omständigheter som motiverar gripandet. Den part som verkställer den preliminära undersökning som avses i punkt 2 ska utan dröjsmål underrätta nämnda parter om undersökningens resultatet och ange huruvida den avser utöva sin jurisdiktion.

En motsvarande bestämmelse finns i artikel 9 i Pekingkonventionen, här hänvisas således till det som konstaterats ovan i samband med den.

Enligt den punkt 4 som ersätts ”har stat i enlighet med artikeln tagit någon i förvar, ska till den stat, där luftfartyget är registrerat, till den i 1 punkten (c) av artikel 4 nämnda staten (när brottet har begåtts ombord på ett luftfartyg som hyrts ut utan besättning till en person som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i den staten), den stat i vilken den omhändertagna är medborgare, samt, om förstnämnda stat finner det lämpligt, den stat vars medborgare tagits i förvar och, om den anser det lämpligt, till varje annan stat som saken berör omedelbart lämnas underrättelse om att vederbörande tagits i förvar och om de omständigheter som berättigar därtill. Den stat som verkställer i 2 punkten av denna artikel avsedd preliminär undersökning ska utan dröjsmål lämna ovan nämnda stater meddelande om undersökningens resultatet och om huruvida den har för avsikt att utöva domsrätt.”

Att denna punkt ersätts med ny text medför inga betydande ändringar i konventionens innehåll. I den punkt som ersätts uppräknas mer detaljerat än i den nya texten alla de stater som i en sådan situation ska underrättas om vidtagna åtgärder. I den text som ersätts nämndes dock att också andra stater än de uppräknade ska underrättas, om detta anses lämpligt. I den nya texten ingår fortfarande alternativet att underrätta också andra stater man finner lämpligt. Det sker således ingen innehållsmässig ändring och fortfarande underrättas alla stater man finner lämpligt. På det sätt som konstateras i samband med artikel 9.4 i Pekingkonventionen kräver artikeln inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel X.** Genom artikeln införs en ny artikel 7a i Haagkonventionen. Enligt den ska den som grips eller är föremål för andra åtgärder eller förfaranden med stöd av konventionen garanteras en rättvis behandling och åtnjuta alla rättigheter och garantier i enlighet med lagstiftningen i den stat där personen befinner sig och med tillämpliga bestämmelser i internationell rätt, däribland internationell rätt om de mänskliga rättigheterna. En motsvarande bestämmelse ingår också i artikel 11 i Pekingkonventionen och därför hänvisas här till de synpunkter som framförts ovan i motiveringen till artikel 11.

**Artikel XI.** Genom artikeln görs ändringar av teknisk natur i artikel 8 i Haagkonventionen. Artikeln innehåller samma bestämmelser om utlämning för brott som i artikel 12 i Pekingkonventionen och därför kan det hänvisas till de synpunkter som framförts ovan i motiveringen till den artikeln.

Innehållet i artikelns bestämmelser förblir i övrigt oförändrat, men till artikeln fogas en ny punkt 5, där det preciseras att de brott som avses i artikel 1.4 a och b vid utlämning för brott mellan parter ska behandlas som likvärdiga. Ändringarna kräver inga ändringar i finsk lagstiftning.

**Artikel XII.** Genom artikeln införs en ny artikel 8a i Haagkonventionen. Den ålägger en skyldighet att inte betrakta något av de brott som avses i artikel 1 som ett politiskt brott, ett brott förknippat med ett politiskt brott eller ett brott inspirerat av politiska motiv när det gäller utlämning för brott eller ömsesidig rättslig hjälp. Följaktligen får en begäran om utlämning för brott eller ömsesidig rättslig hjälp med anledning av ett sådant brott inte avslås endast av det skälet att den gäller ett politiskt brott, ett brott förknippat med ett politiskt brott eller ett brott inspirerat av politiska motiv. En motsvarande bestämmelse finns i artikel 13 i Pekingkonventionen, så här hänvisas det till vad som sagts i samband med den artikeln. Artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel XIII.** Genom artikeln införs en ny artikel 8b i Haagkonventionen. Enligt den ska inget i konventionen tolkas så att skyldighet att utlämna för brott eller att lämna ömsesidig rättslig hjälp uppkommer om den anmodade parten har grundad anledning att misstänka att begäran om utlämning för sådana brott som avses i artikel 1 eller om ömsesidig rättslig hjälp i fråga om sådana brott har framställts i syfte att åtala eller straffa en person på grund av personens ras, religion, nationalitet, etniska härkomst, politiska åsikter eller kön, eller att bifall till begäran skulle vara till men för den personens ställning av något av dessa skäl. En motsvarande bestämmelse ingår i artikel 14 i Pekingkonventionen, så här hänvisas det till vad som konstaterats i samband med den artikeln.

**Artikel XIV.** Artikeln ersätter artikel 9.1 i Haagkonventionen enligt följande: ”När någon av de handlingar som avses i artikel 1.1 har skett eller är på väg att ske, ska parterna vidta alla lämpliga åtgärder för att återföra kontrollen över luftfartyget till dess lagliga befälhavare eller för att vidmakthålla befälhavarens kontroll över luftfartyget.”

Enligt den tidigare lydelsen av artikel 9.1 ska ”de fördragsslutande staterna, har i a punkten av artikel 1 nämnd handling skett eller håller sådan på att ske, vidtaga alla vederbörliga åtgärder för att återföra kontrollen över luftfartyget till dess lagliga befälhavare eller för att vidmakthålla dennes kontroll över fartyget.” Skillnaden mellan den nya bestämmelsen och den tidigare ordalydelsen är språklig och behandlas närmare i samband med artikel XVII.2. Den andra ändringen gäller bestämmelsen i artikel XVII.1 om den term som ska användas om parterna och också den ändringen är språklig.

Den tredje ändringen gäller endast den finska versionen av protokollet.

Enligt 56 § i luftfartslagen utövar befälhavaren den högsta myndigheten ombord. Om ordning, säkerhet eller något annat nödvändigt skäl kräver det har befälhavaren rätt att vägra ta ombord och av tvingande skäl före starten avlägsna eller, om flygningen påbörjats, vid den första lämpliga landningsplatsen landsätta en medlem av besättningen, passagerare eller gods. Enligt 60 § har luftfartygets befälhavare, om ett luftfartyg är i fara eller om passagerarnas eller besättningens säkerhet annars kräver det, rätt att gripa eller visitera personer eller granska eller omhändertaga gods för att återställa ordningen eller för att avvärja en fara som hotar säkerheten. Befälhavaren har för gripandet, visiteringen, granskningen eller omhändertagandet rätt att använda sådana nödvändiga maktmedel som utifrån en helhetsbedömning kan anses försvarliga med hänsyn till hur stor faran är och situationen också i övrigt. De nuvarande bestämmelserna i luftfartslagen ger luftfartygets befälhavare tillräckliga befogenheter och medel för att hålla luftfartyget under kontroll, så artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel XV.** Artikeln ersätter artikel 10.1 i konventionen. Enligt nya punkt 1 ska parterna lämna varandra så omfattande bistånd som möjligt i samband med straffrättsliga förfaranden som inletts med anledning av de brott som avses i artikel 1 och andra handlingar som avses i artikel 4. I samtliga fall ska den anmodade statens lagstiftning tillämpas.

Enligt den punkt 1 som ersätts ska ”de fördragsslutande staterna giva varandra så omfattande bistånd som möjligt i samband med straffrättsliga förfaranden i anledning av brottet och andra i artikel 4 nämnda handlingar. I samtliga fall ska tillämpas lagen i den stat, av vilken bistånd begäres.” Här är det fråga om en språklig ändring som på svenska snarast är en fråga om modernisering av språket.

En innehållsmässigt motsvarande bestämmelse finns i artikel 17.1 i Pekingkonventionen, således hänvisas här till de motiveringar som redogörs i samband med den artikeln. Artikelns kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel XVI.** Genom artikeln fogas en ny bestämmelse till konventionen som artikel 10a enligt vilken varje part som har anledning att befara att ett brott som avses i artikel 1 kommer att begås ska, i enlighet med sin nationella lagstiftning, lämna alla tillgängliga upplysningar av betydelse till de parter som den förmodar är de stater som avses i artikel 4.1 och 4.2. En motsvarande bestämmelse finns i artikel 18 i Pekingkonventionen, och därför hänvisas här till vad som redogörs i samband med den artikeln. Artikelns kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel XVII.** Enligt punkt 1 ska i Haagkonventionen alla hänvisningar till ”fördragsslutande stat” och ”fördragsslutande stater” (t.ex. engl. *Contracting State*) ersättas med hänvisningar till ”part” och ”parter” (*State Party*).

Enligt punkt 2 ska alla hänvisningar i konventionen till ”han” och ”honom” ersättas med hänvisningar till ”personen”. I den engelska protokollstexten lyder bestämmelsen: ”*All references in the Convention to “him” and “his” shall be replaced by “that person” and “that person's” respectively.*” I den konventionstext som ändras hänvisas det till exempel till befälhavaren med pronomenet han, medan det i protokollet som ersättande uttryck används substantivet ”person” för att undvika en ton som syftar på kön i språk med skilda pronomina för män och kvinnor (såsom han och hon). I finskan har denna ändring ingen betydelse. Artikelns kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artiklarna XVIII–XXI och XXIII–XXV.** Artiklarna innehåller de för statsfördrag typiska slutbestämmelserna. I artiklarna föreskrivs om de olika språkversionernas lika giltighet (artikel XVIII), att konventionen och protokollet ska tolkas som ett enda instrument som kallas Haagkonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2010 års Pekingprotokoll (artikel XIX), om undertecknande (artikel XX), ratifikation, godtagande eller godkännande av protokollet och om anslutning till det samt om protokollets depositarie (artikel XXI), ikraftträdande (artikel XXIII), uppsägning (artikel XXIV) och andra sedvanliga slutbestämmelser (artikel XXV). Artikelns kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel XXII.** Vid ratifikation, godtagande eller godkännande av detta protokoll eller vid anslutning till protokollet, enligt artikeln,

a) ska varje part underrätta depositarien om den jurisdiktion staten med stöd av sin nationella lagstiftning har fastställt i enlighet med artikel 4.2 i Haagkonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2010 års Pekingprotokoll, och omedelbart underrätta depositarien om eventuella förändringar, och



b) får varje part förklara att den avser att tillämpa bestämmelserna i artikel 1.3 d i Haagkonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2010 års Pekingprotokoll, i enlighet med de principer i dess straffrätt som rör ansvarsfrihet på grund av familjerelationer.

I detta sammanhang hänvisas till de beskrivna motiveringarna till artikel VII i protokollet (dvs. artikel 4.3 i Haagkonventionen) och till artikel II (dvs. artikel 1.2 d i Haagkonventionen). Bestämmelsen motsvarar dessutom artikel 21.4 i Pekingkonventionen, vars motiveringar också redogörs ovan. Följaktligen föreslås det i propositionen att riksdagen godkänner att Finland ger en underrättelse enligt artikel XXII.1 a i protokollet, enligt vilken Finland i enlighet med artikel 4.2 i Haagkonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2010 års Pekingprotokoll utsträcker sin jurisdiktion till fall där brottet riktar sig mot en finsk medborgare och till fall där brottet har begåtts av en statslös person som har sin vanliga vistelseort inom finskt territorium. Dessutom föreslås det att riksdagen godkänner en förklaring enligt artikel XXII.1 b i protokollet, enligt vilken Finland tillämpar bestämmelserna i artikel 1.3 d i Haagkonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2010 års Pekingprotokoll, med iakttagande av de principer i straffrätten som rör ansvarsfrihet på grund av familjerelationer.

### 6.3 Montrealprotokollet

**Artikel I.** I artikeln fastställs det avtal som ändras genom Montrealprotokollet. Genom protokollet ändras den i Tokyo den 14 september 1963 ingångna konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg. Tokyokonventionen har för Finlands del trätt i kraft den 1 juli 1971 (FördrS 22/1971). Artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel II.** Artikeln ersätter artikel 1.3 i Tokyokonventionen. I nya punkt 3 a definieras begreppet luftfartyg under flygning vid tillämpning av konventionen. Ett luftfartyg anses vara under flygning från det ögonblick då alla dess ytterdörrar stängs efter ombordstigning till det ögonblick då någon av ytterdörrarna öppnas för avstigning. Vid nödlandning ska flygningen anses fortsätta till dess att de behöriga myndigheterna tar över ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord. I punkt 3 b föreskrivs det att när operatörens stat inte är samma stat som den stat där luftfartyget är registrerat, anses termen ”registreringsstat” i artikel 4 och uttrycket ”den stat, där luftfartyget är registrerat” i artiklarna 5 och 13 i denna konvention syfta på operatörens stat.

Enligt konventionens tidigare definition ”bör luftfartyg anses vara under flygning från det ögonblick då motorernas effekt ökas för att bringa fartyget att lyfta till det ögonblick då landningsrörelsen avslutats.” Genom ändringen ändras alltså definitionen av flygning så att flygningen omfattar en längre tid. När en flygning enligt den tidigare definitionen inleddes från det att motorernas effekt ökas och avslutades vid utgången av landningsrörelsen, anses framöver början och slutet på en flygning vara kopplade till det ögonblick då ytterdörrarna stängs respektive öppnas.

Artikel 2 i Pekingkonventionen innehåller en definition av en flygning som motsvarar definitionen i Montrealprotokollet. Ovan i samband med artikel 2 i Pekingkonventionen har det redan konstaterats att det i luftfartslagen (genom vilken Tokyokonventionen har genomförts i Finland) inte finns någon definition av flygning. Tokyokonventionen gäller störningar ombord på luftfartyg och ställer minimikrav på den nationella lagstiftningen. Konventionen utgår från att personer som gjort sig skyldiga till störande beteende ska ställas till straffansvar. Detta bottnar i tanken att straffen för störande beteende ska ha en förebyggande effekt. I 59 § i luftfartslagen finns det bestämmelser om passagerares skyldigheter under flygning. Enligt paragrafen får passagerarna inte äventyra flygningen, besättningens eller passagerarnas säkerhet. Passagerarna

ska följa de påbud som besättningen utfärdar för att upprätthålla säkerheten och ordningen under flygningen. I paragrafen tas det inte ställning till huruvida en eventuell förbjuden verksamhet sker först mellan det att motorernas effekt ökas och det att landningsrörelsen avslutats i enlighet med den definition som ska ersättas eller mellan det att dörrarna stängs respektive öppnas i enlighet med den nya definitionen. Tillämpningsområdet för bestämmelsen i luftfartslagen har alltså inte begränsats till ett luftfartyg under flygning, så som i den ursprungliga Tokyokonventionen, och tillämpningsområdet för bestämmelsen i luftfartslagen är alltså mer omfattande än definitionen av flygning i den ursprungliga Tokyokonventionen. Inte heller den nu aktuella artikel II i Montrealprotokollet ålägger parterna att föreskriva om en definition av flygning i den nationella lagstiftningen, och följaktligen krävs det inga ändringar i lagstiftningen i detta hänseende.

**Artikel III.** Artikel 2 ersätter artikel 2 i Tokyokonventionen som begränsar konventionens tillämpningsområde. Utan denna bestämmelse i artikel 2 skulle Tokyokonventionen i enlighet med artikel 1.1 a tillämpas på alla straffbelagda handlingar. Enligt nya artikel 2 ska dock inga bestämmelser i konventionen anses medföra befogenhet eller skyldighet att vidta åtgärder med anledning av handlingar som utgör brott enligt lagar av politisk natur eller lagar som grundar sig på diskriminering av någon orsak såsom ras, religion, nationalitet, etnisk härkomst, politiska åsikter eller kön, om inte en sådan åtgärd påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 4. Enligt denna artikel 4 i Tokyokonventionen får ”en fördragsslutande stat som icke är registreringsstat för luftfartyget icke ingripa mot luftfartyget medan detta är under flygning i syfte att utöva straffrättslig jurisdiktion med anledning av brott, förövat ombord på luftfartyget, utom i följande fall:

- a) brottet har verkningar inom denna stats territorium;
- b) brottet har begåtts av eller är riktat mot någon som är medborgare eller stadigvarande bosatt i denna stat;
- c) brottet är riktat mot denna stats säkerhet;
- d) brottet består i överträdelse av i denna stat gällande regler eller föreskrifter beträffande flygning eller manövrering av luftfartyg;
- e) utövandet av jurisdiktion är nödvändigt till säkerställande av att denna stats förpliktelser enligt multilateralt internationellt fördrag fullgörs.”

Den tidigare ordalydelsen i Tokyokonventionens artikel 2 är följande: ”Utom i fall som avses i artikel 4 får icke någon bestämmelse i denna konvention anses medföra befogenhet eller skyldighet att vidtaga åtgärder med anledning av brott av politisk natur eller handling som utgör brott enligt lagstiftning grundad på ras- eller religionsdiskriminering, såframt sådan åtgärd ej påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande personer eller egendom.” I denna tidigare bestämmelse nämns ras och religion som diskrimineringsgrunder, medan den nya bestämmelsen breddar förteckningen över förbjudna diskrimineringsgrunder till att utöver de nämnda även omfatta nationalitet, etniskt ursprung, politisk åsikt och kön. Den nya bestämmelsen anger också att förteckningen är riktgivande, vilket innebär att också diskriminering utifrån någon annan orsak kan betraktas som sådan förbjuden diskriminering som avses i artikel 2 i Montrealprotokollet.

Den nya ordalydelsen i bestämmelsen medför inte några egentliga nya skyldigheter, snarast handlar det om en uppdatering av ordalydelsen som redan tidigare gäller brott mot lagar av politisk natur eller lagar som grundar sig på diskriminering. Artikelns kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel IV.** Artikelns ersätter artikel 3 i Tokyokonventionen om grunderna för straffrättslig jurisdiktion.

I punkt 1 i den nya artikeln fastställs vilken stat som har rätt att utöva jurisdiktion över brott och andra handlingar begångna ombord på ett luftfartyg. Enligt denna punkt har den stat där ett luftfartyg är registrerat rätt att utöva jurisdiktion. Punkten motsvarar i sak den tidigare ordalydelsen i bestämmelsen.

Enligt punkt 1a har en stat även rätt att utöva jurisdiktion a) i egenskap av landningsstat, när det luftfartyg ombord på vilket brottet eller handlingen begås landar inom dess område med den misstänkte alltjämt ombord, och b) i egenskap av operatörsstat, när det luftfartyg där brottet eller gärningen begås har hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i den staten.

I punkt 2 i den artikel som ska ersättas föreskrivs att ”fördragsslutande stat åligger att vidtaga de åtgärder som fordras för att den ska kunna utöva sin jurisdiktion i egenskap av registreringsstat beträffande brott, förövade ombord på luftfartyg, som är registrerat i denna stat.” I punkt 3 i samma artikel fastställs det att konventionen inte utesluter utövande av straffrättslig jurisdiktion enligt nationell lag.

