

JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Niklas Stibor

Luftfartsterrorism

Examensarbete
20 poäng

Bengt Lundell

Luftfartsrätt

VT 2004

Innehåll

SAMMANFATTNING	1
FÖRORD	2
FÖRKORTNINGAR OCH FÖRKLARINGAR	3
1 INLEDNING	4
1.1 Syfte	4
1.2 Metod	4
1.3 Material	4
1.4 Avgränsningar	4
1.5 Disposition	5
2 INCIDENTER OCH KAPNINGAR	6
2.1 Inledning	6
2.2 Incidenter	6
2.3 Lockerbieattentatet	7
2.3.1 Plats för rättegång	7
2.3.2 Ersättning till de efterlevande från Libyen	7
2.4 Förändringar av terrorismen de senaste decennierna	8
2.5 Slutsats	10
3 GENOMGÅNG AV ETT TERRORISTATTENTAT	11
3.1 Inledning	11
3.2 Planering av ett attentat	11
3.3 Förberedelse för ett attentat	11
3.4 Underlåtenhet att meddela myndigheter om kommande attentat	12
3.5 Försök att utföra attentat	12
3.6 Genomförande av attentat	12
3.6.1 Genomförande av attentat på flygplats	12
3.6.2 Genomförande av attentat på flygplan	13
3.6.3 Kapningar	13

3.6.3.1	Kapning av flygplanet	13
3.6.3.2	Kapning av "kryssningsmissilen"	13
3.6.4	Terroristattentat med bomb	13
3.6.5	Terroristattentat med luftvärnsmissil	14
3.7	Slutsats	14
4	KONVENTIONER OCH NATIONELL LAGSTIFTNING	15
4.1	Inledning	15
4.2	Internationella konventioner	15
4.2.1	Tokyokonventionen 1963	15
4.2.2	Jämförelse av bestämmelser Haag-Montrealkonventionerna	16
4.2.2.1	Haagkonventionen 1970	16
4.2.2.2	Montrealkonventionen 1971	16
4.2.2.2.1	Haag art. 2 – Montreal art. 3	17
4.2.2.2.2	Haag art. 3.1 – Montreal art. 2(a)	18
4.2.2.2.3	Haag art 3.2 – Montreal art 4.1	18
4.2.2.2.4	Haag art. 4 – Montreal art. 5	18
4.2.2.2.5	Haag art. 5 – Montreal art. 9	19
4.2.2.2.6	Haag art. 6 – Montreal art. 6	19
4.2.2.2.7	Haag art. 7 – Montreal art. 7	19
4.2.2.2.8	Haag art. 8 – Montreal art. 8	19
4.2.2.2.9	Haag art. 9 – Montreal art. 10	20
4.2.2.2.10	Haag art. 10 – Montreal art. 11	20
4.2.2.2.11	Haag art. 11 – Montreal art. 13	20
4.2.2.2.12	Haag art. 12 – Montreal art. 14	20
4.2.2.2.13	Haag art. 13 – Montreal art. 15	20
4.2.2.2.14	Haag art. 14 – Montreal art. 16	21
4.2.3	Montrealkonventionen 1991	21
4.3	Svensk lagstiftning	22
4.3.1	Svenska terroristlagstiftningen	22
4.3.2	EU-rätt och dess påverkan på svensk rätt inom antiterroristlagstiftningen	23
4.3.3	Lagtext med vissa kommentarer	23
4.3.3.1	Lag om straffansvar för terroristbrott	23
4.3.3.2	Förberedelse	24
4.3.3.3	Brottsbalken	24
4.3.3.4	Finansiering av terroristbrott	25
4.4	Slutsats	25
5	RÄTTIGHETER	27
5.1	Inledning	27
5.2	Mänskliga rättigheter	27
5.3	Kombattant, Civil eller "Illegal kombattant"	27
5.4	Slutsats	29
6	GRIPANDE SAMT EVENTUELLT ÖVERLÄMNANDE	31
6.1	Inledning	31

6.2	Gripande av terrorist på flygplan, flygplats eller inom landet	31
6.3	Gripande av terrorist inom territoriet av annat land	32
6.4	Medel stat gentemot stat	32
6.4.1	Avtal	32
6.4.1.1	Bilaterala avtal	32
6.4.1.2	Konventioner	33
6.4.2	Bojkott och förhandlingar	33
6.5	Medel stat gentemot individ	34
6.5.1	Utvisning	34
6.5.2	Beslagtaget pass	34
6.5.3	Oriktigt överlämnande	35
6.5.3.1	Deportation	35
6.5.3.2	Bestickning av lokal myndighetsperson	35
6.6	Extralegala medel	35
6.6.1	Kidnappning	35
6.6.2	Mord	37
6.6.3	Krig	37
6.6.4	Jurisdiktionskränkning i samband med kidnappning	38
6.7	Slutsats	38
7	SKYDDSÅTGÄRDER	40
7.1	Inledning	40
7.2	Airmarshals och Screening	40
7.3	Rekommenderade åtgärder	42
7.4	Slutsats	43
8	SAMMANFATTANDE SLUTSATSER	44
	BILAGA A	45
	BILAGA B	46
	BILAGA C	49
	LITTERATURFÖRTECKNING	50

Sammanfattning

Denna uppsats tar upp det grundläggande inom den internationella luftfartsrätten när det gäller hur en "Internationell Luftfartsterrorist" ska lagföras. De olika metoderna att bringa terroristen inför rättvisa beskrivs. Det ännu viktigare är vem som äger rätten att föra terroristen inför domstol. Detta måste vara den stat vilken äger jurisdiktion över det ärende terroristen är sökt för. Den problematik om jurisdiktion som kan förekomma vid de fall den misstänkte inte grips inom den sökande statens territorium är en del av detta.

Brottsförloppet går igenom, varigenom man tydligare kan se de viktigare punkterna inom den internationella luftfartsrätten vad gäller brott emot internationell luftfart. Att följa brottets förlopp är ett sätt att beskriva brottet efter hur det utvecklar sig. Den nationella lagstiftningen exemplifieras av den svenska vilken för kort tid sedan ändrades för att bli mer EU-harmonisk. Likaledes handlar denna uppsats endast till viss del om straffrätt.

Det principiellt väldigt viktiga rättsfallet angående sprängningen av Pan Am Flight 103 ovanför Lockerbie tas upp. Lockerbiefallet har studerats då det är ett exceptionellt fall vad gäller just lagföring av misstänkta terrorister. Det viktiga i det fallet är inte domen utan att Libyen utlämnar egna medborgare att ställas inför rätta i ett annat land. Det enda som berörs av värde för denna uppsats är det att den skotska domstolen erhåller jurisdiktion inom flygbasens, "Camp Zeist", område, över vilket ärende och vilka åtalade denna jurisdiktion gäller. Incidenter och terrorismens utveckling visar den nuvarande situationen luftfartsterrorismen befinner sig i. De tre grundläggande internationella konventionerna på området blir genomgångna och förklarade.

En del ägnas helt åt de mänskliga rättigheterna samt begreppen kombattant, civil och illegal kombattant. Denna del innehåller även en problematik i samband med överträdelse av de regler vilka gäller inom området. Det diskuteras även vad för medel som finns för ett gripande och ett överlämnande från en stat till en annan av misstänkt terrorist. Extralegala metoder tas upp och diskuteras. Även de möjligheter till skyddsåtgärder vilka finns tillgängliga beskrivs. Sist behandlas rådande skyddsmetoder mot terrorism.

Den nationella rätten har stramats upp för att nå den standard vilken man förband sig att införa redan på 1970-talet. De tre konventionerna visar på likheter och olikheter vilka är av yttersta vikt då jurisdiktionsproblem skall avgöras. Helt klart är att de nuvarande reglerna har full täckning över vad som är förbjudet och vad som inte är det. Sveriges lagstiftning har, gentemot de civila luftfartsreglerna på området, en fullgod täckning.

Jurisdiktionsproblematik har lett till att vissa stater ibland använder sig extralegala medel, men det är sällan och dessa medel saknar stöd i gällande konventioner och protokoll.