Den nya artikel 3 avviker till innehåll och struktur från artikel 8 i Pekingkonventionen och artikel VII i Pekingprotokollet som har behandlats tidigare. Enligt punkt 1 är den stat där ett luftfartyg är registrerat behörig i förhållande till brott som begås ombord. Enligt punkt 1a har en stat även rätt att utöva jurisdiktion när staten är landningsstat eller operatörsstat. Vad gäller de sistnämnda är det fråga om sådana behörighetsgrunder där artikel 8 i Pekingkonventionen och artikel VII i Pekingprotokollet förpliktar parterna att upprätta behörighet i fråga om de brott som avses i de fördragen, medan punkt 1a i denna artikel ger rätt att upprätta behörighet utan att binda den till vissa brott. Med stöd av denna punkt kan behörighet upprättas avseende alla brott som strider mot strafflagen, med beaktande av artikel 1.1 a i Tokyokonventionen. Punktens innebörd torde ligga i att parterna med stöd av den senare i artikeln kan åläggas att upprätta en behörighetsgrund för sådana fall och att behörigheten i egenskap av landningsstat kan upprättas mer allmängiltigt utan att binda den till de tilläggsvillkor som anges i 2a punkten.

Punkt 2 i den nya artikeln ålägger de fördragsslutande staterna att vidta nödvändiga åtgärder för att i egenskap av registreringsstat för ett luftfartyg utsträcka sin jurisdiktion till brott begångna ombord på luftfartyg som är registrerade i den staten. Med avseende på den behörighetsgrunden kan det hänvisas till vad som konstaterats i samband med artikel 8.1 b i Pekingkonventionen. Såsom framgår av 1 kap. 2 § i strafflagen omfattas inte alla brott som begås ombord på finska luftfartyg av tillämpningsområdet för finsk straffrätt. I praktiken är de begränsningar av tillämpningsområdet för finsk straffrätt som följer av paragrafen av mycket ringa betydelse och har i samband med genomförandet av motsvarande internationella förpliktelser inte ansetts orsaka behov att ändra lagstiftningen.

Enligt punkt 2a ska varje fördragsslutande stat även vidta nödvändiga åtgärder för att utsträcka sin jurisdiktion till brott begångna ombord på luftfartyg, antingen i egenskap av landningsstat eller av operatörsstat. Denna punkt gäller med stöd av artikel 1.1 a i Tokyokonventionen alla

brott som begås ombord på luftfartyg och som strider mot strafflagen. Jurisdiktion i egenskap av landningsstat ska utövas när det luftfartyg ombord på vilket brottet begås senast har avgått från eller avses göra sin följande landning inom statens område och luftfartyget därefter landar inom statens område med den misstänkte alltiämt ombord, och när luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord eller god ordning och disciplin ombord äventyras. Jurisdiktion i egenskap av operatörsstat ska utövas när brottet begås ombord på ett luftfartyg som hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i den staten.

Jämfört med motsvarande bestämmelser i Pekingkonventionen och i Pekingprotokollet förutsätter punkt 2a, som genom artikel IV i Montrealprotokollet fogats till Tokyokonventionen, att det upprättas behörighet avseende landningsstaten under vissa tilläggsvillkor som gäller resans gång samt äventyrande av säkerhet, ordning och disciplin ombord. Punkt 2a led a i förpliktar till att upprätta behörighet utifrån status som landningsstat när brottet begås ombord på ett luftfartyg som landar inom statens territorium med den misstänkte alltiämt ombord. Även artikel 8.1 c i Pekingkonventionen och artikel 4.1 c i Haagkonventionen, som ska ersättas med artikel VII i Pekingprotokollet, förpliktar till att införa en sådan behörighetsgrund. Också bestämmelserna i Montrealprotokollet om nya obligatoriska behörighetsgrunder kräver en ändring av bestämmelserna i 1 kap. i strafflagen. De olika alternativen och frågor i samband med dem har redan behandlats ovan i samband med artikel 8 i Pekingkonventionen.

Enligt punkt 2b ska en fördragsslutande stat när den utövar jurisdiktion i egenskap av landningsstat beakta huruvida handlingen i fråga också är ett brott i operatörsstaten. Punktens innebörd är oklar, eftersom den inte förutsätter andra åtgärder än ”beaktande” och alltså inte klart förutsätter en sådan behörighetsgrund i lagstiftningen som är beroende av att handlingen är straffbar även i operatörsstaten. Således kan det inte heller anses att denna punkt förutsätter ändringar i lagstiftningen.

Enligt punkt 3 utesluter konventionen inte utövande av straffrättslig jurisdiktion i enlighet med nationell lag.

**Artikel V.** Till Tokyokonventionen fogas genom artikeln som en ny artikel 3a en bestämmelse om samordning av åtgärder mellan parter med jurisdiktion. Om en fördragsslutande stat som utövar sin jurisdiktion enligt artikel 3 har blivit informerad om eller annars fått kännedom om att en eller flera andra fördragsslutande stater har inlett en utredning eller ett rättsligt förfarande eller väckt åtal beträffande samma brott eller handlingar, ska den fördragsslutande staten vid behov rådgöra med dessa andra fördragsslutande stater i syfte att samordna åtgärderna.

Förpliktelsena enligt artikeln påverkar inte en fördragsslutande stats förpliktelser enligt artikel 13. I artikel 13 i Tokyokonventionen föreskrivs om parternas rättigheter och skyldigheter bland annat i samband med mottagande och överlämnande, tagande i förvar och preliminär undersökning av personer misstänkta för brott.

En bestämmelse med motsvarande innehåll ingår också i artikel 9.4 i Pekingkonventionen och i artikel IX i Pekingprotokollet. På grund av likheterna mellan bestämmelserna hänvisas här till det som tidigare konstaterats i samband med artikel 9 i Pekingkonventionen.

**Artikel VI.** Genom bestämmelsen stryks artikel 5.2 i Tokyokonventionen som gäller definitionen av flygning. Genom artikel II i Montrealprotokollet införs en definition av flygning i artikel 1.3 i Tokyokonventionen.

**Artikel VII.** Artikeln ersätter helt artikel 6 i Tokyokonventionen och i punkterna 2, 3 och 4 i artikeln tas det in hänvisningar till säkerhetsvakter ombord (*in-flight security officer, IFSO*, som på engelska också kallas *sky marshal*).

I punkt 1 i den nya artikeln föreskrivs det att en befälhavare för ett luftfartyg har rätt att vidta skäligen åtgärder, inbegripet gripande, om befälhavaren har grundad anledning att förmoda att någon person har begått eller är i färd att begå ett sådant brott eller en sådan handling som avses i artikel 1.1 i konventionen. Sådana skäligen åtgärder ska vara nödvändiga för att skydda luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord eller för att upprätthålla god ordning och disciplin ombord. Åtgärder kan också vidtas för att befälhavaren ska kunna överlämna personen till behöriga myndigheter eller avlägsna personen från luftfartyget i enlighet med bestämmelserna i kapitel III i konventionen. Punkt 1 motsvarar till sitt innehåll den tidigare ordalydelsen i artikel 6 i konventionen.

I punkt 2 föreskrivs det att en befälhavare för ett luftfartyg får ålägga eller bemyndiga andra besättningsmedlemmar att lämna bistånd. Enligt punkten kan befälhavaren också uppmana eller bemyndiga, men inte ålägga, säkerhetsvakter eller passagerare ombord att bistå vid gripande av en person som befälhavaren är behörig att gripa. Likaså har varje besättningsmedlem eller passagerare rätt att vidta skäligen förebyggande åtgärder utan sådant bemyndigande, om de har grundad anledning att förmoda att sådana åtgärder är omedelbart nödvändiga för att skydda luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord.

Punkt 3 handlar om säkerhetsvaktens rätt att på eget initiativ ingripa i en situation. Jämfört med rätten för passagerare förutsätts det dock att en säkerhetsvakt ska ha grundad anledning att förmoda att sådana åtgärder är omedelbart nödvändiga för att skydda luftfartyget eller personer ombord mot olagliga störande handlingar och, om det fördrag eller arrangemang som ligger till grund för säkerhetspersonalens verksamhet tillåter det, mot allvarliga brott.

Enligt punkt 4 ska inget i konventionen anses förplikta en fördragsslutande stat till att inrätta ett program för säkerhetsvakter ombord eller att ingå ett bilateralt eller multilateralt avtal eller arrangemang som tillåter utländsk säkerhetspersonal ombord att bedriva verksamhet inom statens område.

Enligt 58 § i luftfartslagen är ett luftfartygs befälhavare och besättning skyldiga att dra försorg om luftfartyget samt passagerare och gods som transporteras i fartyget. Om ett luftfartyg råkar i nöd, ska befälhavaren och besättningen med till buds stående medel skydda fartyget samt personer och gods ombord.

Enligt 56 § i samma lag har befälhavaren, om ordning, säkerhet eller något annat nödvändigt skäl kräver det, rätt att vägra ta ombord och av tvingande skäl före starten avlägsna eller, om flygningen påbörjats, vid den första lämpliga landningsplatsen landsätta en medlem av besättningen, passagerare eller gods.

Lagens 60 § bemyndigar en befälhavare för ett luftfartyg att gripa eller visitera personer eller granska eller omhändertaga gods för att återställa ordningen eller för att avvärja en fara som hotar säkerheten, om luftfartyget är i fara eller om passagerarnas eller besättningens säkerhet annars kräver det.

Befälhavaren har för gripandet, visiteringen, granskningen eller omhändertagandet rätt att använda sådana nödvändiga maktmedel som utifrån en helhetsbedömning kan anses försvarliga

med hänsyn till hur stor faran är och situationen också i övrigt. Bestämmelser om excess i samband med användning av maktmedel finns i 4 kap. 6 § 3 mom. och 7 § i strafflagen. Dessa medel får användas högst till dess att ärendet kan överföras på en behörig myndighet.

Tokyokonventionens förbud för passagerare att uppträda störande finns i 59 § i den gällande luftfartslagen. Ovan i samband med artikel II i Montrealprotokollet redogörs det för definitionen av flygning och för hur länge passagerarnas skyldigheter varar. I 59 § i luftfartslagen tas det inte ställning till huruvida en eventuell förbjuden verksamhet sker först mellan det att motorernas effekt ökas och det att landningsrörelsen avslutats i enlighet med den definition som ska ersättas eller mellan det att dörrarna stängs respektive öppnas i enlighet med den nya definitionen. Tillämpningsområdet för bestämmelsen i luftfartslagen har alltså inte begränsats till ett luftfartyg under flygning, så som i den ursprungliga Tokyokonventionen, och tillämpningsområdet för bestämmelsen i luftfartslagen är alltså mer omfattande än definitionen av flygning i den ursprungliga Tokyokonventionen. Störande beteende hos passagerare är straffbart som luftfartsförseelse enligt 178 § 11 punkten i luftfartslagen och kan bestraffas med böter. Bestämmelser som gäller landtrafiken ingår i lagen om upprätthållande av ordning i kollektivtrafik (472/1977). I lagen om privata säkerhetstjänster (1085/2015) finns det för sin del i 26 § en bestämmelse om sjöfart enligt vilken ordningsvakter får utses för fartyg. Dessa bestämmelser är dock inte tillämpliga på luftfart. I luftfartslagen finns inga särskilda bestämmelser om säkerhetspersonal ombord eller om upprätthållande av ordning.

**Artikel VIII.** Artikeln ersätter artikel 9 i Tokyokonventionen. Enligt punkt 1 i den nya artikeln får befälhavaren för ett luftfartyg till de behöriga myndigheterna hos en fördragsslutande stat, inom vars område luftfartyget landar, överlämna en person som befälhavaren har grundad anledning att förmoda har begått en sådan handling ombord på luftfartyget som enligt befälhavarens åsikt utgör ett allvarligt brott. Enligt artikelns tidigare ordalydelse ska det brott som leder till överlämnandet enligt befälhavarens åsikt utgöra ett allvarligt brott enligt strafflagstiftningen i den stat där luftfartyget är registrerat. I den nya bestämmelsen hänvisas det alltså inte längre till lagen i registreringsstaten.

Enligt nya punkt 2 ska befälhavaren för ett luftfartyg så snart det låter sig göra, och om möjligt innan luftfartyget landar inom en fördragsslutande stats område med en sådan person ombord som befälhavaren avser överlämna i enlighet med föregående punkt, underrätta den fördragsslutande statens myndigheter om sin avsikt att överlämna en sådan person och om anledningen till det. Innehållet i punkt 2 förändras inte.

Enligt nya punkt 3 ska befälhavaren för ett luftfartyg tillhandahålla de myndigheter till vilka en brottsmisstänkt person överlämnas i enlighet med bestämmelserna i artikeln den bevisning och de upplysningar som befälhavaren har i sin rättmätiga besittning. Enligt artikelns tidigare ordalydelse skulle befälhavaren tillhandahålla den bevisning och de upplysningar som var i hans besittning enligt lagen i den stat där luftfartyget är registrerat, men i den nya bestämmelsen, liksom i punkt 1, hänvisas det inte längre uttryckligen till lagen i registreringsstaten.

Befälhavarens rätt att efter eget gottfinnande överlämna en person till de behöriga myndigheterna hos den part inom vars territorium luftfartyget landar grundar sig på den inom luftfarten förekommande utgångspunkten att befälhavaren utövar den högsta myndigheten ombord på ett luftfartyg, till exempel under flygning. I Finland finns det bestämmelser om detta i 56 § i luftfartslagen, enligt vilken befälhavaren, om ordning, säkerhet eller något annat nödvändigt skäl kräver det, har rätt att vägra ta ombord och av tvingande skäl före starten avlägsna eller, om flygningen påbörjats, vid den första lämpliga landningsplatsen landsätta en medlem av besättningen, passagerare eller gods.

Den nya 1 punkten gäller avlägsnande av en sådan person från ett luftfartyg som befälhavaren har grundad anledning att förmoda har begått en sådan handling ombord på luftfartyget som enligt befälhavarens åsikt utgör ett allvarligt brott. Den subjektiva prövningsrätten ger befälhavaren relativt omfattande befogenheter att bedöma situationen. Det bör också noteras att i och med att artikel IV i Montrealprotokollet utöver den stat där luftfartyget är registrerat även ger landningsstaten och operatörsstaten straffrättslig behörighet, är befälhavarens prövningsrätt med stöd av nya artikel 9 inte längre bunden till lagstiftningen i någon bestämd stat. I praktiken kommer dock lagstiftningen i registreringsstaten i det här avseendet även framöver att vara mest betydelsefull. En bedömning som baserar sig på en befälhavares subjektiva uppfattning kan i enskilda fall ur individens synvinkel leda till en konfliktsituation, om exempelvis kulturella skillnader inverkar på en sådan bedömning. Detta kan dock inte anses sannolikt, eftersom det inte heller ligger i flygbolagets intresse. Dessutom begränsas befälhavarens prövning av den begränsning av avtalets tillämpningsområde som anges i artikel 2 i Tokyokonventionen (i dess ändrade lydelse enligt artikel III i Montrealprotokollet) och av den nedan beskrivna artikel IX i Montrealprotokollet (som ersätter artikel 10 i Tokyokonventionen) om att ställa befälhavaren till ansvar. Ändringarna i artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel IX.** Artikeln ersätter artikel 10 i Tokyokonventionen. Artikeln innehåller ett förbud mot att i en rättegång göra luftfartygets befälhavare, andra medlemmar av besättningen, passagerare, säkerhetsvakter ombord, luftfartygets ägare eller operatör eller den för vars räkning flygningen har utförts ansvariga för åtgärder som vidtagits i överensstämmelse med konventionen när behandlingen av den person som varit föremål för åtgärderna behandlas.

Enligt den tidigare ordalydelsen i artikel 10 i Tokyokonventionen får för åtgärden, som vidtagits i överensstämmelse med konventionen, varken befälhavaren, annan medlem av besättningen, passagerare, luftfartygets ägare eller innehavare eller den, för vars räkning flygningen utförts, göras ansvarig i rättegång rörande behandlingen av den, mot vilken åtgärderna riktats. Ändringen gäller således den grupp personer som omfattas av artikelns tillämpningsområde: artikeln breddas till att omfatta även säkerhetsvakter ombord. Dessutom ändras ”luftfartygets innehavare” till ”luftfartygets operatör”.

Artikeln gör det möjligt att inte lagföra personer som har vidtagit sådana åtgärder enligt konventionen som gäller störande passagerare. Artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel X.** I artikeln införs som artikel 15a en bestämmelse om att varje fördragsslutande stat uppmantras att vidta sådana åtgärder som kan vara nödvändiga för att inleda lämpliga straffrättsliga, administrativa eller andra rättsliga förfaranden mot personer som ombord på ett luftfartyg har begått ett sådant brott eller en sådan annan handling som avses i artikel 1.1, i synnerhet fysiskt våld eller hot om fysiskt våld mot en medlem av besättningen, eller vägran att följa sådana lagliga instruktioner av befälhavaren för luftfartyget eller för befälhavarens räkning som syftar till att skydda luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord (punkt 1). Inget i konventionen påverkar rätten för varje fördragsslutande stat att i sin nationella lagstiftning ta in eller behålla bestämmelser om lämpliga åtgärder för att bestraffa sådana handlingar begångna ombord som är störande eller som äventyrar disciplinen (punkt 2).

Parterna handlar på detta sätt med stöd av sin behörighet på villkor att det är motiverat att vidta åtgärder i just den staten. Flera konventionsstater kan ha behörighet att vidta åtgärder. Artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel XI.** Artikeln ersätter artikel 16.1 i Tokyokonventionen. Där föreskrivs om utlämning för brott mellan de fördragsslutande staterna. Brotts begångna ombord på luftfartyg ska i fråga

om utlämning för brott behandlas som om de hade begåtts inte bara på den plats där de ägde rum, utan även inom de fördragsslutande staters område som förutsätts utsträcka sin jurisdiktion till brottet i fråga i enlighet med artikel 3.2 och 3.2a.

Bestämmelsen skiljer sig avsevärt från den punkt 1 som ska ersättas, enligt vilken nämligen ”brott som är begångna ombord på luftfartyg, registrerat i fördragsslutande stat, ska i fråga om utlämning bedömas som om de hade begåtts icke blott på den ort, där de förövats, utan även inom den stats område där luftfartyget är registrerat.” Den nya bestämmelsen beaktar förutom registreringsstaten också de nya behörighetsgrunderna (landnings- och operatörsstat). Med andra ord ska utöver registreringsstaten också landnings- och operatörsstaten i fråga om utlämning för brott agera på samma sätt som i situationer där ett brott begås på deras territorium.

**Artikel XII.** Artikeln ersätter artikel 17 i Tokyokonventionen. I punkt 1 i den nya artikeln föreskrivs att de fördragsslutande staterna ska ta tillbörlig hänsyn till flygtrafikens säkerhet och övriga intressen och förfara på ett sådant sätt att onödig försening av luftfartyg och dess passagerare, besättning eller gods undviks vid åtgärder för utredning eller anhållande eller annat utövande av jurisdiktion beträffande brott begångna ombord på ett luftfartyg.