Förord

För min älskade morfar vilken förgäves fick vänta på den dag jag skulle bli klar. Förvisso kompromisslös när det väl gällde men aldrig att man kan få en bättre morfar, fader och mentor. Stibor Gusztav föddes 1913 dog 2001. Under sin tid fick han uppleva två Världskrig och en orättfärdig ockupation och uppleva flykt undan totalitära regimer två gånger om. Terror är det inte bara galningar som har monopol på, även stater kan utöva terror mot sina egna eller andra staters medborgare.

Jag tillägnar denna uppsats åt min morfars minne!

Jag vill även tacka min handledare Bengt Lundell från djupet av mitt hjärta. Min tacksamhet finner ej ord att beskriva hur stor den är!

Min mor, Dalma, har tillsammans med, Thomas och resten av familjen utgjort ett stort och fast stöd för mina ansträngningar!

Håkan, vännen min, stort tack för ”coachning” när det varit extra tufft! Tack för allt kaffe!

Niklas Stibor 2004-01-08 16:30

Förkortningar och Förklaringar

Förkortningar

ANC	African National Congress
CIA	Central Intelligence Agency
D.C. (Washington D.C.)	District of Columbia
Ds	Departementsserien
ECHR	European Commission on Human Rights
FAA	Federal Aviation Authority
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ICJ	International Court of Justice
PKK	Kurdiska kommunistpartiet i Turkiet
Prop.	Proposition
RAF	Rote Armeebrudere
SOU	Statens Offentliga Utredningar
WTC	World Trade Center

Förklaringar

Contras	Antisandinistisk rebellrörelse i Nicaragua
DGSE	Franska militära utrikes underrättelse och säkerhetstjänsten
Mujahedeen	Heliga Muslimska krigare
SAS	Skandinaviskt statligt samägt flygbolag
UTA	Franskt flygbolag
Zanu-PF	Regeringspartiet i Zimbabwe

1 Inledning

1.1 Syfte

Med denna uppsats har jag som mål att visa hur internationell luftfartsrätt och nationell luftfartsrätt fungerar i ärenden rörande terrorattentat mot flygplan eller flygplats. Finns det utöver de i konventionerna angivna metoder vilka kan sägas ha stöd i de luftfartsrättsliga konventionerna? De mänskliga rättigheterna kommer att diskuteras och tas upp, framför allt vad berör kombattantbegreppen. Vad för stöd för existerande motåtgärder har en stat att peka på som legal grund för sina åtgärder? Finns det i luftfartsrätten någon legal grund för att tillgripa "extralegala metoder" för att få tillgång till en sökt luftfartsterrorist?

1.2 Metod

Den metod jag valt är framför allt en deskriptiv genomgång av de internationella konventioner vilka berör ämnet luftfartsterrorism samt nationell lag om luftfartsterrorism. En generell historisk tillbakablick är ett måste för att förstå hur problem med luftfartsterrorism har utvecklats över tiden. En jämförelse av de tre grundläggande internationella konventionerna inom ämnet görs för att betona likheterna mellan konventioner. Detta trots att vissa fall och personligheter nämns.¹ Jag ämnar rikta in mig på framförallt gripande, utvisning och eventuella problem med jurisdiktion.

1.3 Material

Det material vilket använts är framför allt artiklar ur dagspressen och ur tidskriften Air & Space Law. Vad gäller litteratur är prof. Bassiounis böcker vilka är mer än tjugo år gamla vägledande trots sin ålder då böckernas aktualitet inte har minskat. Den nationella rätten utgörs av den svenska lagstiftningen. Av offentligt tryck återfinns både DS 2002:35 "Utredning om lag om straffansvar för terroristbrott" och Prop 2002/03:38 "Straffansvar för terroristbrott" som det vägledande materialet ur de offentliga trycken. Webplatser på internet domineras av Avsec vilken har en uttömmande lista på incidenter de senaste åren och även följer upp de skilda fallen så gott det går. Konventioner är hämtade ur Shawcross tryck vilket återfinns på juridicums bibliotek. Tillsammans täcker de tre konventionerna och alla därefter komna konventioner och protokoll i stort sett alla områden av brott mot den civila luftfarten.

1.4 Avgränsningar

Som avgränsningar har jag valt att:

1. endast den luftfartsrättsliga inriktningen är intressant.
2. mänskliga rättigheter är av vikt endast då det berör en luftfartsterrorists rättigheter.
3. jurisdiktionsproblem är viktiga av det skäl att det är av intresse att se hur långt en stat får gå enligt de luftfartsrättsliga konventionerna.

¹ Exempelvis Usama Bin-Laden, Illitch Ramirez Sanchez "Carlos" och Abu Nidal.

4. Primärt vill jag även företa en närmare genomgång av de luftfartsrättsliga delarna av lagföringen av terrorister, framför allt de delar vilka berör gripande och överlämnande, både ur ett luftfartsrättsligt och svenskt perspektiv. Den nationella lagstiftningen utgörs av den svenska.

1.5 Disposition

Upplägget är att göra läsningen följsam och logisk. Kapitel 2 handlar om incidenter, Lockerbie och terrorismens utveckling skall visa den nuvarande situationen. Kapitel 3 genomgång av ett terroristattentat skall beskriva brottet efter hur det utvecklar sig. Givetvis är det inte alltid alla terroristbrott mot den civila luftfarten som utvecklar sig som beskrivet men dessa är de förlopp som hittills beskrivits. Kapitel 4 tar upp de tre grundläggande internationella konventionerna på området. Även Montrealprotokollet 1991 får utrymme i denna avdelning. Den nationella lagstiftningen utgörs av den svenska, de för ämnet väsentliga delarna tas upp. Kapitel 5 ägnas helt åt de mänskliga rättigheterna samt kombattantbegreppet och problematik angående överträdelser av de regler vilka gäller inom området. Kapitel 6 tar upp den problematik om jurisdiktion som kan förekomma vid de fall den misstänkte inte grips inom den sökande statens territorium. Det diskuteras även vad för medel som finns för ett gripande och ett överlämnande från en stat till en annan av misstänkt terrorist. Även ibland använda extralegala metoder tas upp och viss jämförelse görs med de legala metoderna. Kapitel 7 tar behandlar rådande skyddsmetoder mot terrorism. Det diskuteras även om vad mer som skulle kunna göras. Kapitel 8 omfattar de slutsatser som kan dras i uppsatsen.

2 Incidenter och kapningar

2.1 Inledning

Detta kapitel ska behandla den historiska utvecklingen inom luftfartsterrorism de senaste årtiondena. Incidenter och kapningar berörs samt en allmän beskrivning sker av luftfartsterrorismen och dess nuvarande bakgrund.

2.2 Incidenter

Under de tre första månaderna år 2003 rapporterades sammanlagt 10 kapningar, 3 sabotage, 9 hot, 23 incidenter samt 11 fall av "unruly passengers" (stökiga passagerare). Antal incidenter i USA mellan 1995 – 2003 kan ses i bilaga A.

I alla dessa fall förolyckades inte en enda person, däremot blev ett antal skadade. För att ta ett exempel. Den 14 Februari 2003 ombord Alaska Air Flight 181 från Seattle till Anchorage. Paret, Robert Radder(27) och Dollie Drape(29) började en våldsam argumentation under flygningen. Tidigare hade detta par varit överdrivet romantiska inför offentlighet. Handgemäng tillstötte och involverade en tredje passagerare, Gregory Alexander. Det romantiska paret blev åtalat för att ha påverkat flygplanets besättning.²

Det senaste försöket att kapa ett flygplan i Sverige skedde i Västerås, augusti, 2002. Den misstänkte och sedermera för vapenbrott dömd person blev aldrig åtalad för kapningsförsök, trots att han bar vapnet på sig och "glömde" dess närvaro.³ Till hans försvar kan man nämna att andra har glömt av att de är beväpnade när de försökt gå ombord flygplan. Detta hände en kvinna på flygplatsen LaGuardia utanför New York. Kvinnan lyckades tydligen få med sig vapnen ombord flygplanet och skall ha upptäckt det hela under flygningen.⁴

I övrigt har Sverige inte blivit så illa påverkat som övriga Europa. Under det tidiga nittioåret var det några kapare vilka dirigerade de kapade flygplanen till Sverige. De flesta av dessa var från det forna Sovjetunionen. Detta skulle komma att ur svenska ögon ses som en delorsak att bli mer i linje och likalydande med en tuffare och mer enhetlig EU-lagstiftning. Dessa förändringar skulle inte komma att bli utredda förrän 2001/02, då om inte, för att de administrativa hjulen malt länge nog, så av nödvändighet, så blev det sannolikt nog ett "måste" efter kapningarna och luftattacker på "the twin towers of WTC". Detta legislativa arbete beskrivs i avsnittet kallat "Svensk Lagstiftning".