Enligt nya punkt 2 ska varje fördragsslutande stat, när den fullgör sina skyldigheter eller utövar sin prövningsrätt enligt konventionen, förfara i enlighet med staters förpliktelser och ansvar enligt internationell rätt. I detta avseende ska varje fördragsslutande stat beakta principerna om rättssäkerhet och rättvis behandling.

I den artikel 17 som ersätts föreskrivs att ”i fråga om vidtagande av åtgärder för utredning eller frihetsberövande eller annat utövande av jurisdiktion beträffande brott, begånget ombord på luftfartyg, ska fördragsslutande stat ta tillbörlig hänsyn till flygtrafikens säkerhet och övriga intressen samt förfara på ett sådant sätt, att onödig försening av flygfartyget, dess passagerare, besättning eller last undviks.”

Artikelns kräver inga ändringar i lagstiftningen.

**Artikel XIII.** Genom artikeln fogas som artikel 18a en ny bestämmelse till Tokyokonventionen enligt vilken inget i konventionen ska utesluta rätten att med stöd av nationell lag kräva ersättning för uppkomna skador av en person som i enlighet med artikel 8 eller 9 har avlägsnats från ett luftfartyg eller överlämnats.

I Finland är det skadeståndslagen som kommer i fråga. Enligt 2 kap. 1 § ska den som uppsåtligen eller av vållande förorsakar annan skada ersätta den, såvida inte annat följer av vad i den lagen stadgas.

Enligt 5 kap. 1 § i skadeståndslagen omfattar skadeståndet gottgörelse för person- och sakskada samt, under de förutsättningar som anges i 4 a och 6 §, för lidande. Om skadan orsakats genom en straffbar handling eller vid myndighetsutövning eller om det i andra fall finns synnerligen vägande skäl, omfattar skadeståndet gottgörelse även för sådan ekonomisk skada som inte står i samband med en person- eller sakskada.

Enligt skadeståndslagen kan alltså ersättning för ekonomisk skada, exempelvis ekonomisk förlust på grund av försenat flyg, vara möjlig på den grunden att skadan har orsakats genom en straffbar gärning. Följaktligen krävs inga ändringar i lagstiftningen för denna artikel.



**Artiklarna XIV–XX.** I artiklarna ingår de sedvanliga slutbestämmelserna: om konventionens lika giltiga språkversioner (artikel XIV), konventionens namn (artikel XV), undertecknande (artikel XVI), ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning (artikel XVII), ikraftträdande (artikel XVIII), uppsägning (artikel XIX) samt depositariens meddelanden (artikel XX). Artikeln kräver inga ändringar i lagstiftningen.

## **7 SPECIALMOTIVERING TILL LAGFÖRSLAGEN**

### **7.1 Lagen om konventionen om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart**

1 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse genom vilken de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet.

3 §. Paragrafen innehåller en ikraftträdandebestämmelse enligt vilken bestämmelser om ikraftträdandet av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som konventionen träder i kraft för Finlands del.

### **7.2 Lagen om det kompletterande protokollet till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg**

1 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse genom vilken de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet.

3 §. Paragrafen innehåller en ikraftträdandebestämmelse enligt vilken bestämmelser om ikraftträdandet av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som protokollet träder i kraft för Finlands del.

### **7.3 Lagen om protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar ombord på luftfartyg**

1 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse genom vilken de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet.

3 §. Paragrafen innehåller en ikraftträdandebestämmelse enligt vilken bestämmelser om ikraftträdandet av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som protokollet träder i kraft för Finlands del.

### **7.4 Strafflagen**

## 1 kap. Om tillämpningsområdet för finsk straffrätt

**2 §.** *Brott som har anknytning till finska fartyg.* Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., enligt vilket finsk lag tillämpas på brott som har begåtts 1) ombord på ett luftfartyg som landar på finskt territorium och där den brottsmisstänkte fortfarande befinner sig, eller 2) mot ett sådant luftfartyg eller ombord på ett sådant luftfartyg som har hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i Finland.

Momentet fogas till paragrafen med anledning av artikel 8.1 c och d i Pekingkonventionen, artikel 4.1 c och d i Haagkonventionen, sådan artikeln lyder i artikel VII i Pekingprotokollet, och i synnerhet artikel 3.1a och 3.2a i Tokyokonventionen, sådan artikeln lyder i artikel IV i Montrealprotokollet. Behovet av att komplettera lagstiftningen och den valda lagstiftningslösningen motiveras ovan i samband med behandlingen av dessa konventionsbestämmelser, i synnerhet artikel 8.1 c och d i Pekingkonventionen. Behörighetsgrunderna enligt det nya momentet gäller alla brott som har begåtts ombord på ett luftfartyg, vilket artikel 3.1a i Tokyokonventionen, sådan artikeln lyder i artikel IV i Montrealprotokollet, berättigar till och senare artikel 3.2a i den konventionen under vissa förutsättningar förpliktar till. Tokyokonventionen, som ändras genom Montrealprotokollet, gäller nämligen i enlighet med artikel 1.1 a i konventionen brott som strider mot strafflagen.

I likhet med behörighetsgrunderna enligt det gällande 1 kap. i strafflagen ska inte heller de nya behörighetsgrunderna förutsätta att ett brottmål som omfattas av dem behandlas i Finland. När ett misstänkt brott har begåtts utomlands, får förundersökningsmyndigheten med stöd av 3 kap. 8 § 1 mom. i förundersökningslagen undersöka det, om finsk lag kan tillämpas på brottet med stöd av 1 kap. i strafflagen och om det av skäl som gäller undersökningen och för att straffansvaret ska förverkligas är ändamålsenligt att förundersökning görs i Finland. Ordalydelsen i momentet ger förundersökningsmyndigheten prövningsrätt när det gäller om det i Finland ska vidtas åtgärder med anledning av ett brott som misstänks ha begåtts utomlands. Det kan visa sig vara motiverat att behandla ett mål i Finland framför allt i de fall där det har en koppling till Finland med stöd av de behörighetsgrunder som redan nu ingår i 1 kap. i strafflagen. I vissa fall krävs riksåklagarens åtalsförordnande enligt 1 kap. 12 § i strafflagen för att utreda ett brott som misstänks ha begåtts utomlands. Enligt 3 kap. 8 § 1 mom. i förundersökningslagen är det då åklagaren som ska besluta om förundersökning ska inledas.

Den självständiga betydelsen av de nya behörighetsgrunderna kan även i övrigt antas bli ringa. Även om det misstänkta brottet inte har begåtts i Finland på det sätt som avses i 1 kap. 1 § 1 mom. i strafflagen, blir de nu gällande behörighetsgrunderna enligt kapitlet ofta tillämpliga på gärningen när ett luftfartyg landar i Finland eller när det handlar om en finländsk operatör. Också ett landande fartyg kan i enlighet med 1 kap. 2 § 1 mom. vara finländskt. I de båda situationer då de nya behörighetsgrunderna tillämpas kan dessutom den misstänkte i enlighet med 1 kap. 6 § vara finsk medborgare eller vara varaktigt bosatt i Finland, eller också kan brottet i enlighet med 1 kap. 5 § ha riktat sig mot en finsk medborgare eller mot en i Finland varaktigt bosatt utlänning. Ett brott som pågår i ett luftfartyg när det kommer in i Finlands luftrum eller som misstänks ha begåtts i Finlands luftrum före landningen hör i enlighet med 1 kap. 1 § 1 mom. i strafflagen till Finlands behörighet som ett brott som begåtts i Finland.

Den praktiska betydelsen av de nya behörighetsgrunderna sänks även avsevärt av det faktum att det vid avsaknad av de behörighetsgrunder som redan nu föreskrivs i 1 kap. i strafflagen utan undantag finns en eller flera andra stater som har behörighet att handlägga brottmålet på grund-

val av de behörighetsgrunder som allmänt står stater till buds, såsom gärningsorten för det misstänkta brottet eller den misstänktes eller målsägandens medborgarskap. En annan stat kan även ha behörighet att i en straffprocess behandla ett sådant brott som redan nu kan behandlas i Finland (exempelvis när en finsk medborgare har begått ett brott i en annan stat) eller som med stöd av de nya behörighetsgrunderna kan behandlas här. De utvidgade behörighetsgrunderna utökar i vissa fall antalet stater som är behöriga att handlägga brottmålet, vilket i sin tur kan leda till tvister om utövande av jurisdiktion. Bestämmelser om förfarandet i sådana fall finns i artikel 9.4 i Pekingkonventionen, i artikel 6.4 i Haagkonventionen, sådan artikeln lyder i artikel IX i Pekingprotokollet, och i artikel 3 a i Tokyokonventionen, som fogas till konventionen genom artikel V i Montrealprotokollet. Genom förhandlingsförfarande enligt de nämnda konventionsbestämmelserna kan man bedöma i vilken stat det är mest ändamålsenligt att målet behandlas i en straffprocess, varvid förutsättningarna för att eventuellt inleda en förundersökning bedöms i enlighet med 3 kap. 8 § 1 mom. i förundersökningslagen. När det gäller de allvarligaste brotten kan det bli fråga om utlämning för brott för handläggning av brottet i en annan stat.

De nya behörighetsgrunderna omfattar allmänt alla brott. Det är dock i praktiken begränsat vilka typer av sådana brott begångna ombord på eller mot luftfartyg som de finska förundersökningsmyndigheterna får kännedom om och i fråga om vilka myndigheterna prövar inledandet av förundersökning, när Finland är landningsstat eller operatörsstat. Sådana brott är snarast de brott som personalen fått kännedom om ombord på luftfartyget och som äventyrar luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord eller äventyrar ordningen eller disciplinen ombord. Även i fråga om dessa brott måste man beakta de ovannämnda aspekter som gäller 3 kap. 8 § 1 mom. i förundersökningslagen och 1 kap. i strafflagen, med stöd av vilka den praktiska betydelsen av de nya behörighetsgrunderna med fog kan antas vara ringa.

#### **11 kap.** Om krigsförbrytelser och brott mot mänskligheten

**8 §.** *Brott mot förbudet mot kemiska vapen.* Det föreslås att till paragrafen fogas ett 3 mom., enligt vilket försök är straffbart. Momentet fogas till paragrafen med anledning av artikel 1.4 a i Pekingkonventionen.

**9 §.** *Brott mot förbudet mot biologiska vapen.* Det föreslås att till paragrafen fogas ett 3 mom., enligt vilket försök är straffbart. Även detta moment fogas till paragrafen med anledning av artikel 1.4 a i Pekingkonventionen.

#### **23 kap.** Om trafikbrott

**11 a §.** *Störande av trafik.* Det föreslås att paragrafen ändras så att det i 2 mom. med anledning av artikel 1.4 a i Pekingkonventionen föreskrivs att försök är straffbart. Straffbarheten för försök ska gälla alla former av trafik som avses i 1 mom. Det ändrade momentet ersätter det gällande 2 mom., enligt vilket bestämmelser om störande av vägtrafik och spårwagonstrafik finns i vägtrafiklagen. Av förarbetena till lagen (propositionen om det andra skedet i totalrevideringen av strafflagstiftningen, s. 156) kan man sluta sig till att syftet med momentet är att föreskriva att straff för sådant störande ska dömas ut med stöd av den upphävda vägtrafiklagens (267/1981) 103 §, som gällde trafikförseelse. I enlighet med den gällande vägtrafiklagen (729/2018) är förfaranden som strider mot vissa regler för uppförande enligt vägtrafiklagen inte längre straffbara, utan påföljden är en avgift för trafikförseelse. Hänvisningen till störande av vägtrafik och spårwagonstrafik kan därför strykas ur paragrafens 2 mom.

#### **44 kap.** Om brott som äventyrar andras hälsa och säkerhet

**13 §** *Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen.* Det föreslås att till paragrafen fogas ett 2 mom., enligt vilket försök till uppsåtligt brott är straffbart. Även detta moment fogas till paragrafen med anledning av artikel 1.4 a i Pekingkonventionen. Straffbarheten för uppsåtligt brott ska gälla alla former av transport som avses i 1 mom.

## **8 Ikraftträdande**

De fördrag som ingår i denna proposition har trätt i kraft internationellt vid följande tidpunkter: Pekingkonventionen den 1 juli 2018, Pekingprotokollet den 1 januari 2018 och Montrealprotokollet den 1 januari 2020. För vart och ett av dessa fördrag gäller att stater, efter att fördraget trätt i kraft internationellt, kan bli part i det genom ratifikation, godtagande (*acceptance*), godkännande (*approval*) eller anslutning (*accession*). Samma bestämmelse om detta finns i alla tre fördrag (artikel 22.2 i Pekingkonventionen, artikel XXIII.2 i Pekingprotokollet och artikel XVIII i Montrealprotokollet). Ratifikations-, godtagande-, godkännande- och anslutningsinstrumenten deponeras hos ICAO:s generalsekreterare. Efter det internationella ikraftträdandet träder fördraget för partens, exempelvis Finlands, del i kraft den första dagen i den andra månaden efter det att parten har deponerat sitt åtagandeinstrument. I fråga om Pekingkonventionen och Pekingprotokollet har Finland för avsikt att deponera ett anslutningsinstrument (eftersom Finland inte har undertecknat fördragen i fråga). I fråga om Montrealprotokollet har Finland för avsikt att deponera ett godkännandeinstrument (eftersom Finland har undertecknat protokollet).

Om ikraftträdandet av lagarna om sättande i kraft av fördragen bestäms genom förordning av statsrådet. Det föreslås att lagarna träder i kraft vid samma tidpunkt som respektive fördrag träder i kraft för Finlands del.

Det föreslås att lagen om ändring av strafflagen träder i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och stadfästs, dock senast när konventionen och protokollen träder i kraft nationellt.

## **9 Bifall av Ålands lagting**

Enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om luftfart. Enligt 27 § 22 punkten har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om straffrätt, med undantag av vad som föreskrivs i 18 § 25 punkten. Enligt 27 § 23 punkten har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om rättskipning med beaktande av vad som föreskrivs i 25 och 26 §; förundersökning, verkställighet av domar och straff samt utlämning för brott. Enligt 27 § 24 punkten har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om administrativa ingrepp i den personliga friheten. Enligt 18 § 25 punkten i självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om beläggande med straff och storleken av straff inom rättsområden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Det kan konstateras att fördragen och de materiella ändringar i lagstiftningen som görs med anledning av dem inte innehåller några bestämmelser som omfattas av landskapets lagstiftningsbehörighet.

## **10 Verkställighet och uppföljning**

Fördragen innehåller inga bestämmelser om rapportering eller uppföljning av fullgörandet av förpliktelserna i fördragen. I slutbestämmelserna i fördragen konstateras det att depositarierna, det vill säga ICAO:s generalsekreterare, ska meddela parterna, de undertecknande staterna och de anslutande staterna om datumet för varje undertecknande och åtagande samt annan relevant information.



terrorism, människohandel och sexuellt utnyttjande av kvinnor och barn, olaglig narkotikahandel, olaglig handel med vapen, penningtvätt, korruption, förfalskning av betalningsmedel, it-brottslighet och organiserad brottslighet. Med stöd av artikel 82.2 i EUF-fördraget har unionen befogenhet också för att underlätta polissamarbete och rättsligt samarbete i sådana straffrättsliga frågor som har en gränsöverskridande dimension. Med stöd av artikeln kan det bland annat utfärdas bestämmelser om personers rättigheter vid det straffrättsliga förfarandet. Av dessa bestämmelser i EUF-fördraget lästa tillsammans med artikel 4 i EUF-fördraget följer att unionens interna behörighet i regel är delad när det gäller kriminaliseringar som ingår i fördrag.

Bestämmelser om hur unionens interna behörighet förhåller sig till den externa behörigheten att ingå avtal finns i artikel 3 i EUF-fördraget. Enligt artikel 3.2 i EUF-fördraget ska unionen ha exklusiv befogenhet att ingå ett internationellt avtal i den mån ingåendet kan påverka gemensamma regler eller ändra räckvidden för dessa.

Bestämmelserna i EUF-fördragets artikel 3.2 om unionens exklusiva avtalsbefogenhet baserar sig på Europeiska unionens domstols rättspraxis i fråga om unionens externa behörighet (regeringens proposition till riksdagen med förslag om godkännande av Lissabonfördraget om ändring av fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i fördraget som hör till området för lagstiftningen, RP 23/2008 rd, s. 175, FördrS 66 och 67/2009). Unionen har exklusiv behörighet, om de internationella åtagandena i fråga omfattas av tillämpningsområdet för unionens gemensamma bestämmelser eller i vart fall av ett område som redan i stor utsträckning regleras av sådana bestämmelser (mål C-469/98, kommissionen mot Finland, EU:C:2002:627, punkterna 81–82).

Exklusiv befogenhet enligt artikel 3.2 i EUF-fördraget förutsätter att ingåendet av det internationella avtalet kan påverka unionens gemensamma regler eller ändra räckvidden för dessa. Vid bedömningen av befogenheten inom unionen kan en granskning och jämförelse av de områden som omfattas av unionens regler och det planerade avtalet i vissa fall vara tillräcklig. Även reglernas art och innehåll bör dock beaktas. Det faktum att unionens regler och bestämmelserna i internationella avtal till sin natur är minimireglering, kan nämligen leda till slutsatsen att avtalet inte påverkar unionens regler i enlighet med artikel 3.2 i EUF-fördraget, även om unionens regler och avtalsbestämmelserna omfattar samma områden.

EU-domstolen har ansett att unionen inte har sådan exklusiv befogenhet som avses i artikel 3.2 i EUF-fördraget när både de unionsrättsliga bestämmelserna och bestämmelserna i den internationella konventionen utgör minimireglering (yttrande 2/91 av den 19 mars 1993, EU:C:1993:106, punkterna 13–21). I fall av minimireglering har medlemsstaterna befogenhet att ingå avtal. Om minimikraven i det internationella avtalet är lindrigare än i unionsrätten, leder nämligen det faktum att medlemsstaterna ingår avtalet inte till att tillämpningen av unionsrätten försvagas, eftersom unionsrätten tillämpas i första hand. Unionsrätten försvagas inte heller av att det internationella avtalet innehåller strängare minimikrav, förutsatt att unionsrätten ger medlemsstaterna rätt att tillämpa sådana strängare krav.

Europeiska unionen har på ovan beskrivna sätt antagit minimireglering om terroristbrott. Av de tre aktuella fördragen innehåller i synnerhet Pekingkonventionen och Pekingprotokollet bestämmelser om terrorism. Brott enligt Pekingkonventionen och Pekingprotokollet är dock till största delen sådana i fråga om vilka Europeiska unionen inte har utövat sin interna behörighet. Dock har brott som begåtts i terroristiskt syfte, brott avseende radiologiska vapen som begåtts i terroristiskt syfte och förberedelse till brott som begås i terroristiskt syfte, som är straffbara brott enligt 34 a kap. 1, 1 a och 2 § i strafflagen och som är av betydelse för Pekingkonventionen och

Pekingprotokollet, en anknytning till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/541 om bekämpande av terrorism, vars rättsliga grund utgörs av artikel 83.1 i EUF-fördraget. Direktivet fastställer enligt artikel 1 minimiregler om fastställande av brottsrekvisit och påföljder på området för terroristbrott, brott med anknytning till en terroristgrupp och brott med anknytning till terroristverksamhet. Definitionerna i Pekingkonventionen och Pekingprotokollet är dock mer omfattande än definitionerna i direktivet: brott enligt dessa fördrag behöver formellt sett inte ha ett terroristiskt syfte. Således, och eftersom såväl unionens bestämmelser om terroristbrott som fördragen utgör minimireglering, har EU enligt statsrådets uppfattning inte exklusiv befogenhet i fråga om de straffrättsliga bestämmelserna i konventionen och protokollen.