Varför då kapa ett flygplan om man inte kan komma därifrån? Att kapa ett flygplan ger terroristen en begränsad och lätt kontrollerad miljö inom vilken han kan utöva sin emotionella utpressning mot de ombordvarandes liv, inte flygplanet. Ett flygplan kan alltid ersättas det kan inte ett människoliv. Detta kan uppnås vare sig planet står på marken eller är i luften.⁵

² <http://avsec.com>

³ Ibid.

⁴ Aftonbladet, "Glömsk beväpnad kvinna".

⁵ Clutterbuck, *Kidnap, Hijack and Extortion: The Response*, sid 57.

2.3 Lockerbieattentatet

Utän tvekan så är ett av de mest förkrossande terrorattentat, det ovanför den skotska staden Lockerbie, vars namn blivit synonymt med ett katastrofalt misslyckande. På grund av en försening antingen i Frankfurt eller London bringades den explosiva laddningen ombord att detonera över Skottland och inte ovanför den frysande norra Atlantiska Oceanen. Tyvärr för folket i den lilla staden Lockerbie landade resterna av det sprängda och störtade flygplanet i den lilla sydsjotska staden. Detta förde dock med sig något bra, terroristerna kunde spåras, på grund av alla bevis som kunde samlas ihop. Orsaken att man kunde arbeta med så mycket bevis var att flygplanskraschen skedde över land och inte ute över havet där alla bevis hade hamnat på havsbotten på stort djup, därför antar jag att det sannolikt var terroristernas avsikt.⁶

2.3.1 Plats för rättegång

Efter att totalt elva år hade passerat kunde de misstänkta ställas inför rätta för bombningen av flygplanet över södra Skottland.

De misstänkta utvisades till slut till skotsk jurisdiktion på "Camp Zeist", utanför Utrecht. Camp Zeist, en före detta militär flygbas, hade av myndigheterna i Storbritannien och Nederländerna ansetts som den lämpligaste platsen att hålla den kommande rättegången.⁷

Den slutgiltiga platsen för rättegången blev en före detta "US air force-base" i

Nederländerna.⁸ Panelen kom att bestå endast av skotska domare och applicerbar lag kom att vara skotsk. De båda misstänkta anklagades för att ha placerat en explosiv apparat på Pan Am Flight 103, resulterande i totalt 270 döda.

2.3.2 Ersättning till de efterlevande från Libyen

När det gäller ersättning till de dödaes efterlevande är Libyen villigt att betala en summa om \$2,7 miljarder. Det finns även krav på att den libyska regeringen skall medge ett ansvar och förkasta all form av terrorism.⁹ Detta är den absolut största summa vilken någonsin erbjudits de efterlevande av den för terroristdådet utpekade staten.¹⁰ Sedan Libyen tagit steget fullt ut och medgett innehav av massförstörelsevapen och samtidigt inbjudit internationella inspektörer att se över skrotningen av dessa vapen. Officiellt ska detta ha varit för att man skulle få sanktionerna hävda mot sig.¹¹ Gaddafis handlande har gett Gaddafi beröm från ett antal stater, däribland Israel och Sydafrika.¹²

Det är sedan tidigare helt okänt att ett land utvisar sina egna medborgare till annan jurisdiktion för att ställas inför rätta för terrorism. Att erbjuda offrens efterlevande

⁶ www.law.gla.ac.uk

⁷ www.law.gla.ac.uk

⁸ För att närmare ta reda på hur tidsförloppet för turerna kring ärendet gick över tiden, se Bilaga B.

⁹ Detta tror jag att den libyska regeringen i realiteten gör genom att försöka ersätta de anhöriga till de döda. Detta kan ses som ett ansvarsmedgivande samt ett avståndstagande, om än tyst kanske och högst symboliskt.

¹⁰ Pehrsson, "Oklart kring Libyens ersättning", <http://www.dn.se>

¹¹ Min egen gissning är att kriget i Irak under våren 2003 har varit en stark larmsignal för Gaddafi.

¹² Småläningen "Alla gillar plötsligt Muammar Gaddafi." Även USA och Storbritannien har berömt det libyska steget.

ersättning är allt annat än standard för stater.¹³ Till allt detta ska man väl nämna att den nu dömda, Abdelbaset ali Muhammed al-Megrahi, fick sitt överklagande avslaget. En dom vilken libyska regimen ansåg vara en form av politisk dom given under tryck från högre politiska orter. Han kommer att få spendera de närmaste 20 åren av sitt liv vid det ökända Barlinniefängelset i Glasgow. Hans cell, designed speciellt för honom, kallas redan för Gaddafi's café.¹⁴ Det viktiga i detta fall är inte domen utan att Libyen utlämnade sina egna medborgare att ställas inför rätta i ett annat land, vilket tidigare inte hänt. Ett för sådana länder, vilka gömmer misstänkta terrorister, viktigt tecken att det i längden blir bäst att lämna ut dem även om de är medborgare i det egna landet.

Huruvida libyska myndigheter var direkt ansvariga för bombningen eller om dessa bara hade vetskap om attentatet i förväg kommer med stor sannolikhet aldrig att bli fullt klarlagt om ingen erkänner något. Trots ett sådant erkännande skulle det sannolikt aldrig gå att få fullständig klarhet i vad som gäller. "The state-support of terrorist movements is a great problem; State involvement is very difficult to prove."¹⁵

2.4 Förändringar av terrorismen de senaste decennierna

De senaste åren har det förekommit en klar och tydlig samt lättförståelig förändring av de uttryck terrorismen tagit. Tidigare former av terrorism var i mycket högre utsträckning politiskt motiverad och inte fullt så kraftigt influerad av religiösa inslag vilket allt oftare förekommer i dagsläget. Flygkapningar övergick under det tidiga sjuttioalet från att vara en personlig gärning till att vara ett vapen i händerna på terrorist eller gerillagrupper, vilket har lett till ökning av det våld som drabbar alla inblandade parter.¹⁶ 1980 antog CIA följande definition för vad terrorism är; "Terrorism is the threat or use of violence for political purposes by individuals or groups, whether acting for or in opposition to established governmental authority, when such actions are intended to shock, stun or intimidate victims. Terrorism has involved groups seeking to overthrow specific regimes, to rectify perceived national or group grievances, or to undermine international order as an end in itself."¹⁷ Denna formel stämplar alla typer av politiska våldshandlingar som någon form av terrorism. Det skulle även kunna vara applicerbart på "Mujahedeen" i Afghanistan, Contras i Nicaragua, ZANU-PF i Zimbabwe och ANC i Sydafrika samt ett otal andra grupper vilka med jämna mellanrum tagit eller tar till våld mot civila. ANC är idag ett parlamentariskt agerande parti i regeringsposition. Detsamma gällde ZANU-PF i Zimbabwe under kriget i Syd Rhodesia. Nya definitioner av terrorism utarbetas ideligen men antingen faller många fall utanför alternativt omfattas även andra grupper av definitionerna. Exempelvis omfattar CIA:s definition alla former av politiskt våld. Denna definition skulle inte bara inkludera terroristorganisationer utan även CIA stödda grupper såväl som regeringar och regimer vilka idag är accepterade som demokratiska. Vid definitionens tillkomst skulle dessa regeringar och regimer ha blivit terroriststämplade.