Europeiska unionen har även antagit detaljerade bestämmelser om flygsäkerhet och luftfartsskydd. Centrala rättsakter är den så kallade EASA-förordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91) och den så kallade förordningen om skyddsregler (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002). Det hänvisas kortfattat till störande passagerare i samband med personalens utbildning i den så kallade förordningen om flygdrift (kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008) och i den så kallade *security*-genomförandeförordningen (kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd), i bilagan till vilken det dessutom föreskrivs att lufttrafikföretaget ska få skriftlig förhandsinformation från de behöriga myndigheterna om dessa avser att ta med en potentiellt störande passagerare ombord på lufttrafikföretagets luftfartyg. De aktuella internationella konventionerna och ändringarna av dem överlappar dock inte egentligen de nämnda EU-rättsakterna, eftersom rättsakterna i synnerhet gäller skyldigheter för aktörer inom luftfarten, såsom flygbolag, flygplatser och piloter. Vissa beröringspunkter finns dock i bilaga V till EASA-förordningen, där det på ett allmänt plan föreskrivs att befälhavaren och luftfartygsoperatören måste vidta alla erforderliga åtgärder för att minimera konsekvenserna för flygningen av att passagerare uppträder störande. Bilagan till EASA-förordningen har beröringspunkter med artikel XIV i Pekingprotokollet och artikel VII i Montrealprotokollet. EU har dock inte utfärdat några närmare bestämmelser om ingripande mot störande beteende hos passagerare. Däremot går Pekingprotokollet och Montrealprotokollet betydligt längre än de ovannämnda EU-bestämmelserna när det handlar om att ingripa i passagerares störande beteende: Pekingprotokollet innehåller bestämmelser om åtgärder som ska vidtas för att återföra kontrollen över luftfartyget till befälhavaren eller för att vidmakthålla befälhavarens kontroll över luftfartyget, och Montrealprotokollet innehåller bestämmelser om rätten att vidta åtgärder mot en passagerare, om befälhavaren för luftfartyget bedömer att passageraren begått en straffbar handling. EU har än så länge inte utövat sin interna behörighet i dessa frågor. Vidare bör det i fråga om förordningen om skyddsregler konstateras att den utgör minimireglering. Enligt artikel 6 i förordningen om skyddsregler får medlemsstaterna tillämpa strängare åtgärder än de grundläggande standarderna i artikel 4. Enligt skäl 8 i ingressen till förordningen om skyddsregler har varje medlemsstat fortfarande behörighet att besluta om att använda säkerhetsvakter ombord under flygningar med luftfartyg som är registrerade i den medlemsstaten och lufttrafikföretag med licens som utfärdats av dem.

Således har EU enligt statsrådets uppfattning inte heller exklusiv befogenhet i fråga om de fördragsbestämmelser som gäller luftfartsskydd.

Med stöd av vad som anförts ovan har Finland befogenhet att ansluta sig till Pekingkonventionen, Pekingprotokollet och Montrealprotokollet.

#### 12.1.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande bland annat för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkning täcker riksdagens grundlagsenliga befogenhet att godkänna internationella förpliktelser alla de bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En avtalsbestämmelse ska hänföras till området för lagstiftningen 1) om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av en rättighet som är tryggad i grundlagen, 2) om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om det enligt grundlagen ska föreskrivas i lag om den sak som bestämmelsen avser, 4) om det finns gällande bestämmelser i lag om den sak som bestämmelsen avser eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas om den i lag. Frågan påverkas inte av om en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

I avsnitt 6 i denna proposition redogörs det för fördragets innehåll och förhållande till Finlands lagstiftning. I alla tre fördrag finns ett flertal bestämmelser som i enlighet med vad som anförts ovan hör till området för lagstiftningen och kräver riksdagens samtycke.

Enligt regeringens uppfattning hör åtminstone bestämmelserna i följande artiklar i *Pekingkonventionen* till området för lagstiftningen:

Artikel 1 i Pekingkonventionen förpliktar parterna att kriminalisera de rättsstridiga och uppsåtliga handlingar som beskrivs i konventionen. Finlands strafflagstiftning omfattar, med undantag för försök till vissa brott, brotten enligt artikeln, så det finns alltså gällande bestämmelser i lag om det som artikeln avser. Vidare måste det enligt 8 § i Finlands grundlag utfärdas bestämmelser i lag om brott och straff. Således hör bestämmelsen i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 2 i Pekingkonventionen innehåller bestämmelser om hur bland annat radioaktivt ämne och kärnämne definieras vid tillämpningen av konventionen. Dessa definitioner påverkar tolkningen och tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, och de hör därmed också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd).

Artikel 3 i Pekingkonventionen kräver att de brott som avses i artikel 1 ska beläggas med stränga straff. Liksom ovan konstateras, måste det enligt 8 § i Finlands grundlag utfärdas bestämmelser i lag om brott och straff. Bestämmelsen i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 4 i Pekingkonventionen får varje part, i överensstämmelse med sina nationella rättsprinciper, vidta de åtgärder som fordras för att möjliggöra att en juridisk person som befinner sig inom dess territorium eller är bildad i enlighet med dess lagstiftning ställs till ansvar när en person som är ansvarig för ledningen eller kontrollen av denna juridiska person, i den egenskapen, har begått ett brott som avses i artikel 1. Ansvaret kan vara straffrättsligt, civilrättsligt eller administrativt. Även denna bestämmelse hör i enlighet med 8 § i grundlagen till de saker



som det ska föreskrivas om i lag. Således hör bestämmelsen i artikeln till området för lagstiftningen. Bestämmelser om juridiska personers straffansvar finns redan nu i strafflagen, och i skadeståndslagen finns bestämmelser om juridiska personers skadeståndsansvar.

Artikel 5 i Pekingkonventionen gäller konventionens tillämpningsområde. Bestämmelser om tillämpningsområdet påverkar indirekt innehållet i och tillämpningen av de materiella fördragsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen och hör därmed också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Således hör även artikel 5 till området för lagstiftningen. Enligt artikel 8 i Pekingkonventionen ska varje part vidta nödvändiga åtgärder för att utsträcka sin jurisdiktion till de brott som avses i artikel 1 i de fall som specificeras närmare i artikel 8. Bestämmelser om tillämpningsområdet för finsk straffrätt finns i 1 kap. i strafflagen, och bestämmelsen i artikeln hör därför till området för lagstiftningen. Bestämmelsen kan även ha konsekvenser för individens rättigheter. Också 2 § i grundlagen är av betydelse. Enligt paragrafen ska all utövning av offentlig makt bygga på lag.

Enligt artikel 9 i Pekingkonventionen ska varje part inom vars territorium den som har eller misstänks ha begått ett brott befinner sig, efter att ha förvissat sig om att omständigheterna motiverar det, gripa personen eller vidta andra åtgärder för att säkerställa personens närvaro. Vidare åläggs i artikeln den berörda staten att omedelbart inleda en förundersökning i ärendet. Artikeln gäller grunderna för individens rättigheter, och bestämmelser om det som avses i artikeln finns i förundersökningslagen, i tvångsmedelslagen och i lagstiftningen om utlämning för brott, vilket innebär att bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 10 i Pekingkonventionen ska den part inom vars territorium den misstänkte påträffas, om den inte utlämnar personen i fråga, vara skyldig att överlämna ärendet till sina behöriga myndigheter för lagföring. Finsk lagstiftning möjliggör i stor utsträckning utlämning för de aktuella brotten, och av betydelse är dessutom bestämmelserna om inledande av förundersökning och om skyldighet att väcka åtal. Det finns gällande bestämmelser i lag om det som bestämmelsen i artikeln avser, och bestämmelsen hör därför till området för lagstiftningen.

I artikel 11 i Pekingkonventionen garanteras den som grips eller är föremål för andra åtgärder eller förfaranden med stöd av konventionen en rättvis behandling. Bestämmelser om rättigheter för dem som deltar i förundersökning och om tryggnad av dessa rättigheter finns i 4 kap. i förundersökningslagen. Dessutom finns bestämmelser i lag exempelvis i fråga om behandlingen av personer i förvar hos polisen. Bestämmelsen i artikeln hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 12 i Pekingkonventionen innehåller bestämmelser om utlämning för brott, vilka kan anses gälla grunderna för individens rättigheter. Bestämmelser om utlämning för brott finns även i lag. Bestämmelsen i artikeln hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 13 i Pekingkonventionen innehåller en skyldighet att inte betrakta de brott som avses i konventionen som politiska brott, brott förknippade med politiska brott eller brott inspirerade av politiska motiv. En begäran om utlämning för brott eller om ömsesidig rättslig hjälp med anledning av ett brott får inte avslås endast av det skälet att den gäller ett sådant brott. Bestämmelsen i artikeln påverkar tolkningen och tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Således hör artikel 13 till området för lagstiftningen.

Artikel 14 i Pekingkonventionen innehåller en bestämmelse enligt vilken inget i konventionen ska tolkas så att skyldighet att utlämna för brott eller att lämna ömsesidig rättslig hjälp uppkommer om den anmodade parten har grundad anledning att misstänka att begäran har framställts i

syfte att åtala eller straffa en person på grund av personens ras, religion, nationalitet, etniska härkomst, politiska åsikter eller kön, eller att bifall till begäran skulle vara till men för den personens ställning av något av dessa skäl. Liksom konstateras i samband med motiveringen till artiklarna, finns det bestämmelser om detta i lag. Dessutom påverkar bestämmelsen i artikeln tolkningen och tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Således hör artikel 14 till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 15 i Pekingkonventionen ska de parter, som för utförande av flygtransport bildar sådana gemensamma organisationer eller internationella företag som använder luftfartyg införda i gemensamma eller internationella register, på ett ändamålsenligt sätt för varje luftfartyg fastställa vilken av dessa stater som ska utöva jurisdiktion och anses vara registreringsstat vid tillämpningen av konventionen och meddela detta till Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare, som ska delge alla parter i konventionen detta meddelande. Bestämmelser om det som avses i artikeln finns i luftfartslagen och i lagen om transportservice, och bestämmelsen i artikeln hör därför till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 16.1 i Pekingkonventionen ska parterna i enlighet med internationell och nationell rätt sträva efter att vidta alla praktiskt möjliga åtgärder för att förhindra de brott som avses i artikel 1. Bestämmelser om förebyggande av brott finns i polislagen. Dessutom kan bestämmelserna i artikeln ha konsekvenser för individens rättigheter. Även 2 § i grundlagen är av betydelse. Enligt paragrafen ska all utövning av offentlig makt bygga på lag. Artikeln hör till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 17.1 i Pekingkonventionen ska parterna lämna varandra så omfattande bistånd som möjligt i straffrättsliga förfaranden som gäller de brott som avses i artikel 1. I samtliga fall ska den anmodade statens lagstiftning tillämpas. Enligt artikel 17.2 ska bestämmelserna i punkt 1 inte påverka skyldigheterna enligt något annat bilateralt eller multilateralt avtal som helt eller delvis reglerar eller kommer att reglera ömsesidig rättslig hjälp i brottmål. Gällande bestämmelser i lag om det som artikeln gäller finns i synnerhet i lagen om internationell rättshjälp i straffrättsliga ärenden, lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater och tillämpning av konventionen, lagen om verkställighet i Europeiska unionen av frysningsbeslut av egendom eller bevismaterial och lagen om genomförande av direktivet om en europeisk utredningsorder på det straffrättsliga området, och artikeln hör alltså till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 18 i Pekingkonventionen ska varje part som har anledning att befara att ett brott som avses i artikel 1 kommer att begås, i enlighet med sin nationella lagstiftning, lämna alla tillgängliga upplysningar av betydelse till de parter som den förmodar är de stater som avses i artikel 8.1 och 8.2. Bestämmelser om detta finns i polislagen, och artikeln hör därmed till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 19 i Pekingkonventionen ska varje part, i enlighet med sin nationella lagstiftning, så snart som möjligt lämna Internationella civila luftfartsorganisationens råd alla tillgängliga upplysningar av betydelse som gäller omständigheterna kring brottet, de åtgärder som vidtagits gentemot den som begått brottet eller misstänks för brottet samt de åtgärder som vidtagits i enlighet med artikel 16.2 när en flygning har fördröjts eller avbrutits till följd av något av brotten enligt konventionen och som syftar till att underlätta för passagerarna och besättningen att så snart som möjligt fortsätta resan och utan dröjsmål återställa luftfartyget och dess gods till dess rättmätiga innehavare. Transport- och kommunikationsverket (Traficom) är den för ICAO i enlighet med 3 § 2 och 3 mom. i luftfartslagen och 2 § 3 mom. 2 punkten i lagen om Transport-

och kommunikationsverket utsedda behöriga luftfartsmyndigheten. Det finns alltså gällande bestämmelser om detta i lag, vilket innebär att artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 20 i Pekingkonventionen innehåller bestämmelser om tvistlösning. Om ett fördrag som även i övrigt innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen innehåller bestämmelser om ett för parterna obligatoriskt och bindande förfarande för avgörande av tvister som gäller tolkningen eller tillämpningen av fördraget, kan avgörandet av tvisten inverka på hur en bestämmelse som gäller ärenden som regleras på lagnivå i Finland ska tillämpas. I sådana fall hör bestämmelsen om tvistlösning till området för lagstiftningen (GrUU 31/2001 rd). Om en tvist enligt fördraget ska hanteras av en sådan permanent internationell domstol eller skiljedomstol vars jurisdiktion Finland tidigare har erkänt, såsom Internationella domstolen eller Permanenta internationella skiljedomstolen i Haag, hör en sådan fördragsbestämmelse dock inte till området för lagstiftningen. Enligt artikel 20 i konventionen kan en tvist angående tolkningen eller tillämpningen av konventionen hänskjutas till skiljeförfarande, om båda parterna samtycker till det. Ett sådant skiljeförfarande kan avse också något annat än ett förfarande vid Permanenta internationella skiljedomstolen i Haag. Resultatet av skiljeförfarandet blir bindande för Finland och kan gälla en sak som regleras i finsk lag. Således ska artikeln anses höra till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna i artikel 21.4 i Pekingkonventionen, som gäller underrättelse om jurisdiktion (led a) och ansvarsfrihet på grund av familjerelationer (led b), hör till området för lagstiftningen.

I *Pekingprotokollet* hör åtminstone följande bestämmelser till området för lagstiftningen:

Genom artikel II i Pekingprotokollet ändras artikel 1 i Haagkonventionen, som gäller de brott som parterna ska belägga med straff. Enligt 8 § i Finlands grundlag ska bestämmelser om brott och straff utfärdas i lag. Dessutom finns bestämmelser om brotten i fråga i strafflagen, och bestämmelsen i artikeln hör därmed till området för lagstiftningen.

Genom artikel III i Pekingprotokollet ändras artikel 2 i Haagkonventionen, enligt vilken straffen för de brott som avses i artikel 1 ska vara stränga. Enligt 8 § i Finlands grundlag ska bestämmelser om brott och straff utfärdas i lag. Artikeln hör till området för lagstiftningen.

Genom artikel IV i Pekingprotokollet fogas till Haagkonventionen en ny artikel 2a. Enligt artikel 2a.1 får varje part i överensstämmelse med sina nationella rättsprinciper vidta åtgärder för att ställa en juridisk person till ansvar när en person som är ansvarig för ledningen eller kontrollen av denna juridiska person har begått ett sådant brott som avses i artikel 1. Ansvaret kan vara straffrättsligt, civilrättsligt eller administrativt. Enligt artikel 2a.2 ska sådant ansvar inte inverka på förövarnas straffrättsliga ansvar. I artikel 2a.3 konstateras att om en part vidtar de åtgärder som fordras för att göra en juridisk person ansvarig, ska den sträva efter att se till att de straffrättsliga, civilrättsliga eller administrativa påföljder som tillämpas är effektiva, proportionella och avskräckande. Påföljderna får innefatta ekonomiska påföljder. Motsvarande bestämmelser finns i artikel 4 i Pekingkonventionen, och det som ovan konstateras om området för lagstiftningen i fråga om den, gäller därför även här. Således hör artikeln till området för lagstiftningen.

Genom artikel V i Pekingprotokollet ändras artikel 3.1 i Haagkonventionen. Enligt den ändrade artikel 3.1 anses ett luftfartyg vid tillämpning av konventionen vara i trafik från det ögonblick då markpersonal eller besättning börjar förbereda luftfartyget för en viss bestämd flygning till dess att tjugofyra timmar har förflutit efter landning. Definitioner som påverkar tolkningen och tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd).

Genom artikel VII i Pekingprotokollet ändras artikel 4 i Haagkonventionen, som gäller parternas straffrättsliga behörighet. När det gäller bestämmelsen kan det hänvisas till vad som ovan konstateras om området för lagstiftningen i fråga om artikel 8 i Pekingkonventionen. Således hör artikeln till området för lagstiftningen.

Genom artikel VIII i Pekingprotokollet ändras artikel 5 i Haagkonventionen. Enligt den ändrade artikel 5 ska de parter, som för utförande av flygtransport bildar sådana gemensamma organisationer eller internationella företag som använder luftfartyg införda i gemensamma eller internationella register, på ett ändamålsenligt sätt för varje luftfartyg fastställa vilken av dessa stater som ska utöva jurisdiktion och anses vara registreringsstat vid tillämpningen av konventionen och meddela detta till Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare, som ska delge alla parter i konventionen detta meddelande. Bestämmelsens innehåll motsvarar innehållet i artikel 15 i Pekingkonventionen. Gällande bestämmelser i lag om det som avses i artikeln finns i luftfartslagen och i lagen om transportservice, och artikeln hör därför till området för lagstiftningen.

Genom artikel IX i Pekingprotokollet ändras artikel 6.4 i Haagkonventionen. Enligt den ändrade artikel 6.4 ska en part, om den har gripit en person med stöd av artikel 6, omedelbart underrätta de parter som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet och, om den finner det lämpligt, alla andra berörda stater om att personen har gripits och om de omständigheter som motiverar gripandet. Motsvarande bestämmelse finns i artikel 9 i Pekingkonventionen. Bestämmelsen i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och det finns gällande bestämmelser i lag om det som artikeln avser, och följaktligen hör artikeln till området för lagstiftningen.