Den politiske terroristen verkar oftast inte villig att dö även om han hävdar att så är fallet. Politik lovar inte någonting efter döden, medan religion gör just det, detta löfte kan vara en bidragande faktor till varför en mer fatalistisk typ av terrorism har börjat framträda i allt större och mer klara drag det senaste decenniet. Denna utveckling har varit mest

¹³ Mig veterligen har aldrig tidigare har någon organisation eller stat tagit ett så stort monetärt ansvar för sina medlemmars eller medborgares eventuella handlingar.

¹⁴ Hellberg, "Dom i Lockerbiemålet fastställdes", <http://www.dn.se>

¹⁵ Zwaan. *Conferences, Aviation security; how to safeguard international air transport*, sid 103.

¹⁶ Bassiouni, *International Terrorism and political crimes*, sid 228.

¹⁷ Abeyratne, *Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation*, sid 264.

framträdande i Mellersta Östern där det har funnits konflikter ur vilka olika typer av krigföring har exporterats över jordklotet. "Det är numera snarare regel än undantag att terrornätverk sträcker sig över ett flertal länder samt att stämpling, förberedelse och försök till ett terroristbrott äger rum i ett eller flera andra länder än det land där terroristbrottet skall utföras."¹⁸ Under sjuttio och åttiotalen försågs Israelfientliga eller anti-USA grupper och övriga Israel och USA fiender med vapen, träning och ammunition av Sovietunionen och dess lydstat. ¹⁹ I samband med Afghanistankriget 1979-1988 kom Sovietunionen att få känna av resultatet av samma politik använd av USA.

Efter det att Sovietunionen 1988 drog sig ur Afghanistan kunde de olika grupperna inte komma fram till en gemensamt uppbackad plan för det framtida Afghanistan. Detta ledde fram till ett blodigt inbördeskrig vilket öppnade dörren för den av saudiska intressen uppbackade Talibanrörelsen vilken leddes av den mytomspunna karaktären Mullah Omar och hans vapenbroder, den minst lika mytomspunne Usama bin-Laden. Ett stort problem är att denne Mullah Omar endast är känd genom ett suddigt svart-vitt fotografi, således är han egentligen inget mer än en legend. Bin-Laden fick sin militära träning av USA för att denne skulle bekämpa sovietiska styrkor och sovietiska allierade i Afghanistan. Senare, efter det att Sovietunionen hade dragit sig ur Afghanistan fann sig bin-Laden uppbackad av saudiska regimen och privata saudier för att strida mot den så kallade "Northern alliance" för att hjälpa till att bidra till enighet och stabilitet i Afghanistan. Resultatet av alla dessa ageranden var att en period av stabilitet och "saudisk-talibansk" terror mot det afghanska folket.²⁰

De senaste dragen av dessa båda män och deras respektive organisationer var att döda ledaren för "Northern alliance" samt att slå ut de båda tornen på World Trade Center i New York.²¹ Istället för att använda sig av flygplanen för utöva någon form av utpressning mot staten vilken de angriper så använde terroristerna flygplanen likt kryssningsmissiler med avseende att förorsaka största möjliga förödelse. "Piloterna" var helt på det klara med att de skulle avlida så fort de uppnått målet för sina respektive uppdrag. Attacken var brilliant om man ser det ur en strikt terror vinkel. Attacken var förberedd med avseende för att terroristerna skulle uppnå största möjliga medial uppmärksamhet och skadeverkan, såväl reell som symbolisk.²² Detta kan man verkligen påstå att de lyckades med, med eftertryck!

Den välvilliga inställningen, bland värdnationer, gentemot terrorister kan ha förändrats i och med de stora militära interventionerna i Afghanistan och Irak. Libyen ser ut att ha börjat ge med sig gentemot de starka signaler som detta agerande av de västliga makterna uppenbarligen verkar ge. Se avsnitt 2.3.2.

Det kan även gå illa för terrorister trots att de befinner sig i ett värdland. För bara något år sedan hittades den mytomspunne terroristen Abu Nidal skjuten till döds i sin bostad i Bagdad, Irak. Detta kan som det spekuleras om i artikeln vara någon stat eller person som drabbats av hans härjningar som avrättat honom.²³ Lika sannolikt kan det dock vara att det

¹⁸ DS 2002:35, sid. 108.

¹⁹ Suvorov, *Spetsnaz-Sovjets hemliga terrorarme*, sid 131-2.

²⁰ Det är välkänt att "saudiska" intressenter har skjutit till medel till Taliban regimen.

²¹ Bin-Laden har, enligt CIA, sedan han blev jagad i Afghanistan regelbundet skickat videoband med allehanda hotelser och uppmaningar. Mullah Omar påstås på senare tid börjat återta delar av det Pashtun dominerade södra Afghanistan.

²² Sedan dess har Al-Qaida anslutna grupper tagit på sig eller utpekats för ett otal svåra terroristbrott. De grövsta varande bombningen på Bali 2002 och bombningen av ett antal tåg i Madrid våren 2004.

²³ Jönsson, "Ökänd palestinsk terrorist funnen död", <http://www.dn.se>, Att Abu Nidal avlidit ska tas med en nypa salt. Sedan 1980 har jag personligen läst att han avlidit i en attack med radiostyrda raketer i Syrien, utförd av Israeliska agenter. Han påstods ha avlidit i en bombråd mot Libyen. Jag tror att han även avled av sina skador i Beirut, Libanon under det tidiga åttiotalet. Med Abu Nidal kan man inte så noga veta ifall han dödats eller bara lidit "telegrafdöden".

var på order av Saddam för att lätta på trycket mot honom. Ett offer för att nå en partiell eller hel seger, alternativt en bättre förhandlingsposition. Om det var Saddam som låg bakom Abu Nidals död och med de avsikterna så var ”offret” onödigt och utan avsedd effekt. En enligt min mening riktigt osmaklig metod. I jämförelse med mord anser jag att kidnappning som en bättre metod att bringa den eftersökte inför rätta. Då har den misstänkte åtminstone en möjlighet att försvara sig så gott denne kan under de förhållanden som råder vid tillfället.

2.5 Slutsats

Helt klart verkar det vara att en svängning bort från den statsstödda terrorismen mot en nätsystems baserad och privat understödd terrorism, ofta med diffusa eller absurda mål. När inte ens de välkända och normalt sett kallade värdstaterna vill ha med den nya generationen av terrorister att göra, så är det ett tecken på nytt tänkande. Den typ av terrorism som idag förekommer kan ha bedömts som ett hot mot de enskilda staternas regimer. Möjligen skulle därmed den säkerhetsbaserade förändringen, som skett de senaste åren, kunna förklaras. Hur det än är så har det skett en stor förändring till det bättre. Problemet med terrorism vilken härrör från den muslimska trossfären har dock inte mildrats utan ökat och utgör, för närvarande, det specifikt mest omedelbara hotet mot den internationella civila luftfarten. Detta trots många andra terroristgrupper med andra åsikter och trosriktningar.

Den rädsla vilken folk började känna därefter kommer ur vetskapen att meddelandet sannolikt i stora drag handlar om att ”vi kan slå till var vi vill och mot vem vi vill, till och med den viktigaste platsen i USA”. På sätt och vis skulle det kunna påstås att den nuvarande ”arabiska” terrorismen vilken ”väst” idag bekämpar är ett spöke vilket ”väst” tillverkade under slutet av det ”kalla kriget”. Vapnet mot kommunism har förvandlats till ett reellt hot. Möjligtvis skulle detta kunna vara en väckningssignal för alla de som tycker att väpnat stöd är av godo. USA har i grunden tränat terroristerna att attackera USA. Dessa attacker ledde dock till början av vad USA:s president, George W. Bush, kallar ”the war on terrorism”. Många problem med terrorism börjar visa hur dåligt det var gå emot Sovjetunionen i Afghanistans bergstrakter med hjälp av saudiska och andra arabiska ”frihetskämpar”. Oavsett vad som ligger till grund för terroristens handlande så är jag benägen att ge medhåll för uttrycket att en terrorist är en ”hostis humani generis”, en mänsklighetens fiende.²⁴

Den uppfattning jag fått är att de flesta fall vilka innehåller ”unruly passengers” som element därav pekar på att dessa oftast är eller blir högggradigt berusade före eller under flygresan. Denna berusning resulterar alldeles för ofta i ett våldsamt beteende gentemot kabinpersonal och andra passagerare. Verbala angrepp och hot verkar vara det normala sättet för ”unruly passenger”, i vissa fåtal fall sätter de eld på något, exempelvis skor alternativt sina säten, som hände i ett fall vid Dulles Airport Washington D.C. ombord en United Airlines flight. Lyckligtvis hade planet ännu inte lyft och var därför kvar på marken när incidenten skedde. Mannen kunde sedermera lätt flyttas från flygplanet.²⁵

²⁴ Abeyratne, *Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation*, sid 265.