Genom artikel X i Pekingprotokollet fogas till Haagkonventionen en ny artikel 7a. Enligt den ska den som med stöd av konventionen grips eller är föremål för andra åtgärder eller förfaranden garanteras en rättvis behandling och åtnjuta alla rättigheter och garantier i enlighet med lagstiftningen i den stat där personen befinner sig och med tillämpliga bestämmelser i internationell rätt, däribland internationell rätt om de mänskliga rättigheterna. Motsvarande bestämmelse ingår också i artikel 11 i Pekingkonventionen, och det kan därför hänvisas till det som ovan konstateras om området för lagstiftningen i fråga om den artikeln.

Genom artikel XI i Pekingprotokollet görs ändringar av teknisk natur i artikel 8 i Haagkonventionen. Artikeln innehåller motsvarande bestämmelser om utlämning för brott som artikel 12 i Pekingkonventionen, och det kan därför hänvisas till det som ovan konstateras om området för lagstiftningen i fråga om den artikeln.

Genom artikel XII i Pekingprotokollet fogas till Haagkonventionen en ny artikel 8a. I den föreskrivs en skyldighet att inte betrakta något av de brott som avses i artikel 1 som ett politiskt brott, ett brott förknippat med ett politiskt brott eller ett brott inspirerat av politiska motiv när det gäller utlämning för brott eller ömsesidig rättslig hjälp. Följaktligen får en begäran om utlämning eller ömsesidig rättslig hjälp med anledning av ett sådant brott inte avslås endast av det skälet att den gäller ett politiskt brott, ett brott förknippat med ett politiskt brott eller ett brott inspirerat av politiska motiv. Motsvarande bestämmelse ingår i artikel 13 i Pekingkonventionen, och det kan därför hänvisas till det som ovan konstateras om området för lagstiftningen i fråga om den artikeln.

Genom artikel XIII i Pekingprotokollet fogas till Haagkonventionen en ny artikel 8b. Enligt den ska inget i konventionen tolkas så att skyldighet att utlämna för brott eller att lämna ömsesidig rättslig hjälp uppkommer om den anmodade parten har grundad anledning att misstänka att begäran om utlämning för sådana brott som avses i artikel 1 eller om ömsesidig rättslig hjälp i

fråga om sådana brott har framställts i syfte att åtala eller straffa en person på grund av personens ras, religion, nationalitet, etniska härkomst, politiska åsikter eller kön, eller att bifall till begäran skulle vara till men för den personens ställning av något av dessa skäl. Motsvarande bestämmelse ingår i artikel 14 i Pekingkonventionen, och det kan därför hänvisas till det som ovan konstateras om området för lagstiftningen i fråga om den artikeln.

Genom artikel XIV i Pekingprotokollet ändras artikel 9.1 i Haagkonventionen. När någon av de handlingar som avses i artikel 1.1 har skett eller är på väg att ske, ska parterna vidta alla lämpliga åtgärder för att återföra kontrollen över luftfartyget till dess lagliga befälhavare eller för att vidmakthålla befälhavarens kontroll över luftfartyget. Bestämmelsen i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och det finns gällande bestämmelser i lag om det som artikeln avser, och följaktligen hör artikeln till området för lagstiftningen. Dessutom är 2 § i grundlagen, enligt vilken all utövning av offentlig makt ska bygga på lag, av betydelse, och artikeln hör även av den orsaken till området för lagstiftningen.

Genom artikel XV i Pekingprotokollet ändras artikel 10.1 i Haagkonventionen. Enligt den ändrade artikel 10.1 ska parterna lämna varandra så omfattande bistånd som möjligt i samband med straffrättsliga förfaranden som inletts med anledning av de brott som avses i artikel 1 och andra handlingar som avses i artikel 4. I samtliga fall ska den anmodade statens lagstiftning tillämpas. En bestämmelse med motsvarande innehåll finns i artikel 17.1 i Pekingkonventionen. Gällande bestämmelser i lag om det som artikeln gäller finns i synnerhet i lagen om internationell rätts-hjälp i straffrättsliga ärenden, lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater och tillämpning av konventionen, lagen om verkställighet i Europeiska unionen av frysningsbeslut av egendom eller bevismaterial och lagen om genomförande av direktivet om en europeisk utredningsorder på det straffrättsliga området, och artikeln hör alltså till området för lagstiftningen.

Genom artikel XVI i Pekingprotokollet fogas till Haagkonventionen en ny artikel 10a. Enligt den nya artikeln ska varje part, som har anledning att befara att ett brott som avses i artikel 1 kommer att begås, i enlighet med sin nationella lagstiftning lämna alla tillgängliga upplysningar av betydelse till de parter som den förmodar är de stater som avses i artikel 4.1 och 4.2. Motsvarande bestämmelse finns i artikel 18 i Pekingkonventionen. I polislagen finns gällande bestämmelser om detta, och artikeln hör därför till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna i artikel XXII i Pekingprotokollet, som gäller underrättelse om jurisdiktion (led a) och ansvarsfrihet på grund av familjerelationer (led b), hör till området för lagstiftningen.

I *Montrealprotokollet* hör åtminstone följande bestämmelser till området för lagstiftningen:

Genom artikel II i Montrealprotokollet ändras artikel 1.3 i Tokyokonventionen. Enligt definitionen i den nya artikel 1.3 a anses ett luftfartyg vara under flygning från det ögonblick då alla dess ytterdörrar stängs efter ombordstigning till det ögonblick då någon av ytterdörrarna öppnas för avstigning. Definitioner som påverkar tolkningen och tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd).

Bestämmelsen i artikel III i Montrealprotokollet påverkar tillämpningsområdet för konventionen och hör därmed till området för lagstiftningen.

Genom artikel IV i Montrealprotokollet ändras artikel 3 i Tokyokonventionen. Bestämmelser om tillämpningsområdet för finsk straffrätt finns i 1 kap. i strafflagen, och bestämmelserna i artikeln hör därför till området för lagstiftningen. Bestämmelserna kan ha konsekvenser för individens rättigheter. Av betydelse är även 2 § i grundlagen, enligt vilken all utövning av offentlig makt ska bygga på lag.

Genom artikel V i Montrealprotokollet fogas till Tokyokonventionen en ny artikel 3a om samordning av åtgärder mellan parter med jurisdiktion. En bestämmelse med motsvarande innehåll ingår också i artikel 9.4 i Pekingkonventionen och i artikel IX i Pekingprotokollet. Bestämmelsen i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och det finns gällande bestämmelser i lag om det som artikeln avser, och följaktligen hör artikeln till området för lagstiftningen.

Genom artikel VII i Montrealprotokollet ändras artikel 6 i Tokyokonventionen. I den ändrade artikel 6 föreskrivs det att en befälhavare för ett luftfartyg har rätt att vidta skäligen åtgärder, inbegripet gripande, om befälhavaren har grundad anledning att förmoda att någon person har begått eller är i färd att begå ett sådant brott eller en sådan handling som avses i artikel 1.1 i konventionen. I luftfartslagen finns gällande bestämmelser om detta, och artikeln hör därför till området för lagstiftningen.

Genom artikel VIII i Montrealprotokollet ändras artikel 9 i Tokyokonventionen. Enligt den ändrade artikeln får befälhavaren för ett luftfartyg till de behöriga myndigheterna hos en fördragsslutande stat, inom vars territorium luftfartyget landar, överlämna en person som befälhavaren har grundad anledning att förmoda har begått en sådan handling ombord på luftfartyget som enligt befälhavarens åsikt utgör ett allvarligt brott. Artikeln innehåller dessutom bestämmelser om befälhavarens skyldighet att underrätta en parts myndigheter och att tillhandahålla myndigheterna den bevisning och de upplysningar som befälhavaren har i sin rättmätiga besittning. I finsk lag finns bestämmelser om detta i 56 § i luftfartslagen. Bestämmelsen i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och det finns gällande bestämmelser i lag om det som artikeln avser, och följaktligen hör artikeln till området för lagstiftningen.

Genom artikel IX i Montrealprotokollet ändras artikel 10 i Tokyokonventionen. Artikeln innehåller ett förbud mot att i en rättegång göra luftfartygets befälhavare, någon annan medlem av besättningen, passagerare, säkerhetsvakter ombord, luftfartygets ägare eller operatör eller den för vars räkning flygningen har utförts ansvarig för åtgärder som vidtagits i överensstämmelse med konventionen, när behandlingen av den person som varit föremål för åtgärderna behandlas. Förfarandet för att ställa en person till ansvar vid rättegång och förutsättningarna för att ställa någon till ansvar hör till området för lagstiftningen. Således hör artikeln till området för lagstiftningen.

Genom artikel XI i Montrealprotokollet ändras artikel 16.1 i Tokyokonventionen. Där föreskrivs det om utlämning för brott mellan fördragsslutande stater. Brott som begåtts ombord på ett luftfartyg ska i fråga om utlämning för brott behandlas som om de hade begåtts inte bara på den plats där de ägde rum, utan även inom de fördragsslutande staters område som förutsätts utsträcka sin jurisdiktion till brottet i fråga i enlighet med artikel 3.2 och 3.2a. I finsk lag finns bestämmelser om detta i lagen om utlämning för brott. Artikeln hör således till området för lagstiftningen.

Genom artikel XII i Montrealprotokollet ändras artikel 17 i Tokyokonventionen. I den ändrade artikel 17.1 föreskrivs det att de fördragsslutande staterna ska ta tillbörlig hänsyn till flygtrafikens säkerhet och övriga intressen och förfara på ett sådant sätt att onödig försening av luftfartyg och dess passagerare, besättning och gods undviks vid åtgärder för utredning eller anhållande

eller annat utövande av jurisdiktion beträffande brott begångna ombord på ett luftfartyg. Enligt den ändrade artikel 17.2 ska varje fördragsslutande stat, när den fullgör sina skyldigheter eller utövar sin prövningsrätt enligt konventionen, förfara i enlighet med staters förpliktelser och ansvar enligt internationell rätt. I detta avseende ska varje fördragsslutande stat beakta principerna om rättssäkerhet och rättvis behandling. Liksom konstateras ovan, finns det gällande bestämmelser i lag om detta, och artikeln hör därför till området för lagstiftningen.

Genom artikel XIII i Montrealprotokollet fogas till Tokyokonventionen en ny artikel 18a, enligt vilken inget i konventionen ska utesluta rätten att med stöd av nationell lag kräva ersättning för uppkomna skador av en person som i enlighet med artikel 8 eller 9 har avlägsnats från ett luftfartyg eller överlämnats. Gällande bestämmelser i lag om det som bestämmelsen avser finns i skadeståndslagen, och bestämmelsen i artikeln hör därför till området för lagstiftningen.

## 12.2 Behandlingsordning

De fördrag som propositionen gäller innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen. Fördragen kan därför enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och lagförslagen i vanlig lagstiftningsordning.

### *Kläm 1*

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att

riksdagen godkänner den i Peking den 10 september 2010 ingångna konventionen om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart

och att riksdagen godkänner att Finland ger en sådan underrättelse som avses i artikel 21.4 a i den konventionen och enligt vilken Finland i enlighet med artikel 8.2 i konventionen utsträcker sin jurisdiktion till fall där brottet har begåtts mot en finsk medborgare och till fall där brottet har begåtts av en statslös person som har sin vanliga vistelseort inom finskt territorium,

och att riksdagen godkänner att Finland ger en sådan förklaring som avses i artikel 21.4 b i den konventionen och enligt vilken Finland avser att tillämpa bestämmelserna i artikel 1.4 d i konventionen i enlighet med de principer i sin straffrätt som rör ansvarsfrihet på grund av familjerelationer,

och att riksdagen godkänner det i Peking den 10 september 2010 upprättade kompletterande protokollet till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg,

och att riksdagen godkänner att Finland ger en sådan underrättelse som avses i artikel XXII a i det protokollet och enligt vilken Finland i enlighet med artikel 4.2 i Haagkonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2010 års Pekingprotokoll utsträcker sin jurisdiktion till fall där brottet har begåtts mot en finsk medborgare och till fall där brottet har begåtts av en statslös person som har sin vanliga vistelseort inom finskt territorium,

och att riksdagen godkänner att Finland ger en sådan förklaring som avses i artikel XXII b i det protokollet och enligt vilken Finland tillämpar bestämmelserna i artikel 1.3 d i Haagkonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2010 års Pekingprotokoll i enlighet med de principer i sin straffrätt som rör ansvarsfrihet på grund av familjerelationer,

## RP 232/2020 rd

och att riksdagen godkänner det i Montreal den 4 april 2014 upprättade protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg.

### *Kläm 2*

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom konventionen och protokollen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:



**1.**

**Lag**

**om konventionen om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den i Peking den 10 september 2010 ingångna konventionen om förhindrande av olagliga handlingar i samband med internationell civil luftfart ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundet sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.

## Lag

### om det kompletterande protokollet till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Peking den 10 september 2010 upprättade kompletterande protokollet till konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

#### 2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

3.

## Lag

### om protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar ombord på luftfartyg

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Montreal den 4 april 2014 upprättade protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

#### 2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

---

4.

## Lag

### om ändring av strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i strafflagen (39/1889) 23 kap. 11 a §, sådan den lyder i lag 400/2002, samt  
*fogas* till 1 kap. 2 §, sådan den lyder i lag 626/1996, ett nytt 3 mom., till 11 kap. 8 §, sådan  
den lyder i lagarna 212/2008 och 874/2018, ett nytt 3 mom., och till 9 §, sådan den lyder i  
lagarna 212/2008 och 874/2018, ett nytt 3 mom., samt till 44 kap. 13 §, sådan den lyder i lag  
400/2002, ett nytt 2 mom. som följer:

1 kap.

#### Om tillämpningsområdet för finsk straffrätt

2 §

*Brott som har anknytning till finska fartyg*

---

Finsk lag tillämpas även på brott som har begåtts

1) ombord på ett luftfartyg som landar på finskt territorium och där den brottsmisstänkte fortfarande befinner sig,

2) mot ett sådant luftfartyg eller ombord på ett sådant luftfartyg som har hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, vanliga vistelseort i Finland.

11 kap.

#### Om krigsförbrytelser och brott mot mänskligheten

8 §

*Brott mot förbudet mot kemiska vapen*

---

Försök är straffbart.

9 §

*Brott mot förbudet mot biologiska vapen*

---

Försök är straffbart.

23 kap.

#### Om trafikbrott

76

**RP 232/2020 rd**

11 a §

*Störande av trafik*

Den som avsevärt stör den allmänna flyg-, spår- eller sjötrafikens gång, ska för *störande av trafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.  
Försök är straffbart.

44 kap.

**Om brott som äventyrar andras hälsa och säkerhet**

13 §

*Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen*

---

Försök till ett uppsåtligt brott är straffbart.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 26 november 2020

**Statsminister**

**Sanna Marin**

Utrikesminister Pekka Haavisto

*Fördragstext*

**KONVENTION OM FÖRHINDRANDE AV  
OLAGLIGA HANDLINGAR I SAMBAND  
MED INTERNATIONELL CIVIL LUFT-  
FART**

**CONVENTION ON THE SUPPRESSION  
OF UNLAWFUL ACTS RELATING TO  
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION**

DE STATER SOM ÄR PARTER I DENNA  
KONVENTION

THE STATES PARTIES TO THIS CON-  
VENTION,

SOM ÄR DJUPT OROADE över att olag-  
liga handlingar mot den civila luftfarten även-  
tyrar säkerheten och skyddet för personer och  
egendom, allvarligt påverkar verksamheten  
för lufttrafik, trafikflygplatser och flygtrafik-  
tjänster och undergräver det förtroende som  
världens folk hyser för att den civila luftfarten  
bedrivs på ett säkert och ordnat sätt för alla  
stater,

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

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

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

SOM ÄR ÖVERTYGADE om att det för att  
bättre kunna hantera dessa hot finns ett bråds-  
kande behov av att stärka den rättsliga ramen  
för internationellt samarbete för att förhindra  
och bekämpa olagliga handlingar mot den ci-  
vila luftfarten,

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

HAR ENATS OM FÖLJANDE:

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Artikel 1

Article 1

1. En brottslig handling begår den som rätts-  
stridigt och uppsåtligen:

1. Any person commits an offence if that  
person unlawfully and intentionally:

a) företar en våldshandling mot någon om-  
bord på ett luftfartyg under flygning, om  
handlingen är ägnad att äventyra luftfartygets  
säkerhet, eller

(a) performs an act of violence against a per-  
son on board an aircraft in flight if that act is  
likely to endanger the safety of that aircraft; or

b) förstör ett luftfartyg i trafik eller tillfogar  
det skada som gör det oanvändbart för flyg-  
ning eller som är ägnad att äventyra dess sä-  
kerhet under flygning, eller

(b) destroys an aircraft in service or causes  
damage to such an aircraft which renders it in-  
capable of flight or which is likely to endanger  
its safety in flight; or

- c) på ett luftfartyg i trafik placerar eller låter placera, oavsett på vilket sätt det sker, en anordning eller ett ämne som är ägnat att förstöra luftfartyget eller tillfoga det sådan skada som gör det oanvändbart för flygning eller sådan skada som är ägnad att äventyra dess säkerhet under flygning, eller
- d) förstör eller skadar en anläggning för flygtrafiktjänst eller stör verksamheten vid en sådan anläggning, om en sådan handling är ägnad att äventyra säkerheten för luftfartyg under flygning, eller
- e) lämnar upplysningar som personen vet är falska och därigenom äventyrar säkerheten för ett luftfartyg under flygning, eller
- f) använder ett luftfartyg i trafik i avsikt att förorsaka dödsfall, allvarlig kroppsskada eller avsevärd skada på egendom eller miljön, eller
- g) släpper ut eller utlöser biologiska vapen, kemiska vapen eller kärnvapen 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 avsevärd skada på egendom eller miljön, eller
- h) använder biologiska vapen, kemiska vapen eller kärnvapen 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 avsevärd skada på egendom eller miljön, eller
- i) transporterar, låter transportera eller möjliggör transport av följande ombord på ett luftfartyg:
- 1) explosivt eller radioaktivt material, med vetskap om att det är avsett att användas för att förorsaka eller, med eller utan villkor i enlighet med nationell lagstiftning, hota att förorsaka dödsfall eller allvarlig kroppsskada eller avsevärd skada på egendom 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 biologiskt vapen, kemiskt vapen eller kärnvapen, med vetskap om att det är ett sådant vapen enligt definitionen i artikel 2, eller
  - 3) atområbränsle, särskilt klyvbart material eller sådan utrustning eller sådant material som har utformats eller framställts särskilt för
- (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

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 avsevärt 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,

dock så att verksamhet som inbegriper en part, däribland verksamhet som bedrivs av en fysisk eller juridisk person som har tillstånd av en part, inte ska utgöra ett brott enligt punkt 1 i.3 och i.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 ett tillämpligt multilateralt icke-spridningsavtal där staten är part, däribland dem som avses i artikel 7.

2. En brottslig handling begår den som rättsstridigt och uppsåtligen med hjälp av en anordning, ett ämne eller ett vapen

a) företar en sådan våldshandling mot en person som befinner sig på en trafikflygplats för internationell civil luftfart som förorsakar eller är ägnad att förorsaka allvarlig kroppsskada eller dödsfall, eller

b) förstör eller allvarligt skadar en trafikflygplatsanläggning som används för internationell civil luftfart eller ett luftfartyg som inte är i trafik, men som befinner sig på en sådan trafikflygplats, eller stör trafikflygplatsens verksamhet,

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

3. En brottslig handling begår även den som:

a) hotar med att begå något av de brott som avses i punkt 1 a, b, c, d, f, g och h eller punkt 2, eller

b) rättsstridigt och uppsåtligen låter någon ta emot ett sådant hot,

under omständigheter som tyder på att hotet är trovärdigt.

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. En brottslig handling begår även den som

- a) försöker begå något av de brott som avses i punkt 1 eller 2, eller
- b) organiserar eller styr andra att begå ett brott som avses i punkt 1, 2, 3 eller 4 a, eller
- c) medverkar som medgärningsman till ett brott som avses i punkt 1, 2, 3 eller 4 a, eller
- d) rättsstridigt och uppsåtligen hjälper någon annan att undvika undersökning, 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 eller att personen är efterlyst av de brottsbekämpande myndigheterna för att åtalas för ett sådant brott eller har dömts för ett sådant brott.

5. Varje part ska, om uppsåt föreligger, oavsett om någon verkligen begår eller försöker begå något av de brott som avses i punkt 1, 2 eller 3, även betrakta någon eller båda av följande handlingar som brott:

- a) att med en eller flera andra personer komma överens om att begå ett brott som avses i punkt 1, 2 eller 3 och, om så krävs enligt nationell lagstiftning, som inbegriper en handling som någon av deltagarna företar i syfte att främja genomförandet av överenskommelsen, eller
- 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 avses i punkt 1, 2 eller 3, så att medverkan sker antingen
  - i) i syfte att främja gruppens allmänna brottsliga verksamhet eller ändamål, när verksamheten eller ändamålet inbegriper något av de brott som avses i punkt 1, 2 eller 3, eller
  - ii) med vetskap om gruppens avsikt att begå något av de brott som avses i punkt 1, 2 eller 3.

#### Artikel 2

Vid tillämpning av denna konvention anses

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) ett luftfartyg vara under flygning från det ögonblick då alla dess ytterdörrar stängs efter ombordstigning till det ögonblick då någon av ytterdörrarna öppnas för avstigning; vid nödlandning ska flygningen anses fortsätta till dess att de behöriga myndigheterna tar över 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 att tjugofyra timmar har förflutit efter landning; den tid ett luftfartyg är i trafik ska dock alltid omfatta hela den tid det anses vara under flygning enligt punkt a,

c) ”anläggning för flygtrafiktjänst” omfatta signaler, data, information eller system som behövs för att navigera ett luftfartyg,

d) ”giftig kemikalie” vara en kemikalie som genom sin kemiska inverkan på livsprocesserna kan förorsaka död, 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 ämne” utgöra kärnämne eller annat radioaktivt ämne, som innehåller självständigt fallande nuklider (en process där det förekommer joniserande strålning av ett eller flera slag, såsom alfa-, beta-, neutron- eller gammastrålning) och som på grund av sina radiologiska eller fissila egenskaper kan orsaka död, allvarlig kroppsskada eller avsevärd skada på egendom eller miljö,

f) ”kärnämne” utgöra plutonium, undantaget plutonium med en halt av plutonium 238 större än 80 procent; uran 233; uran anrikat med uran 235 eller uran 233; uran i annan form än som malm eller malmavfall som innehåller den blandning av isotoper som förekommer i naturen; och varje produkt som innehåller en eller flera av de nämnda ämnena,

g) ”uran anrikat med uran 235 eller 233” utgöra uran som innehåller uran 235 eller uran

(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

233 eller båda i så stor mängd att mängdförhållandet mellan summan av dessa två isotoper och isotop 238 är större än förhållandet mellan isotop 235 och isotop 238 i naturligt uran,

h) ”biologiska vapen, kemiska vapen och kärnvapen” omfatta

a) ”biologiska vapen”, som utgör

i) mikrobiella eller andra biologiska medel, eller toxiner oavsett ursprung och framställningssätt, av sådana typer och i sådana mängder som inte har berättigande för profylaktiska, skyddande eller andra fredliga ändamål, eller

ii) vapen, utrustning eller deras bärare avsedda att användas för 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, eller

B) skyddsändamål, nämligen sådana ändamål som direkt anknyter till skydd mot giftiga kemikalier och till skydd mot kemiska vapen, eller

C) militära ändamål som inte är förbundna med användning av kemiska vapen och som inte är beroende av användningen av kemikaliers giftiga egenskaper som en metod för krigföring, eller

D) åtgärder för brottsbekämpning, inbegripet kravallbekämpning inom landet,

så länge typerna och mängderna är förenliga med sådana ändamål,

ii) ammunition och anordningar som är särskilt utformade för att förorsaka död eller annan skada till följd av de giftiga egenskaperna hos de giftiga kemikalier som anges i punkt h led b i och som skulle komma att släppas ut vid användning av ammunitionen eller anordningarna,

iii) varje utrustning som är speciellt utformad för användning i direkt anslutning till att ammunition och anordningar enligt punkt h led b ii brukas,

c) kärnvapen och andra kärnladdningar,

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) "utgångsämne" omfattar varje kemisk reaktant som i något skede utgör del av tillverkningen, oavsett metod, 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 enligt Internationella atomenergiorganets (IAEA:s) stadgar, antagna i New York den 26 oktober 1956.

(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.

### Artikel 3

Varje part förbinder sig att belägga de brott som avses i artikel 1 med stränga straff.

### Article 3

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

### Artikel 4

1. Varje part får, i överensstämmelse med sina nationella rättsprinciper, vidta de åtgärder som fordras för att möjliggöra att en juridisk person som befinner sig inom dess territorium eller är bildad i enlighet med dess lagstiftning ställs till ansvar när en person som är ansvarig för ledningen eller kontrollen av denna juridiska person, i den egenskapen, har begått ett sådant brott som avses i artikel 1. Den juridiska personens ansvar kan vara straffrättsligt, civilrättsligt eller administrativt.

2. Sådant ansvar ska inte inverka på det straffrättsliga ansvaret hos de enskilda personer som har begått brotten.

3. Om en part vidtar de åtgärder som fordras för att göra en juridisk person ansvarig i enlighet med punkt 1, ska den sträva efter att se till att de straffrättsliga, civilrättsliga eller administrativa påföljder som tillämpas är effektiva, proportionella och avskräckande. Sådana påföljder får innefatta ekonomiska påföljder.

### 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.

### 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

### 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

luftfartyget är under flygning i internationell eller inrikes trafik, tillämpas endast om

a) luftfartygets faktiska eller avsedda start- eller landningsplats är belägen utanför luftfartygets registreringsstat, eller

b) brottet begås inom en annan stats territorium än luftfartygets registreringsstat.

3. Trots bestämmelserna i punkt 2 ska denna konvention i de fall som avses i artikel 1.1 a, b, c, e, f, g, h och i även tillämpas om den som har eller misstänks ha begått brottet påträffas i en annan stat än luftfartygets registreringsstat.

4. I fråga om de parter som avses i artikel 15 och i de fall som avses i artikel 1.1 a, b, c, e, f, g, h och i ska denna konvention inte tillämpas om de platser som avses i punkt 2 a är belägna inom en och samma stats territorium och denna stat är en sådan stat som avses i artikel 15, om inte brottet har begåtts i eller den som har eller misstänks ha begått brottet påträffas i en annan stat.

5. I de fall som avses i artikel 1.1 d ska denna konvention tillämpas endast om anläggningen för flygtrafiktjänst används för internationell flygtrafik.

6. Bestämmelserna i punkterna 2, 3, 4 och 5 ska även tillämpas i de fall som avses i artikel 1.4.

#### Artikel 6

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

2. Denna konvention gäller inte sådan verksamhet av väpnade styrkor under en väpnad konflikt, med den innebörd dessa termer har i internationell humanitär rätt, som regleras av

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

sådan rätt, och inte heller verksamhet som utövas av en stats väpnade styrkor då de fullgör sina officiella uppgifter, i den utsträckning verksamheten regleras av andra regler i internationell rätt.

3. Bestämmelserna i punkt 2 ska inte tolkas så att annars olagliga handlingar tolereras eller betraktas som lagenliga, eller så att väckande av åtal med stöd av annan lagstiftning utesluts.

#### Artikel 7

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

#### Artikel 8

1. Varje part ska vidta nödvändiga åtgärder för att utsträcka sin jurisdiktion till de brott som avses 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 registrerat i den staten,
- c) när det luftfartyg ombord på vilket brottet har begåtts landar inom den statens territorium med den misstänkte alltjämt ombord,
- d) när brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg som hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i den staten,
- e) när brottet har begåtts av en medborgare i den staten.

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. Varje part får också utsträcka sin jurisdiktion till sådana 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 har sin vanliga vistelseort inom den statens territorium.

3. Varje part ska även vidta nödvändiga åtgärder för att utsträcka sin jurisdiktion till de brott som avses i artikel 1 i de fall då den misstänkte befinner sig inom dess territorium och parten inte med stöd av artikel 12 utlämnar personen för brott till någon av de parter som i enlighet med tillämpliga punkter i denna artikel har utsträckt sin jurisdiktion till dessa brott.

4. Denna konvention utesluter inte utövande av straffrättslig jurisdiktion i enlighet med nationell lagstiftning.

#### Artikel 9

1. Varje part inom vars territorium den som har eller misstänks ha begått ett brott befinner sig ska, efter att ha förvässat sig om att omständigheterna motiverar det, gripa personen eller vidta andra åtgärder för att säkerställa personens närvaro. Lagstiftningen i den staten ska följas vid gripandet eller vid andra åtgärder mot personen, men åtgärderna får pågå endast under den tid som krävs för att inleda ett eventuellt förfarande avseende straffansvar eller utlämning.

2. Den berörda staten ska omedelbart inleda en förundersökning i ärendet.

3. En person som har gripits med stöd av punkt 1 ska omedelbart få hjälp att sätta sig i förbindelse med närmaste behöriga representant för den stat där personen är medborgare.

4. Om en part har gripit en person med stöd av denna artikel, ska den omedelbart underätta de parter som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet i enlighet med artikel 8.1 och som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet och underrättat depositarien i enlighet med artikel 21.4 a och, om den finner det lämpligt, alla andra berörda stater om att personen har

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

gripits och om de omständigheter som motiverar gripandet. Den part som verkställer den förundersökning som avses i punkt 2 ska utan dröjsmål underrätta nämnda parter om undersökningsresultatet och ange huruvida den avser att utöva sin jurisdiktion.

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.

Artikel 10

Article 10

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

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.

Artikel 11

Article 11

Den som grips eller är föremål för andra åtgärder eller förfaranden med stöd av denna konvention ska garanteras en rättvis behandling och åtnjuta alla rättigheter och garantier i enlighet med lagstiftningen i den stat där personen befinner sig och med tillämpliga bestämmelser i internationell rätt, däribland internationell rätt om de mänskliga rättigheterna.

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.

Artikel 12

Article 12

1. De brott som avses i artikel 1 ska i alla de avtal om utlämning som redan föreligger mellan parterna anses höra till de utlämningsbara brotten. Parterna förbinder sig att i varje avtal om utlämning för brott som ingås mellan dem innefatta dessa brott i de utlämningsbara brotten.

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. Om en part som ställer ett avtal mellan parterna som villkor för utlämning får en begäran om utlämning från en annan part med vilken den inte har något sådant avtal, får den enligt egen prövning betrakta denna konvention som rättslig grund för utlämning för de

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 re-



brott som avses i artikel 1. I fråga om utlämningen gäller de övriga villkor som föreskrivs i den anmodade statens lagstiftning.

3. Parter som inte ställer ett avtal mellan parterna som villkor för utlämning ska betrakta de brott som avses i artikel 1 som utlämningsbara brott mellan parterna i enlighet med de villkor som föreskrivs i den anmodade statens lagstiftning.

4. När det gäller utlämning för brott mellan parter ska vart och ett av brotten behandlas som om det hade begåtts inte bara på den plats där det ägde rum, utan även inom de parter territorium som förutsätts utsträcka sin jurisdiktion till brottet i fråga i enlighet med artikel 8.1 b, c, d och e och som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet i fråga i enlighet med artikel 8.2.

5. De brott som avses i artikel 1.5 a och b ska vid utlämning för brott mellan parter behandlas som likvärdiga.

#### Artikel 13

Inget av de brott som avses i artikel 1 ska, när det gäller utlämning för brott 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 begäran om utlämning för brott eller ömsesidig rättslig hjälp med anledning av ett sådant brott inte avslås endast av det skälet att den gäller ett politiskt brott, ett brott förknippat med ett politiskt brott eller ett brott inspirerat av politiska motiv.

#### Artikel 14

Inget i denna konvention ska tolkas så att skyldighet att utlämna för brott eller att lämna ömsesidig rättslig hjälp uppkommer om den anmodade parten har grundad anledning att misstänka att begäran om utlämning för sådana brott som avses i artikel 1 eller om ömsesidig rättslig hjälp i fråga om sådana brott har

spect 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

framställts i syfte att åtala eller straffa en person på grund av personens ras, religion, nationalitet, etniska härkomst, politiska åsikter eller kön, eller att bifall till begäran skulle vara till men för den personens ställning av något av dessa skäl.

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.

Artikel 15

Article 15

De parter som för utförande av flygtransport bildar sådana gemensamma organisationer eller internationella företag som använder luftfartyg införda i gemensamma eller internationella register ska på ett ändamålsenligt sätt för varje luftfartyg fastställa vilken av dessa stater som ska utöva jurisdiktion och anses vara registreringsstat vid tillämpningen av denna konvention och meddela detta till Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare, som ska delge alla parter i denna konvention detta meddelande.

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.

Artikel 16

Article 16

1. Parterna ska i enlighet med internationell och nationell rätt sträva efter att vidta alla praktiskt möjliga åtgärder för att förhindra de brott som avses i artikel 1.

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. När en flygning har fördröjts eller avbrutits till följd av något av de brott som avses i artikel 1, ska de parter inom vars territorium luftfartyget, passagerare eller besättning befinner sig underlätta för passagerarna och besättningen att så snart som möjligt fortsätta resan, och utan dröjsmål återställa luftfartyget och dess gods till dess rättmätiga innehavare.

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.

Artikel 17

Article 17

1. Parterna ska lämna varandra så omfattande bistånd som möjligt i samband med straffrättsliga förfaranden som inletts med anledning av de brott som avses i artikel 1. I samtliga fall ska den anmodade statens lagstiftning tillämpas.

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. Bestämmelserna i punkt 1 ska inte påverka skyldigheterna enligt något annat bilateralt eller multilateralt avtal som helt eller delvis reglerar eller kommer att reglera ömsesidig rättslig hjälp i brottmål.

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.

#### Artikel 18

#### Article 18

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

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.

#### Artikel 19

#### Article 19

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

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) omständigheterna kring brottet,
- b) de åtgärder som vidtagits i enlighet med artikel 16.2,
- c) de åtgärder som vidtagits gentemot den som har eller misstänks ha begått brottet samt, i synnerhet, utgången av alla utlämningsförfaranden och andra rättsliga förfaranden.

- (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.

#### Artikel 20

#### Article 20

1. Varje sådan tvist mellan två eller flera parter angående tolkningen eller tillämpningen av denna konvention som inte kan lösas genom samråd ska hänskjutas till skiljeförfarande, om någon av dem begär det. Om inte parterna inom sex månader från det att begäran om skiljeförfarande framställts kan enas om hur skiljeförfarandet ska ordnas, kan vilken part som helst hänskjuta tvisten till Internationella domstolen genom ansökan i enlighet med domstolens stadga.

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. Varje stat får vid undertecknande, ratifikation, godtagande eller godkännande av denna konvention eller vid anslutning till den

2. Each State may at the time of signature, ratification, acceptance or approval of this Convention or accession thereto, declare that

förklara att den inte anser sig vara bunden av föregående punkt. Övriga parter blir inte bundna av föregående punkt gentemot en part som har gjort ett sådant förbehåll.

3. Varje part som har gjort ett förbehåll i enlighet med 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 till den 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 har rätt att när som helst ansluta sig till den. Anslutningsinstrumenten ska deponeras hos depositarien.

4. Vid ratifikation, godtagande eller godkännande av denna konvention eller anslutning till konventionen

a) ska varje part underrätta depositarien om den jurisdiktion som staten med stöd av sin nationella lagstiftning har fastställt i enlighet med artikel 8.2 och omedelbart underrätta depositarien om eventuella förändringar, och

b) får varje part förklara att den avser att tillämpa bestämmelserna i artikel 1.4 d i enlighet med de principer i dess straffrätt som rör ansvarfrihet på grund av familjerelationer.

#### Artikel 22

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 Depositary.

#### 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, who is hereby designated as the Depositary.

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 Depositary.

4. Upon ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, 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 8, and immediately notify the Depositary 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. Denna konvention ska träda i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det tjugoandra ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet har deponerats.

2. För varje stat som ratificerar, godtar eller godkänner denna konvention eller ansluter sig till den efter deponeringen av det tjugoandra ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet, ska konventionen träda i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då staten i fråga har deponerat sitt ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument.

3. När denna konvention träder i kraft ska depositarien låta registrera den hos Förenta Nationerna.

#### Artikel 23

1. Varje part kan säga upp denna konvention genom ett skriftligt meddelande till depositarien.

2. Uppsägningen träder i kraft ett år efter den dag då depositarien tagit emot meddelandet.

#### Artikel 24

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

a) konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, och

b) tilläggsprotokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik till den i Montreal den 23 september 1971 ingångna konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988.

#### Artikel 25

Depositarien ska utan dröjsmål meddela alla parter i denna konvention och alla stater som

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

undertecknat eller anslutit sig till konventionen om datumet för varje undertecknande, om datumet för deponeringen av varje ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller avslutningsinstrument och om datumet för ikraftträdandet av konventionen samt annan relevant information.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill behörigen bemyndigade, undertecknat denna konvention.

UPPRÄTTAD i Peking den tionde september tjugohundratio på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska, varav alla språk är lika giltiga, så att giltigheten inträder när sekretariatet för konferensen, under överinseende av ordföranden för konferensen, inom nittio dagar från denna tidpunkt verifierar att texterna överensstämmer med varandra. Denna konvention ska deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv, och depositarien ska sända bestyrkta kopior av den till alla parter i denna konvention.

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.