²⁵ Abeyratne, *Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation*, sid 265.

3 Genomgång av ett terroristattentat

3.1 Inledning

I detta kapitel görs en genomgång där vi följer en tänkt handlingslinje för ett terroristattentat och ser vad de juridiska implikationerna blir längs vägen för den inblandade.²⁶ Först går jag igenom den nationella regleringen (svenska) inom området. Även de internationella konventionerna är väldigt viktiga vid denna genomgång av de olika eventuella brotten.²⁷ För att få en schematisk överblick av de möjliga förloppen för attentaten se bilaga C, sid 47.

3.2 Planering av ett attentat

Det är intressant att redan tanken på att begå ett attentat mot en flygplats eller ett flygplan kan vara brottslig. Tanken är dock inte kriminaliserad så länge den inte tar sig uttryck i en form vilken kan överföras på andra personer. Detta regleras ganska klart och tydligt i 23 kap. 2 § 2 st. brottsbalken vad gäller själva planeringen av brottet. Detta läge är lite oklart då det inte uttryckligen är förbjudet inom någon luftfartskonvention. Möjligtvis genom Tokyokonventionen art. 1 (a) kan man kriminalisera en planering genom nationell straffrättslig lagstiftning.

Redan på detta stadie begår en tilltänkt terrorist, genom att planera ett terrorattentat mot den civila luftfarten, ett brott både nationellt och möjligtvis internationellt via svensk lagstiftning och Tokyokonventionen.

3.3 Förberedelse för ett attentat

Förberedelse i sig är att inskaffa medel att genomföra ett terrorattentat mot ett specifikt objekt och att planeringen har satts i en operativ förberedelsefas. Vapen, sprängmedel, fordon, fallskärmar, kläder och maskering införskaffas samt att lämpliga papper och pengar ”organiseras” på ett eller annat vis. Enligt svensk rätt är detta stadium straffbart för ett antal olika brott förutom förberedelse. Förberedelse till brott är klart illegalt enligt 23 kap. 2 § 1 st. brottsbalken. Även i detta stadium är det ännu på samma sätt som för planering att det är nationell lagstiftning via Tokyokonventionen art. 1 (a) som får ta hand om denna del av brottet. Terroristen har i detta stadium sannolikt gjort sig skyldig till ett stort antal andra brott utöver förberedelserna. Exempelvis stöld, finansiering, vapenbrott och lite till.

²⁶ Figur återfinns, för överskådlighets skull, som Bilaga C.

²⁷ De här intressanta konventionstexterna är Tokyo, Haag och Montreal-konventionerna samt eventuella protokoll.

3.4 Underlåtenhet att meddela myndigheter om kommande attentat

Brottet underlåtenhet att meddela myndigheterna om kommande brott är i sig ett helt nationellt åtagande från svensk sida. Här är inte bara medhjälpare till terroristerna utan alla som kan tänkas veta något avgörande som kan förhindra brottets utförande. Denna reglering återfinns i 23 kap. 6 § brottsbalken. Terroristen kan således bli anmäld till myndigheterna av en person vilken står denne nära enbart för att kombinationen vetskap och inaktivitet är kriminaliserad. Redan på planerings- och förberedelsestadierna är en person med vetskap en medbrottsling även om denna inte tar aktiv del utan bara har vetskap om terroristens planer och göromål.

3.5 Försök att utföra attentat

Vid ett försök till att utföra en handling så utför man handlingen men misslyckas att komma till fullbordan av någon anledning. Brottet begås således men får inte avsedd effekt. Terroristen ämnar kapa ett plan och flyga det till en bananrepublik. En "Airmarshal" iakttar inledningen av kapningen och ingriper innan flygplanet börjat göra en kursändring.²⁸ Den svenska lagstiftningen reglerar försök till brott i 23 kap. 1c § brottsbalken. Haagkonvention 1970 placerar agerandet som ett försök att kapa flygplanet med hot om våld.

3.6 Genomförande av attentat

3.6.1 Genomförande av attentat på flygplats

I detta fall har terroristen utfört attentatet mot flygplatsen av någon anledning. Svensk lagstiftning reglerar våld på flygplatser i 13 kap. 1b § 1 punkt brottsbalken som följd av Montrealprotokollet från 1988 rörande våld på flygplatser. Montrealprotokollet anger våld på flygplats som antingen våld mot person eller destruktiv handling mot eventuella anläggningar på flygplatsen. Anläggningar rör sig om landningsbanor och byggnader och kommunikationsutrustning. När terroristen kommer till en överfylld incheckningshall så känner möjligtvis någon igen terroristen och slår larm. Terroristen bestämmer sig för att utlösa "plan B". Han kan redan från början ämnat att angripa flygplatsen. Han sliter fram sitt vapen och börjar avfira eldskurar in bland de resenärer som står vid incheckningen. Efter detta kastar han in handgranater bland de sårade och springer skjutande ut ur flygplatsen.²⁹ Liknande incidenter har skett vid följande flygplatser: Ben Gurion, Israel, 1972, Athen, Grekland, 1973, Rom, Italien, 1985, Wien, Österrike, 1985.³⁰

²⁸ En Airmarshal är en beväpnad person vilken tillsammans med ett antal övriga ombord på flygplanet ansvarar för flygplanets säkerhet. "Air Marshals", ABCNEWS. Com.

²⁹ Vad jag minns så var det detta som hände i Rom och Wien 1985 när Al Fatah slog till mot EL AL:s incheckningsdiskar. I Rom slutade det som massaker medan det i Wien slutade med en biljakt där israelisk "incheckningspersonal" körde ifatt terroristerna och grep dem.

³⁰ Abeyratne, *Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation*, sid 265.

3.6.2 Genomförande av attentat på flygplan

3.6.3 Kapningar

3.6.3.1 Kapning av flygplanet

När det är ett övertagande av flygplan som gäller så träder 2 § och 3 § 11 punkt ”lagen om straffansvar för terroristbrott” samt 13 kap. 5a § 1 punkt in. Detta ska ses som ett genomfört kapningsförsök, således en kapning. Vad gäller internationella regler så är Tokyo, Haag och Montreal-konventionerna applicerbara på fallet. Däremot är inte Montrealprotokollet 1988 eller Montrealkonventionen 1991 gällande på den här typen av fall. Terroristen lyckas komma ombord och med hjälp av lite skicklighet så har denne möjligtvis lyckats exempelvis få med sig en sprängladdning modellerad som ett klädesplagg. Med hot om att detonera sitt klädesplagg så får han flygplanet att gira i riktning mot en bananrepublik. Väl framme tillåts han möjligen, trots att han skall utvisas till den stat vilken äger jurisdiktion, att stanna kvar i landet.³¹

3.6.3.2 Kapning av ”kryssningsmissilen”

Exempelvis kan terroristens medhjälpare vara tillräckligt duktiga för att genomföra en någorlunda stor plan. Terroristen tar som, möjligtvis, utbildad pilot över rodret och flyger det kapade planet i riktning mot en storstad. Väl framme dyker planet brant in i en stor och pampig byggnad. Statens parlament blir raserat med stora förluster i liv samt att alla på flygplanet avlider som följd av kraschlandningen. Initiativtagande terrorist sitter någon annanstans och ser bilderna. I det här fallet faller kaparen offer för sin egen handling och kan därför inte ställas inför rätta. Den person som står bakom dådet kan möjligtvis ställas inför rätta. Det var något liknande detta som hände 11 september 2001 i USA när de båda World Trade Center skyskraporna i New York och försvarshögkvarteret Pentagon blev träffade av varsitt flygplan med oerhörda förluster i människoliv. Det fjärde flygplanet störtade efter det att de manliga passagerarna bestämt sig för att storma fram och ta över flygplanet från kaparna och på det sättet rädda sig själva undan en säker död. Olyckligtvis störtade flygplanet i Pennsylvania. Alla passagerare och all personal dog tyvärr, det gjorde även kaparna. Vad dess mål var har ännu inte kunnat utredas.