**KOMPLETTERANDE PROTOKOLL  
TILL KONVENTIONEN OM FÖRHIND-  
RANDE AV OLAGLIGT BESITTNINGS-  
TAGANDE AV LUFTFARTYG**

**PROTOCOL SUPPLEMENTARY TO THE  
CONVENTION FOR THE SUPPRESSION  
OF UNLAWFUL SEIZURE OF AIR-  
CRAFT**

DE STATER SOM ÄR PARTER I DETTA  
PROTOKOLL,

THE STATES PARTIES TO THIS PRO-  
TOCOL,

SOM ÄR DJUPT OROADE över de tillta-  
gande olagliga handlingarna mot den civila  
luftfarten i hela världen,

DEEPLY CONCERNED about the world-  
wide escalation of unlawful acts against civil  
aviation;

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

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

SOM ANSER att det för att bättre kunna  
hantera dessa hot är nödvändigt att anta kom-  
pletterande bestämmelser till den i Haag den  
16 december 1970 undertecknade konvent-  
ionen om förhindrande av olagligt besittning-  
stagande av luftfartyg för att bekämpa olagligt  
besittningstagande eller utövande av kontroll  
över luftfartyg och för att öka dess ändamåls-  
enlighet,

BELIEVING that in order to better address  
these threats, it is necessary to adopt provi-  
sions supplementary to those of the *Conven-  
tion for the Suppression of Unlawful Seizure  
of Aircraft* signed at The Hague on 16 Decem-  
ber 1970, to suppress unlawful acts of seizure  
or exercise of control of aircraft and to im-  
prove its effectiveness;

HAR ENATS OM FÖLJANDE:

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Artikel I

Article I

Detta protokoll kompletterar den i Haag den  
16 december 1970 undertecknade *konvent-  
ionen om förhindrande av olagligt besittning-  
stagande av luftfartyg* (nedan ”konvent-  
ionen”).

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

Artikel II

Article II

Artikel 1 i konventionen ska ersättas med  
följande:

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

”Artikel 1

“Article 1

1. En brottslig handling begår den som rätts-  
stridigt och uppsåtligen tar ett luftfartyg i tra-  
fik i besittning eller utövar kontroll över detta

1. Any person commits an offence if that  
person unlawfully and intentionally seizes or  
exercises control of an aircraft in service by

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 ett sådant brott som avses i punkt 1, eller

b) rättsstridigt och uppsåtligen låter någon ta emot ett sådant hot, under omständigheter som tyder på att hotet är trovärdigt.

3. En brottslig handling begår även den som

a) försöker begå ett sådant brott som avses i punkt 1,

b) organiserar eller styr andra att begå ett brott som avses i punkt 1, 2 eller 3 a, eller

c) medverkar som medgärningsman till ett brott som avses i punkt 1, 2 eller 3 a, eller

d) rättsstridigt och uppsåtligen hjälper någon annan att undvika undersökning, 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 eller att personen är efterlyst av de brottsbekämpande myndigheterna för att åtalas för ett sådant brott eller har dömts för ett sådant brott.

4. Varje part ska, om uppsåt föreligger, oavsett om någon verkligen begår eller försöker begå något av de brott som avses i punkt 1 eller 2, även betrakta någon eller båda av följande handlingar som brott:

a) att med en eller flera andra personer komma överens om att begå ett brott som avses i punkt 1 eller 2 och, om så krävs enligt nationell lagstiftning, som inbegriper en handling som någon av deltagarna företar i syfte att främja genomförandet av överenskommelsen, eller

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 avses i punkt 1 eller 2, så att medverkan sker antingen

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) i syfte att främja gruppens allmänna brottsliga verksamhet eller ändamål, när verksamheten eller ändamålet inbegriper något av de brott som avses i punkt 1 eller 2, eller

ii) med vetskap om gruppens avsikt att begå något av de brott som avses i punkt 1 eller 2.”

(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.”

#### Artikel III

Artikel 2 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 2

Varje part förbinder sig att belägga de brott som avses i artikel 1 med stränga straff.”

#### 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.”

#### Artikel IV

Följande ska fogas till konventionen som artikel 2a:

”Artikel 2a

1. Varje part får, i överensstämmelse med sina nationella rättsprinciper, vidta de åtgärder som fordras för att möjliggöra att en juridisk person som befinner sig inom dess område eller är bildad i enlighet med dess lagstiftning ställs till ansvar när en person som är ansvarig för ledningen eller kontrollen av denna juridiska person, i den egenskapen, har begått ett sådant brott som avses i artikel 1. Den juridiska personens ansvar kan vara straffrättsligt, civilrättsligt eller administrativt.

2. Sådant ansvar ska inte inverka på det straffrättsliga ansvaret hos de enskilda personer som har begått brotten.

3. Om en part vidtar de åtgärder som fordras för att göra en juridisk person ansvarig i enlighet med punkt 1, ska den sträva efter att se till att de straffrättsliga, civilrättsliga eller administrativa påföljder som tillämpas är effektiva, proportionella och avskräckande. Sådana påföljder får innefatta ekonomiska påföljder.”

#### 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.”

#### Artikel V

1. Artikel 3.1 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 3

#### Article V

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

“Article 3

1. Vid tillämpning av 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 att tjugofyra timmar har flutit efter landning. Vid nödlandning ska flygningen anses fortsätta till dess att de behöriga myndigheterna tar över ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord.”

2. I artikel 3.3 i konventionen ska ”den stat[s område], där luftfartyget är registrerat” ersättas med ”luftfartygets registreringsstat”.

3. I artikel 3.4 i konventionen ska ”vilka nämnes” ersättas med ”som avses”.

4. Artikel 3.5 i konventionen ska ersättas med följande:

”5. Trots bestämmelserna i punkt 3 och 4 tillämpas artiklarna 6, 7, 7a, 8, 8a, 8b och 10 oberoende av luftfartygets startplats eller faktiska landningsplats, om den som har eller misstänks ha begått brottet påträffas i en annan stat än luftfartygets registreringsstat.”

#### Artikel VI

Följande ska fogas till konventionen som artikel 3a:

”Artikel 3a

1. Inget i denna konvention ska inverka på de andra rättigheter, skyldigheter eller ansvar som stater och enskilda har enligt internationell rätt, särskilt ändamålen och grundsatserna i Förenta nationernas stadga, konventionen angående internationell civil luftfart och internationell humanitär rätt.

2. Denna konvention gäller inte sådan verksamhet av väpnade styrkor under en väpnad konflikt, med den innebörd dessa termer har i internationell humanitär rätt, som regleras av sådan rätt, och inte heller verksamhet som utövas av en stats väpnade styrkor då de fullgör sina officiella uppgifter, i den utsträckning verksamheten regleras av andra regler i internationell rätt.

3. Bestämmelserna i punkt 2 ska inte tolkas så att annars olagliga handlingar tolereras eller betraktas som lagenliga, eller så att väckande

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.”

av åtal med stöd av annan lagstiftning utesluts.”

Artikel VII

Artikel 4 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 4

1. Varje part ska vidta nödvändiga åtgärder för att utsträcka sin jurisdiktion till de brott som avses i artikel 1 och till alla andra sådana våldshandlingar mot passagerare eller besättning som den misstänkte har begått i samband med brotten i följande fall:

- a) när brottet har begåtts inom den statens område,
- b) när brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg registrerat i den staten,
- c) när det luftfartyg ombord på vilket brottet har begåtts landar inom den statens område med den misstänkte alltjämt ombord,
- d) när brottet har begåtts mot eller ombord på ett luftfartyg som hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i den staten,
- e) när brottet har begåtts av en medborgare i den staten.

2. Varje part får också utsträcka sin jurisdiktion till sådana 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 har sin vanliga vistelseort inom den statens område.

3. Varje part ska även vidta nödvändiga åtgärder för att utsträcka sin jurisdiktion till de brott som avses i artikel 1 i de fall då den misstänkte befinner sig inom dess område och parten inte med stöd av artikel 8 utlämnar personen för brott till någon av de parter som i enlighet med tillämpliga punkter i denna artikel har utsträckt sin jurisdiktion till dessa brott.

4. Denna konvention utesluter inte utövande av straffrättslig jurisdiktion i enlighet med nationell lag.”

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.”

Artikel VIII

Artikel 5 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 5

De parter som för utförande av flygtransport bildar sådana gemensamma organisationer eller internationella företag som använder luftfartyg införda i gemensamma eller internationella register ska på ett ändamålsenligt sätt för varje luftfartyg fastställa vilken av dessa stater som ska utöva jurisdiktion och anses vara registreringsstat vid tillämpningen av denna konvention och meddela detta till Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare, som ska delge alla parter i denna konvention detta meddelande.”

Artikel IX

Artikel 6.4 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 6

4. Om en part har gripit en person med stöd av denna artikel, ska den omedelbart underrätta de parter som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet i enlighet med artikel 4.1 och som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet och underrättat depositarien i enlighet med artikel 4.2 och, om den finner det lämpligt, alla andra berörda stater om att personen har gripits och om de omständigheter som motiverar gripandet. Den part som verkställer den preliminära undersökning som avses i punkt 2 ska utan dröjsmål underrätta nämnda parter om undersökningsresultatet och ange huruvida den avser utöva sin jurisdiktion.”

Artikel X

Följande ska fogas till konventionen som artikel 7a:

”Artikel 7a

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

Den som grips eller är föremål för andra åtgärder eller förfaranden med stöd av denna konvention ska garanteras en rättvis behandling och åtnjuta alla rättigheter och garantier i enlighet med lagstiftningen i den stat där personen befinner sig och med tillämpliga bestämmelser i internationell rätt, däribland internationell rätt om de mänskliga rättigheterna.”

#### Artikel XI

Artikel 8 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 8

1. De brott som avses i artikel 1 ska i alla de avtal om utlämning som redan föreligger mellan parterna anses höra till de utlämningsbara brotten. Parterna förbinder sig att i varje avtal om utlämning för brott som ingås mellan dem innefatta dessa brott i de utlämningsbara brotten.

2. Om en part som ställer ett avtal mellan parterna som villkor för utlämning får en begäran om utlämning från en annan part med vilken den inte har något sådant avtal, får den enligt egen prövning betrakta denna konvention som rättslig grund för utlämning för de brott som avses i artikel 1. I fråga om utlämningen gäller de övriga villkor som föreskrivs i den anmodade statens lagstiftning.

3. Parter som inte ställer ett avtal mellan parterna som villkor för utlämning ska betrakta de brott som avses i artikel 1 som utlämningsbara brott mellan parterna i enlighet med de villkor som föreskrivs i den anmodade statens lagstiftning.

4. När det gäller utlämning för brott mellan parter ska vart och ett av brotten behandlas som om det hade begåtts inte bara på den plats där det ägde rum, utan även inom de parter område som förutsätts utsträcka sin jurisdiktion till brottet i fråga i enlighet med artikel 4.1 b, c, d och e och som har utsträckt sin jurisdiktion till brottet i fråga i enlighet med artikel 4.2.

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. De brott som avses i artikel 1.4 a och b ska, när det gäller utlämning för brott mellan parter, behandlas som likvärdiga.”

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.”

Artikel XII

Article XII

Följande ska fogas till konventionen som artikel 8a:

”Artikel 8a

Inget av de brott som avses i artikel 1 ska, när det gäller utlämning för brott 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 begäran om utlämning för brott eller ömsesidig rättslig hjälp med anledning av ett sådant brott inte avslås endast av det skälet att den gäller ett politiskt brott, ett brott förknippat med ett politiskt brott eller ett brott inspirerat av politiska motiv.”

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.”

Artikel XIII

Article XIII

Följande ska fogas till konventionen som artikel 8b:

”Artikel 8b

Inget i denna konvention ska tolkas så att skyldighet att utlämna för brott eller att lämna ömsesidig rättslig hjälp uppkommer om den misstänka parten har grundad anledning att misstänka att begäran om utlämning för sådana brott som avses i artikel 1 eller om ömsesidig rättslig hjälp i fråga om sådana brott har framställts i syfte att åtala eller straffa en person på grund av personens ras, religion, nationalitet, etniska härkomst, politiska åsikter eller kön, eller att bifall till begäran skulle vara till men för den personens ställning av något av dessa skäl.”

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.”

Artikel XIV

Article XIV

Artikel 9.1 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 9

1. När någon av de handlingar som avses i artikel 1.1 har skett eller är på väg att ske, ska parterna vidta alla lämpliga åtgärder för att

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

återföra kontrollen över luftfartyget till dess lagliga befälhavare eller för att vidmakthålla befälhavarens kontroll över luftfartyget.”

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.”

Artikel XV

Article XV

Artikel 10.1 i konventionen ska ersättas med följande:

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

”Artikel 10

“Article 10

1. Parterna ska lämna varandra så omfattande bistånd som möjligt i samband med straffrättsliga förfaranden som inletts med anledning av de brott som avses i artikel 1 och andra handlingar som avses i artikel 4. I samtliga fall ska den anmodade statens lagstiftning tillämpas.”

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.”

Artikel XVI

Article XVI

Följande ska fogas till konventionen som artikel 10a:

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

”Artikel 10a

“Article 10 *bis*

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

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.”

Artikel XVII

Article XVII

1. Alla hänvisningar i konventionen till ”fördragsslutande stat” och ”fördragsslutande stater” ska ersättas med hänvisningar till ”part” och ”parter”.

1. All references in the Convention to “Contracting State” and “Contracting States” shall be replaced by “State Party” and “States Parties” respectively.

2. Alla hänvisningar i konventionen till ”han” och ”honom” ska ersättas med hänvisningar till ”personen”.

2. All references in the Convention to “him” and “his” shall be replaced by “that person” and “that person’s” respectively.

Artikel XVIII

Article XVIII

De konventionstexter på arabiska och kinesiska som bifogats till detta protokoll ska, tillsammans med konventionstexterna på engelska, franska, ryska och spanska, vara lika giltiga.

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.

Artikel XIX

Article XIX

De stater som är parter i detta protokoll ska läsa och tolka konventionen och protokollet som ett enda instrument, som ska kallas Haagkonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2010 års Pekingprotokoll.

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.

Artikel XX

Article XX

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

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.

Artikel XXI

Article 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.

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. Ratifikation, godtagande eller godkännande av detta protokoll av en stat som inte är part i konventionen ska gälla som ratifikation, godtagande eller godkännande av Haagkonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2010 års Pekingprotokoll.

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. En stat som inte ratificerar, godtar eller godkänner detta protokoll i enlighet med punkt 1 har rätt att när som helst ansluta sig till det. Anslutningsinstrumenten ska deponeras hos depositarien.

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.

Artikel XXII

Article XXII



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

a) ska varje part underrätta depositarien om den jurisdiktion som staten med stöd av sin nationella lagstiftning har fastställt i enlighet med artikel 4.2 i Haagkonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2010 års Pekingprotokoll, och omedelbart underrätta depositarien om eventuella förändringar, och

b) får varje part förklara att den avser att tillämpa bestämmelserna i artikel 1.3 d i Haagkonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2010 års Pekingprotokoll, i enlighet med de principer i dess straffrätt som rör ansvarsfrihet på grund av familjerelationer.

#### Artikel XXIII

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

2. För varje stat som ratificerar, godtar eller godkänner detta protokoll eller ansluter sig till det efter deponeringen av det tjugoandra ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet, ska protokollet träda i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då staten i fråga har deponerat sitt ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument.

3. När detta protokoll träder i kraft ska depositarien låta registrera det hos Förenta Nationerna.

#### Artikel XXIV

1. Varje part kan säga upp detta protokoll genom ett skriftligt meddelande till depositarien.

2. Uppsägningen träder i kraft ett år efter den dag då depositarien tagit emot meddelandet.

#### Artikel XXV

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

## RP 232/2020 rd

Depositarien ska utan dröjsmål meddela alla parter i detta protokoll och alla stater som undertecknat eller anslutit sig till protokollet om datumet för varje undertecknande, om datumet för deponeringen av varje ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och om datumet för ikraftträdandet av protokollet samt annan relevant information.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill behörigen bemyndigade, undertecknat detta protokoll.

UPPRÄTTAT i Peking den tionde september tjugohundratio på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska, varav alla språk är lika giltiga, så att giltigheten inträder när sekretariatet för konferensen, under överinseende av ordföranden för konferensen, inom nittio dagar från denna tidpunkt verifierar att texterna överensstämmer med varandra. Detta protokoll ska deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv, och depositarien ska sända bestyrkta kopior av protokollet till alla parter i protokollet.

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 OM ÄNDRING AV KONVENTIONEN OM BROTT OCH VISSA ANDRA HANDLINGAR, BEGÅNGNA OMBORD PÅ LUFTFARTYGG**

**PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT**

DE STATER SOM ÄR PARTER I DETTA PROTOKOLL, SOM

THE CONTRACTING STATES TO THIS PROTOCOL,

NOTERAR att stater har uttryckt sin oro över den kraftigt tilltagande allvarlighetsgraden och frekvensen av sådant störande beteende ombord på luftfartyg som kan äventyra luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord eller äventyra god ordning och disciplin ombord,

NOTING that States have expressed their concern about the escalation of the severity and frequency of unruly behaviour on board aircraft that may jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or jeopardize good order and discipline on board;

ERKÄNNER den önskan många stater har att bistå varandra i stävandet av störande beteende och återupprättandet av god ordning och disciplin ombord på luftfartyg, och

RECOGNIZING the desire of many States to assist each other in curbing unruly behaviour and restoring good order and discipline on board aircraft; and

ANSER att det, för att bemöta denna oro, är nödvändigt att anta bestämmelser om ändring av bestämmelserna i den i Tokyo den 14 september 1963 undertecknade konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg,

BELIEVING that in order to address these concerns, it is necessary to adopt provisions to amend those of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* signed at Tokyo on 14 September 1963;

HAR ENATS OM FÖLJANDE:

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Artikel I

Article I

Genom detta protokoll ändras den i Tokyo den 14 september 1963 undertecknade konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg (nedan ”konventionen”).

This Protocol amends the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, signed at Tokyo on 14 September 1963 (hereinafter referred to as “the Convention”).

Artikel II

Article II

1. Artikel 1.3 i konventionen ska ersättas med följande:

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

“3. Vid tillämpning av denna konvention a) anses ett luftfartyg vara under flygning från det ögonblick då alla dess ytterdörrar

“3. For the purposes of this Convention:

stängs efter ombordstigning till det ögonblick då någon av ytterdörrarna öppnas för avstigning; vid nödlandning ska flygningen anses fortsätta till dess att de behöriga myndigheterna tar över ansvaret för luftfartyget och för personer och egendom ombord, och

b) när operatörens stat inte är samma stat som den stat där luftfartyget är registrerat, anses termen ”registreringsstat” i artikel 4 och uttrycket ”den stat, där luftfartyget är registrerat” i artiklarna 5 och 13 i denna konvention syfta på operatörens stat.”

### Artikel III

Artikel 2 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 2

Utän att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 4 ska inga bestämmelser i denna konvention anses medföra befohgenhet eller skyldighet att vidta åtgärder med anledning av handlingar som utgör brott enligt lagar av politisk natur eller lagar som grundar sig på diskriminering av någon orsak såsom ras, religion, nationalitet, etnisk härkomst, politiska åsikter eller kön, om inte en sådan åtgärd påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord.”

### Artikel IV

Artikel 3 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 3

1. Den stat där ett luftfartyg är registrerat har rätt att utöva jurisdiktion över brott och andra handlingar begångna ombord på luftfartyget.