3.6.4 Terroristattentat med bomb

Det är i fall av bombattentat som Montrealkonvention 1971 vilken gäller på det internationella planet. Svensk rätt omfattar denna gärning i 2 kap. 3 § 6 punkt och 13 kap. 5a § 2 punkt brottsbalken samt Lagen om straff för terroristbrott 3 § 10 punkt.³² Förutsätt exempelvis att terroristen fått ta till en annan utväg än kapning så ligger bombattentat nära till hands. Terroristen går av vid mellanlandning och återvänder inte för att återuppta färden. Han tar flyget till annan ort och hoppas att bomben inte kommer att lastas av eller upptäckas. Skulle bombningen misslyckats så är det hela bara ett försök och bör därför enligt nationell lag behandlas därefter. Internationellt är det dock lite annorlunda. Enligt Montrealkonvention 1971 så har han begått ett brott som skall vara ett klart skäl för omedelbar utvisning, om värdstaten får vetskap eller om begäran om utvisning inkommer från den stat som äger jurisdiktion i ärendet. Av den här typen av terroristhandlingar har det

³¹ Richard Reid försökte spränga ett flygplan med sin sko, med tändare istället för tändstickor hade det kanske gått vägen. <http://avsec.com>

³² DS 2002:35, sid 12 & 72.

förekommit ett antal under 1980-talet. Ett flygplan från Air India över Irländska sjön i juni 1985, Pan Am 103 ovanför Lockerbie, Skottland, december 1988 samt ett flygplan från UTA över Niger 1989.³³

3.6.5 Terroristattentat med luftvärnsmissil

Det har inte för så länge sedan gjorts åtminstone ett försök att skjuta ner ett stigande flygplan i närheten av flygplatser i östafrika. Ingen skada rapporterades från försöken. Liknande handlingar har rapporterats från Air Rhodesia vilka förlorade två plan sent 1978 och tidigt 1979. Det kommer sannolikt att ske igen med tanke på mängderna av sådana vapen som finns tillgängliga i världen.³⁴ Det har även rapporterats om att Mujahedeen i Afghanistan använt luftvärnsmissiler mot civila flygplan vilka flugit över Afghanistan. Även i Europa har bruket av luftvärnsmissiler dokumenterats mot flygplan i luftrummet ovanför flygplatserna vid Rom, Italien och Paris, Frankrike.³⁵ Problemet för terroristen är att nästan alla bärbara missiler använder sig av infraröd styrning vilket passar deras styrsystem som klämts in i smala och trånga missilkroppar.³⁶ Infraröd styrning kan man lura eller på annat sätt slå ut. Ett litet problem har blivit upptäckt i Stingermissilen vilken är radarstyrd. Luftvärnsmissilen ”Stinger” har av USA levererats till de inhemska afghanska gerillagrupperna i tusental under åttiotalet.³⁷

3.7 Slutsats

Klart bortom all tvekan är att trots den väldigt kraftiga utveckling på det legislativa området både internationellt som nationellt det senaste decenniet, så finns det ännu olösta problem framförallt på området om vem som skall rubriceras som terrorist. Det behövs en rak och klart formulerad konvention som anger vem som skall kallas terrorist samt en som på något sätt innebär en risk för sanktioner för stater vilka stöder terrorister eller leverar vapen till dem, i privat eller statlig regi oavsett. Terrorism mot luftfarten har blivit mer och mer sofistikerad och välplanerad. Alla de brott som tagits upp och beskrivits är inte straffbara i de internationella konventionerna utan det har täckts upp av nationell rätt här i Sverige. Brottet underlåtenhet att informera myndigheter om kommande brott är en helt svensk företeelse.

³³ Abeyratne, *Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation*, sid 265.

³⁴ Ibid, sid 265.

³⁵ Ibid, sid 265.

³⁶ Den bärbara luftvärnsmissilen ”Redeye” är en äldre missil men effektiv nog. Hela roboten har som mest en diameter på knappa sju cm. Detta har förändrats i samband med införandet av FIM-92A ”Stinger” som är radarstyrd.

³⁷ Att hantera en luftvärnsmissil är inga problem. Instruktions-text brukar finnas på höljet. Det civila trafikflyget ligger riktigt illa till den dag någon terrorist plötsligt visar sig inneha och klarar av att använda en radarstyrd missil av de större typerna, exempelvis ”Hawk” vilka spränger bort bepansrade stridsflygplan ur luften, trots att det rör sig om en rejäl miss. Det riktigt farliga är inte alltid den massiva explosionen utan ofta den hagelstorm av stålkulor som i vissa fall kan återfinnas som en del av missilens stridsdel. Det viktiga är, enligt mig, att i mesta möjliga mån se till att hålla dessa vapen borta från potentiella terrorister. Någonstans måste vapnens väg till terroristerna stoppas, annars får vi snart se en ny katastrof.

4 Konventioner och nationell lagstiftning

4.1 Inledning

Det här kapitlet är ägnat åt internationella konventioner och nationell, svensk, lagstiftning vilken specifikt berör eller handlar om civil luftfart. Alla konventionstexter och lagtexter som är upptagna här är bara till luftfartsrättsliga delar upptagna. De internationella konventionerna uppvisar väldigt stora likheter vilka poängteras och visas. En jämförelse mellan Haagkonventionen 1970 och Montrealkonventionen 1971 anser jag är viktig för att klart påvisa de båda konventionernas likheter. Svensk rätt beskrivs och lagar beskrivs.

“De första internationellrättsligt bindande överenskommelserna med syfte att bekämpa terrorism gällde skyddet för den civila luftfarten.”³⁸ Den internationella luftfartsterrorismen har i princip funnits sedan den första kapningen i Peru 1930.³⁹ Montrealkonventionen av 1971 och dess många tillägg är den senaste av konventionerna som tar sikte endast mot den form av terrorism vilken har den civila luftfartstrafiken som mål. Reglerna för att bringa en förmodad terrorist inför rätta är närapå identiska med de regler vilka stadfästs i Tokyokonventionen anno 1963. Detsamma gäller även för Haagkonventionen av 1970. För att kunna klargöra likheterna så skall jag göra en jämförelse mellan framförallt Montreal, Haag och delvis Tokyokonventionen. Konventionerna är alla av sådan art att Sverige är signatär av dessa och har ratificerat dem alla. Därav kommer relevansen att ta upp dem, framför allt i samband med att svensk rätt tas upp. De artiklar vilka behandlar eftersökning av misstänkt samt gripande och överlämnande alternativt rättslig behandling inom det land vilket vägrar överlämning, förtjänar en noggrannare genomgång.

Jämförelsen kommer att utgå från Haagkonventionens artiklar. Motsvarande artiklar i Montrealkonventionen kommer att anges samtidigt (Haag art.4 – Montreal art. 5).

Den svenska lagstiftningen är den nationella lagstiftning vilken jag avser att använda för jämförelse med internationella konventioner samt att se i vilken utsträckning den svenska lagstiftningen är konform med framförallt EU-rätten inom området.

4.2 Internationella konventioner

4.2.1 Tokyokonventionen 1963

Tokyokonventionen från 1963 är den första internationella konvention tänkt att användas som ett medel att få bukt med flygkapningar och terror riktad mot civil luftfart som helhet. Denna konvention tar upp alla, vid eventuellt brottstillfälle, ombordvarandes skyldigheter och befogenheter för upprätthållande av ordning och säkerhet ombord.⁴⁰ Art. 3 (1) anger att

³⁸ SOU 1989:104, sid 101.

³⁹ Abeyratne. *Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation*, sid 265.

⁴⁰ SOU 1989:104, sid 101.

det land inom vilket flygplanet är registrerat innehar automatiskt jurisdiktion över brott och annan olaglig aktivitet vilken begås ombord på planet. Art. 3 (2) medför att alla medlemsstater skall se till att förse sig med kompetens att inneha jurisdiktion över brott begångna ombord på flygplan registrerat i det landet. Art. 3 (3) utesluter inte att jurisdiktion över flygplan upprätthålls i enlighet med varje enskild stats nationella rätt. Art. 4 i sin tur tar upp när en stat har specifik jurisdiktion över brott begångna i, ombord eller med ett flygplan och på grund av dessa likaledes äger rätten att tvinga flygplanet att landa på en för den staten godtagbar flygplats. De enskilda staterna är förbundna att utsträcka sin jurisdiktion till alla flygplan, registrerade inom staten, oavsett var de flyger, vilken nationalitet offret har eller vilken nationalitet förövaren av brottet har.⁴¹ En väsentlig likhet med en annan konvention återfinns i Art. 11 (2) vilken är i stort sett identisk med Haagkonventionen Art. 9.2. Skillnaden består av att två ord är olika. I Tokyokonventionen står det "permit" och i Haagkonventionen är det skrivet "facilitate". De båda orden innebär en stor skillnad för den som är utsatt för dem. Permit betyder, tillåta, medan facilitate givetvis betyder underlätta. I Tokyokonventionen skall mottagarlandet tillåta fortsatt resa medan det i Haagkonventionen uttrycks att mottagarlandet skall underlätta fortsatt resa. En rent definitionsmässigt viktig skillnad för den passagerare, vilken hamnar i en stat som av någon anledning stöder de kapare vilka kapat just det plan den omnämnde passageraren har färdats i. Tyvärr tar inte Tokyokonventionen upp så mycket om utvisning eller mellanstatligt samarbete.

4.2.2 Jämförelse av bestämmelser Haag-Montrealkonventionerna

4.2.2.1 Haagkonventionen 1970

Haagkonventionen från 1970 tar sikte på de fall då en enskild eller flera vilka är ombord på flygplanet, även medhjälpare medräknade, olagligen, med våld eller hot om våld tar eller utövar kontroll eller försöker utöva någon form av kontroll över flygplanet.

Article 1.

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

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

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

Således kan ses att Haagkonventionen avser otillåtna handlingar vilka begås av någon ombord ett flygplan under "flight", vilka innehåller våld eller hot om användande av våld, för att ta flygplanet i sin besittning eller på annat vis utöva kontroll över det.⁴²

4.2.2.2 Montrealkonventionen 1971

Montrealkonventionen från 1971 tar sikte på en större grupp av problem. Dessa är de fall då någon gör följande saker.

1. utövar våld vilket kan äventyra flygplanets säkerhet, förstör eller skadar flygplan i tjänst.
2. placerar eller ser till att placera farliga objekt ombord på ett flygplan i tjänst.
3. förstör navigationsutrustning eller påverkar nämnda utrustning, eller vidarebefordrar falsk information och därigenom försätter ett flygplan i tjänst för fara.

⁴¹ Zwaan, *Conferences, Aviation security; how to safeguard international air transport*, sid 104.

⁴² SOU 1989:104, sid 102.

Konventionen tar även upp det fall att någon gör detsamma med en flygplats.⁴³

Article 1.

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

[1 bis. Any person commits an offence if he 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 the airport.]

2. Any person also commits an offence if he:
(a) attempts to commit any act of the offences mentioned in paragraph 1 [or paragraph 1 bis] of this Article; or
(b) is an accomplice of a person who commits or attempts to commit any such offence.

Tydligt är att Montrealprotokollet från 1988 är inarbetad i själva textmassan av artikel 1. Detta kan man iaktta då protokollets text är markerad med []. Montrealprotokollet från 1988 tar upp brott på flygplats.

Artiklar vilka inte har en tillräckligt lik motsvarighet bör redan ha tagits upp i delarna för de enskilda artiklar vilka saknar motsvarighet i den andra konventionen. Professor Cheng har observerat likheterna och verkar anse att Montrealkonventionen bara kommit till för att slutförandet av Haagkonventionen annars skulle skjutas på framtiden.⁴⁴

4.2.2.2.1 Haag art. 2 – Montreal art. 3

Haagkonventionens Art. 2 är till skrivelse samt till ordalydelse och innebörd identisk med Montrealkonventionens Art. 3. Det som avhandlas i dessa artiklar är att undertecknande stat ser till att införa stränga straff för de i de båda konventionerna behandlade brotten. Jag

⁴³ Vad gäller flygplats så är det ett tillägg genom "the Montreal Protocol 1988". Sannolikt som reaktion efter terrorattackerna på flygplatserna i Rom och Wien 1985.

⁴⁴ Zwaan, *Conferences, Aviation security; how to safeguard international air transport*, sid 104.

ser kravet på införande av brottet i den inhemska lagstiftningen som en form av krav på inkorporation av stränga straff.

4.2.2.2 Haag art. 3.1 – Montreal art. 2(a)

Haagkonventionen art. 3.1 och Montrealkonventionen art. 2(a) anger när ett flygplan ska anses som flygande. Flygplanet är flygande från det ögonblick alla dess externa dörrar är stängda till dess någon sådan dörr öppnas för avstigning. Vid det läge att det skett en nödlandning så skall flygplanet anses vara flygande till dess att adekvata myndigheter tar över ansvaret för flygplanet, personer och tillhörigheter ombord flygplanet. Detta är en ganska klar och tydlig definition på när ett flygplan kan anses vara "in flight". Dörr stängs-dörr öppnas.

Tokyokonventionen innehåller även den en reglering av när flygplanet är att ses som flygande. Dess lite mer problematiska definition är definitivt den sämre av de två som finns tillgängliga. I Tokyokonventionen ska flygplanet ses som varande "in flight" från det att piloten anbringar kraft för att lyfta för att flyga. Flygplanet ska anses vara "in flight" till efter fullbordad "landning run". Problemet är att definiera när piloten anbringar kraft för att lyfta samt vad som ska anses utgöra kraft. Är det när planet har tillräcklig lyftkraft eller är det planet börjar rulla på landningsbanan. Sedan är ju ett problem om när "landning run" kan anses ha upphört. Är det när landningsbanan upphör, när flygplanet lämnar landningsbanan eller är det när flygplanet når en viss hastighet. Denna reglering återfinns i Tokyokonventionen Art. 1.3.

Skillnad mellan Tokyokonventionen och de senare komna konventionerna, vad gäller definitionen av vad som utgör start och landning är att i Tokyokonventionen återfinns ingen klart definierad punkt då flight påbörjas eller avslutas. Detta är ett problem vilket inte existerar i vare sig Haagkonventionen eller Montrealkonventionen.

4.2.2.3 Haag art 3.2 – Montreal art 4.1

Detta reglerar undantaget för dessa konventioner. Nämligen att de inte ska gälla för flygplan vilka tillhör vissa av en stats myndigheter. I detta fall rör det sig om de militära väpnade/obeväpnade enheter, tullmyndigheterna och polisiära myndigheter. Då det icke står huruvida det rör sig om väpnade eller obeväpnade enheter så får man, anser jag, utgå från att det rör sig om bägge. Även Tokyokonventionen omfattas av en liknande regel i Art. 1.4.