1a. En stat har även rätt att utöva jurisdiktion över brott och andra handlingar begångna ombord på ett luftfartyg

a) i egenskap av landningsstat, när det luftfartyg ombord på vilket brottet eller handlingen begås landar inom dess område med den misstänkte alltjämt ombord, och

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; and

b) when the State of the operator is not the same as the State of registration, the term “the State of registration”, as used in Articles 4, 5 and 13 of the Convention shall be deemed to be the State of the operator.”

### Article III

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

“Article 2

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on discrimination on any ground such as race, religion, nationality, ethnic origin, political opinion or gender.”

### Article IV

Article 3 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 3

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

1 *bis*. A State is also competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board:

a) as the State of landing, when the aircraft on board which the offence or act is committed lands in its territory with the alleged offender still on board; and

b) i egenskap av operatörsstat, när brottet eller handlingen begås ombord på ett luftfartyg som hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i den staten.

2. Varje fördragsslutande stat ska vidta nödvändiga åtgärder för att utsträcka sin jurisdiktion i egenskap av registreringsstat till brott begångna ombord på luftfartyg registrerade i staten.

2a. Varje fördragsslutande stat ska även vidta nödvändiga åtgärder för att utsträcka sin jurisdiktion till brott begångna ombord på luftfartyg i följande fall:

a) i egenskap av landningsstat, när

(i) det luftfartyg ombord på vilket brottet begås senast har avgått från eller avses göra sin följande landning inom statens område och luftfartyget därefter landar inom statens område med den misstänkte alltjämt ombord, och

(ii) luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord eller god ordning och disciplin ombord äventyras,

b) i egenskap av operatörsstat, när brottet begås ombord på ett luftfartyg som hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i den staten.

2b. En stat ska, när den utövar sin jurisdiktion i egenskap av landningsstat, beakta om brottet eller handlingen i fråga är ett brott i operatörsstaten.

3. Konventionen utesluter inte utövande av straffrättslig jurisdiktion enligt nationell lag.”

#### Artikel V

Följande ska fogas till konventionen som artikel 3a:

”Artikel 3a

Om en fördragsslutande stat som utövar sin jurisdiktion enligt artikel 3 har blivit informerad om eller annars fått kännedom om att en eller flera andra fördragsslutande stater har inlett en utredning eller ett rättsligt förfarande eller väckt åtal beträffande samma brott eller handlingar, ska den fördragsslutande staten

b) as the State of the operator, when the offence or act is committed 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.

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

2 *bis*. Each Contracting State shall also take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over offences committed on board aircraft in the following cases:

a) as the State of landing, when:

(i) the aircraft on board which the offence is committed has its last point of departure or next point of intended landing within its territory, and the aircraft subsequently lands in its territory with the alleged offender still on board; and

(ii) the safety of the aircraft or of persons or property therein, or good order and discipline on board, is jeopardised;

b) as the State of the operator, when the offence is committed 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.

2 *ter*. In exercising its jurisdiction as State of landing, a State shall consider whether the offence or act in question is an offence in the State of the operator.

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

#### Article V

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

“Article 3 *bis*

If a Contracting State, exercising its jurisdiction under Article 3, has been notified or has otherwise learned that one or more other Contracting States are conducting an investigation, prosecution or judicial proceeding in respect of the same offences or acts, that Contracting State shall, as appropriate, consult

vid behov rådgöra med dessa andra fördragslutande stater i syfte att samordna åtgärderna. Förpliktelserna enligt denna artikel påverkar inte en fördragsslutande stats förpliktelser enligt artikel 13.”

those other Contracting States with a view to coordinating their actions. The obligations in this Article are without prejudice to the obligations of a Contracting State under Article 13.”

Artikel VI

Article VI

Artikel 5.2 i konventionen ska utgå.

Article 5, paragraph 2, of the Convention shall be deleted.

Artikel VII

Article VII

Artikel 6 i konventionen ska ersättas med följande:

Article 6 of the Convention shall be replaced by the following:

”Artikel 6

“Article 6

1. Om en befälhavare för ett luftfartyg har grundad anledning att förmoda att någon ombord på luftfartyget har begått eller är i färd att begå ett sådant brott eller en sådan annan handling som avses i artikel 1.1, får befälhavaren vidta sådana skäligen åtgärder mot denna person, inbegripet gripande, som är nödvändiga

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

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

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

b) för att upprätthålla god ordning och disciplin ombord, eller

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

c) för att befälhavaren ska kunna överlämna personen till behöriga myndigheter eller avlägsna personen från luftfartyget i enlighet med bestämmelserna i detta kapitel.

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

2. Befälhavaren får ålägga eller bemyndiga andra medlemmar av besättningen att lämna bistånd och har rätt att uppmana eller bemyndiga, men inte ålägga, säkerhetsvakter eller passagerare ombord att bistå vid gripande av en person som befälhavaren är behörig att gripa. Medlemmar av besättningen samt passagerare får även utan ett sådant bemyndigande vidta skäligen förebyggande åtgärder, om de har grundad anledning att förmoda att sådana åtgärder är omedelbart nödvändiga för att skydda luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord.

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

3. En säkerhetsvakt som är ombord med stöd av ett bilateralt eller multilateralt fördrag eller ett arrangemang mellan de berörda för-

3. An in-flight security officer deployed pursuant to a bilateral or multilateral agreement or arrangement between the relevant

dragsslutande staterna får utan ett sådant be-  
myndigande vidta skäligen förebyggande åtgärder, om vakten har grundad anledning att förmoda att sådana åtgärder är omedelbart nödvändiga för att skydda luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer ombord mot olagliga störande handlingar och, om fördraget eller arrangemanget tillåter det, mot allvarliga brott.

4. Inget i denna konvention ska anses förplikta en fördragsslutande stat till att inrätta ett program för säkerhetsvakter ombord eller att ingå ett bilateralt eller multilateralt fördrag eller arrangemang som ger utländska säkerhetsvakter ombord rätt att verka inom statens område.”

#### Artikel VIII

Artikel 9 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 9

1. Befälhavaren för ett luftfartyg får till de behöriga myndigheterna hos en fördragsslutande stat, inom vars område luftfartyget landar, överlämna en person som befälhavaren har grundad anledning att förmoda har begått en sådan handling ombord på luftfartyget som enligt befälhavarens åsikt utgör ett allvarligt brott.

2. Befälhavaren för ett luftfartyg ska så snart det låter sig göra, och om möjligt innan luftfartyget landar inom en fördragsslutande stats område med en sådan person ombord som befälhavaren avser överlämna i enlighet med föregående punkt, underrätta den fördragsslutande statens myndigheter om sin avsikt att överlämna en sådan person och om anledningen till det.

3. Befälhavaren för ett luftfartyg ska tillhandahålla de myndigheter, till vilka en brottsmisstänkt person överlämnas i enlighet med bestämmelserna i denna artikel, den bevisning och de upplysningar som befälhavaren har i sin rättmätiga besittning.”

#### Artikel IX

Artikel 10 i konventionen ska ersättas med följande:

Contracting States may take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft or persons therein from an act of unlawful interference, and, if the agreement or arrangement so allows, from the commission of serious offences.

4. Nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation for a Contracting State to establish an in-flight security officer programme or to agree to a bilateral or multilateral agreement or arrangement authorizing foreign in-flight security officers to operate in its territory.”

#### Article VIII

Article 9 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 9

1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is a serious offence.

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

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

#### Article IX

Article 10 of the Convention shall be replaced by the following:

”Artikel 10

För åtgärder som vidtagits i överensstämmelse med denna konvention får varken befälhavaren för luftfartyget, andra medlemmar av besättningen, passagerare, säkerhetsvakter ombord, luftfartygets ägare eller operatör eller den för vars räkning flygningen utförts göras ansvarig vid rättsliga förfaranden som gäller behandlingen av den mot vilken åtgärderna riktats.”

Artikel X

Följande ska fogas till konventionen som artikel 15a:

”Artikel 15a

1. Varje fördragsslutande stat uppmuntras att vidta sådana åtgärder som kan vara nödvändiga för att inleda lämpliga straffrättsliga, administrativa eller andra rättsliga förfaranden mot personer som ombord på ett luftfartyg har begått ett sådant brott eller en sådan annan handling som avses i artikel 1.1, i synnerhet

a) fysiskt våld eller hot om fysiskt våld mot en medlem av besättningen, eller

b) vägran att följa sådana lagliga instruktioner av befälhavaren för luftfartyget eller för befälhavarens räkning som syftar till att skydda luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord.

2. Inget i denna konvention ska påverka rätten för varje fördragsslutande stat att i sin nationella lagstiftning ta in eller behålla bestämmelser om lämpliga åtgärder för att bestraffa sådana handlingar begångna ombord som är störande eller som äventyrar disciplinen.”

Artikel XI

Artikel 16.1 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 16

1. Brotts begångna ombord på luftfartyg ska i fråga om utlämning för brott mellan fördragsslutande stater behandlas som om de hade begåtts inte bara på den plats där de ägde rum, utan även inom de fördragsslutande staters område som förutsätts utsträcka sin jurisdiktion till brottet i fråga i enlighet med artikel 3.2 och 3.2a.”

“Article 10

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

Article X

The following shall be added as Article 15 *bis* of the Convention:

“Article 15 *bis*

1. Each Contracting State is encouraged to take such measures as may be necessary to initiate appropriate criminal, administrative or any other forms of legal proceedings against any person who commits on board an aircraft an offence or act referred to in Article 1, paragraph 1, in particular:

a) physical assault or a threat to commit such assault against a crew member; or

b) refusal to follow a lawful instruction given by or on behalf of the aircraft commander for the purpose of protecting the safety of the aircraft or of persons or property therein.

2. Nothing in this Convention shall affect the right of each Contracting State to introduce or maintain in its national legislation appropriate measures in order to punish unruly and disruptive acts committed on board.”

Article XI

Article 16, paragraph 1 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 16

1. Offences committed on board aircraft shall be treated, for the purpose of extradition between the Contracting States, as if they had been committed not only in the place in which they occurred but also in the territories of the Contracting States required to establish their jurisdiction in accordance with paragraphs 2 and 2 *bis* of Article 3.”



Artikel XII

Artikel 17 i konventionen ska ersättas med följande:

”Artikel 17

1. Vid åtgärder för utredning eller anhållande eller annat utövande av jurisdiktion beträffande brott begångna ombord på ett luftfartyg, ska de fördragsslutande staterna ta tillbörlig hänsyn till flygtrafikens säkerhet och övriga intressen och förfara på ett sådant sätt att onödigt försening av luftfartyget och dess passagerare, besättning och gods undviks.

2. Varje fördragsslutande stat ska, när den fullgör sina skyldigheter eller utövar sin prövningsrätt i enlighet med denna konvention, förfara i enlighet med staters förpliktelser och ansvar enligt internationell rätt. I detta avseende ska varje fördragsslutande stat beakta principerna om rättssäkerhet och rättvis behandling.”

Artikel XIII

Följande ska fogas till konventionen som artikel 18a:

”Artikel 18a

Inget i denna konvention ska utesluta rätten att med stöd av nationell lag kräva ersättning för uppkomna skador av en person som i enlighet med artikel 8 eller 9 har avlägsnats från ett luftfartyg eller överlämnats.”

Artikel XIV

De konventionstexter på arabiska, kinesiska och ryska som bifogats till detta protokoll ska, tillsammans med konventionstexterna på engelska, franska och spanska, vara lika giltiga.

Artikel XV

Article XII

Article 17 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 17

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

2. Each Contracting State, when fulfilling its obligations, or exercising a permitted discretion under this Convention, shall act in accordance with the obligations and responsibilities of States under international law. In this respect, each Contracting State shall have regard for the principles of due process and fair treatment.”

Article XIII

The following shall be added as Article 18 *bis* of the Convention:

“Article 18 *bis*

Nothing in this Convention shall preclude any right to seek the recovery, under national law, of damages incurred, from a person disembarked or delivered pursuant to Article 8 or 9 respectively.”

Article XIV

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

Article XV

Parterna i detta protokoll ska läsa och tolka konventionen och protokollet som ett enda instrument, som ska kallas Tokyokonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2014 års Montrealprotokoll.

As between the Contracting States to this Protocol, the Convention and this Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the Tokyo Convention as amended by the Montréal Protocol, 2014.

#### Artikel XVI

#### Article XVI

Detta protokoll ska vara öppet för under-tecknande i Montreal den 4 april 2014 av de stater som har deltagit i den internationella konferensen om luftfartsrätt i Montreal den 26 mars till den 4 april 2014. Efter den 4 april 2014 ska detta protokoll stå öppet för under-tecknande av alla stater på Internationella civila luftfartsorganisationens huvudkontor i Montreal tills det träder i kraft i enlighet med artikel XVIII.

This Protocol shall be open for signature in Montréal on 4 April 2014 by States participating in the International Air Law Conference held at Montréal from 26 March to 4 April 2014. After 4 April 2014, 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 XVIII.

#### Artikel XVII

#### Article XVII

1. Signatärstaterna ska ratificera, godta eller godkänna detta protokoll. Ratifikations-, godtagande- eller godkännandeinstrumenten ska deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare, som härmed utses till depositarie.

1. This Protocol is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States. 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. En stat som inte ratificerar, godtar eller godkänner detta protokoll i enlighet med punkt 1 har rätt att när som helst ansluta sig till det. Anslutningsinstrumenten ska deponeras hos depositarien.

2. 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.

3. Ratifikation, godtagande eller godkännande av eller anslutning till detta protokoll av en stat som inte är fördragsslutande stat i konventionen ska gälla som ratifikation, godtagande eller godkännande av eller anslutning till Tokyokonventionen i dess ändrade lydelse enligt 2014 års Montrealprotokoll.

3. Ratification, acceptance, approval or accession to this Protocol by any State which is not a Contracting State to the Convention shall have the effect of ratification, acceptance, approval or accession to the Tokyo Convention as amended by the Montréal Protocol, 2014.

#### Artikel XVIII

#### Article XVIII

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

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. För varje stat som ratificerar, godtar eller godkänner detta protokoll eller ansluter sig till det efter deponeringen av det tjugoandra ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet, ska detta protokoll träda i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då staten i fråga har deponerat sitt ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument.

3. När detta protokoll träder i kraft ska depositarien låta registrera det hos Förenta Nationerna.

#### Artikel XIX

1. Varje part kan säga upp detta protokoll genom ett skriftligt meddelande till depositarien.

2. Uppsägningen träder i kraft ett år efter den dag då depositarien tagit emot meddelandet.

#### Artikel XX

Depositarien ska utan dröjsmål meddela alla signatärstater och parter i detta protokoll om datumet för varje undertecknande, om datumet för deponeringen av varje ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och om datumet för ikraftträdandet av detta protokoll samt annan relevant information.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade befullmäktigade, därtill behörigen bemyndigade, undertecknat detta protokoll.

UPPRÄTTAT i Montreal den fjärde april tjugohundrafyrtion på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska, varav alla språk är lika giltiga, så att giltigheten inträder när sekretariatet för konferensen, under överinseende av ordföranden för konferensen, inom nittio dagar från denna tidpunkt verifierar att texterna överensstämmer med varandra. Detta protokoll ska deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen, och depositarien ska sända bestyrkta kopior av protokollet till alla parter i protokollet.

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 XIX

1. Any Contracting State 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 XX

The Depositary shall promptly notify all signatory and Contracting 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 Montréal on the fourth day of April of the year Two Thousand and Fourteen 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 be deposited with the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be

**RP 232/2020 rd**

transmitted by the Depositary to all Contracting States to this Protocol.

4.

**Lag**

**om ändring av strafflagen**

I enlighet med riksdagens beslut:  
ändras i strafflagen (39/1889) 23 kap. 11 a §, sådan den lyder i lag 400/2002, samt fogas till 1 kap. 2 §, sådan den lyder i lag 626/1996, ett nytt 3 mom., till 11 kap. 8 §, sådan den lyder i lagarna 212/2008 och 874/2018, ett nytt 3 mom., och till 9 §, sådan den lyder i lagarna 212/2008 och 874/2018, ett nytt 3 mom., och till 44 kap. 13 §, sådan den lyder i lag 400/2002, ett nytt 2 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 kap.  
**Om tillämpningsområdet för finsk straffrätt**  
2 §  
*Brott som har anknytning till finska fartyg*

1 kap.  
**Om tillämpningsområdet för finsk straffrätt**  
2 §  
*Brott som har anknytning till finska fartyg*

-----

-----  
*Finsk lag tillämpas även på brott som har begåtts*

*1) ombord på ett luftfartyg som landar på finskt territorium och där den brottsmisstänkte fortfarande befinner sig,*

*2) mot ett sådant luftfartyg eller ombord på ett sådant luftfartyg som har hyrts ut utan besättning till en hyrestagare som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, om ett sådant saknas, sin vanliga vistelseort i Finland.*

11 kap.  
**Om krigsförbrytelser och brott mot mänskligheten**  
8 §  
*Brott mot förbudet mot kemiska vapen*

11 kap.  
**Om krigsförbrytelser och brott mot mänskligheten**  
8 §  
*Brott mot förbudet mot kemiska vapen*

<p style="text-align: center;">9 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Brott mot förbudet mot biologiska vapen</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Försök är straffbart.</i></p> <p style="text-align: center;">9 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Brott mot förbudet mot biologiska vapen</i></p>
<p style="text-align: center;">23 kap.</p> <p style="text-align: center;"><b>Om trafikbrott</b></p> <p style="text-align: center;">11 a §</p> <p style="text-align: center;"><i>Störande av trafik</i></p> <p style="text-align: center;">Den som avsevärt stör den allmänna flyg-, spår- eller sjötrafikens gång, ska för <i>störande av trafik</i> dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.</p> <p style="text-align: center;">Om störande av vägtrafik och spårvagnstrafik bestäms i vägtrafiklagen.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Försök är straffbart.</i></p> <p style="text-align: center;">23 kap.</p> <p style="text-align: center;"><b>Om trafikbrott</b></p> <p style="text-align: center;">11 a §</p> <p style="text-align: center;"><i>Störande av trafik</i></p> <p style="text-align: center;">Den som avsevärt stör den allmänna flyg-, spår- eller sjötrafikens gång, ska för <i>störande av trafik</i> dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.</p> <p style="text-align: center;"><i>Försök är straffbart.</i></p>
<p style="text-align: center;">44 kap.</p> <p style="text-align: center;"><b>Om brott som äventyrar andras hälsa och säkerhet</b></p> <p style="text-align: center;">13 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen</i></p>	<p style="text-align: center;">44 kap.</p> <p style="text-align: center;"><b>Om brott som äventyrar andras hälsa och säkerhet</b></p> <p style="text-align: center;">13 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen</i></p>
	<p style="text-align: center;"><i>Försök till ett uppsåtligt brott är straffbart.</i></p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;"><i>Denna lag träder i kraft den 20 .</i></p> <p style="text-align: center;">_____</p>