4.2.2.4 Haag art. 4 – Montreal art. 5

Denna artikel tar upp kravet på medlemsländer att vidta åtgärder för att försäkra sig om jurisdiktion över eventuella brott begångna ombord på flygplan i civil lufttransport, om detta är registrerat i landet, har landat i landet eller flygplanet leasas av en fysisk/juridisk person med huvudsaklig verksamhetsort i det landet. "Professor Cheng made a distinction between international aspects and municipal aspects of jurisdiction, between the entitlement to and the actual exercise of jurisdiction, and between the power to make laws applicable ('juris-faction') and the actual power to carry out and to enforce these laws ('juris-action'). In the United States this latter distinction is the one between the 'jurisdiction to prescribe' and the 'jurisdiction to enforce'".⁴⁵ Det finns således enligt jurister i USA en jurisdiktion att föreskriva lagen samt en jurisdiktion att upprätthålla lagen. Har man inte kraften att upprätthålla lagen så kan man logiskt nog bara förestava lagen för den som bryter mot lagen. Helt klart är att man som stat måste tillhöra den grupp vilkas medlemmar har kraften att upprätthålla lagen och föra den till ett laga slut. Enligt

⁴⁵ Zwaan, *Conferences, Aviation security; how to safeguard international air transport*, sid 104.

Professor Christine van den Wyngaert från Universitetet i Antwerpen finns det i dessa båda konventioner regler vilka utmynnar i universell jurisdiktion.⁴⁶

4.2.2.2.5 Haag art. 5 – Montreal art. 9

Denna artikel tar upp det fall att flera stater har gått samman i en "joint air transport". I en sådan skall redan i förväg jurisdiktion ha fastställts genom att klargöra var de olika enskilda flygplanen är registrerade. SAS är ett solklart fall av den här typen av "joint air transport". Detta innebär att inom SAS så är alla flygplan registrerade i antingen Norge, Danmark eller Sverige. Detta är viktigt för att rätt land ska ha ansvar för rätt flygplan.

4.2.2.2.6 Haag art. 6 – Montreal art. 6

Dessa identiskt likadana artiklar behandlar det fall att den misstänkte befinner sig inom medlemslandets territorium. Punkt 1 anger att om så är fallet så skall den misstänkte omedelbart omhändertas och den omhändertagande staten skall direkt gå igenom fallet (punkt 2). Enligt punkt 3 ska den omhändertagne omedelbart efter omhändertagandet få hjälp med att ta kontakt med närmaste lämpliga representant för den omhändertagnes stat. I övrigt skall den omhändertagande staten omedelbart ta kontakt med den stat där den omhändertagne är medborgare (punkt 4). Det finns inget klart uttryckt krav på staten att gripa den misstänkte.⁴⁷

4.2.2.2.7 Haag art. 7 – Montreal art. 7

Om den stat, inom vars territorium en påstådd förbrytare befinner sig, inte utvisar den påstådde förbrytaren skall den utan undantag överlämna ärendet till korrekta myndigheter för att åtal ska väckas. Ett tvång att åtala om utvisning ej genomförs. Denna "extradition or prosecution" formel har blivit använd i många senare konventioner.⁴⁸ Trots tvånget att åtala finns det inget som säger att den misstänkte måste fällas eller på annat vis straffa denne.⁴⁹ Detta kan man se i fallet med en British Airways flight från Hong Kong till Peking blev i mars 1984, tvingat att flyga till Taiwan och landa där. Mannen blev ställd inför rätta med följande motivering; "Although the motive of the defendant's act was his anti-Communiststand . . . and no actual injury occurred, he cannot be relieved of his criminal responsibility . . .". Den taiwanesiska domstolen dömde dock bara till ett villkorligt straff.⁵⁰

4.2.2.2.8 Haag art. 8 – Montreal art. 8

Det brott som behandlas i konventionen skall av medlemsländerna ses som en klar orsak för utvisning. Det brott som anges i konventionen skall medlemsländerna ta med brottet som orsak i deras bilaterala avtal (punkt 1). Punkterna 2, 3 och 4 i denna artikel anger undantag och särbestämmelser vilka kan förhandlas fram, samt jurisdiktionskrav inom avtal och förbrytelse. Åter ingår ett transformeringsliknande krav från konventionens sida. Den stat vilken inte transformerar in detta i sina utvisningsavtal eller i sin inhemska lagstiftning skall dock erkänna brottet som grund för utvisning, medlemsländer emellan.

⁴⁶ Zwaan, *Conferences, Aviation security; how to safeguard international air transport*, sid 108.

⁴⁷ Ibid, sid 108.

⁴⁸ Ibid, sid 104.

⁴⁹ Ibid, sid 108.

⁵⁰ Smart, *Notes, The China Airlines incident: Political offenders and The Hague Convention 1970*, sid 259.

4.2.2.2.9 Haag art. 9 – Montreal art. 10

Att dessa båda artiklar jämförs med varandra kan förleda en att tro att dessa båda artiklar är identiska, så är dock inte fallet. I realiteten är de ganska olika men på den springande punkten, punkt 2, så är de tillräckligt lika till innebörd att man kan se dem som identiska i mening men inte i lydelse. Dess innebörd går ut på att den stat inom vars territorium flygplanet, dess passagerare och gods befinner sig snarast möjligt skall underlätta dess fortsatta färd och överlämnande till dess lagliga innehavare. I Montrealkonventionen Art. 10.1 tycker jag mig kunna läsa in preventiva åtgärder på flygplatser innan bordning av flygplanet, exempelvis ”screening”.

4.2.2.2.10 Haag art. 10 – Montreal art. 11

I de här båda artiklarna skall fördragsbundna stater bistå varandra med mesta möjliga hjälp i samband med utredning och rättegång av den för brottet misstänkte. Det verkar peka på att det inte är ett sätt att uppfylla sina åtaganden inom dessa konventioners ramar genom att förtiga information, av värde för utredningen, för den utredande statens utredningsgrupp.

4.2.2.2.11 Haag art. 11 – Montreal art. 13

Detta är artikeln som tar upp den så kallade upplysningsplikten stater emellan angående vetenskap om brottet, antingen angående omständigheterna kring brottet, eventuella åtgärder vidtagna rörande brottet alternativt åtgärder vidtagna gentemot brottslingen i fallet. En form av informationsutbyte på internationell nivå skulle ske om de omständigheter vilka råder kring brottet, förbrytaren, eventuell utvisning och som kan vara relevanta för den utredande statens utredning.

4.2.2.2.12 Haag art. 12 – Montreal art. 14

Detta är den artikel som anger vart eventuella tvister medlemsstater emellan skall hänföras samt hur och varför man gör en deklaration av obundenhet till denna artikels första punkt. Finns det en tvist vilken inte kan lösas så skall fallet hänvisas till en skiljedomstol. Skulle inte de stridiga parterna, inom sex månader efter begäran, kunna avgöra vilken organisation som skall agera skiljenämnd för ärendet så kan vilken som av de berörda parterna hänvisa fallet till ICJ i Haag för avgörande. Punkt två av denna artikel anger att om en stat vill, så kan den ange att den ser sig som obunden av den första punkten i samma artikel. Detta måste då ske vid statens tillträde till konventionen. Givetvis kan denna reservation återtagas vid vilket givet tillfälle som helst.

4.2.2.2.13 Haag art. 13 – Montreal art. 15

Denna artikel anger när, var och hur man ansluter sig till konventionen, samt vilka stater som har i uppdrag att förvara konventionernas original och motta de ratificerande staternas ratifikationsinstrument. Sedan den 31 december 1970 respektive 10 oktober 1971 så kan både Haag respektive Montrealkonventionen skrivas under av stater. Alla stater äger rätt att skriva under konventionerna. Det är bara i Moskva, London samt Washington som dessa konventioner finns tillgängliga för undertecknande. De anslutande ländernas ratifikationsinstrument skall deponeras hos samma stater inom vilkas huvudstäder undertecknandet skett. Konventionen omfattar det nyanslutna landet först trettio dagar efter dess avleverande av ratifikationsinstrumenten hos depositionsstaterna.

Depositionsstaterna upplyser den nya medlemmen och alla gamla medlemmar om datum för alla signeringar. I samband med att konventionerna trädde ikraft så blev de registrerade i enlighet med FN-konventionen Art. 102 samt Chicagokonventionen Art. 83.

4.2.2.2.14 Haag art. 14 – Montreal art. 16

I den här artikeln anges hur en stat lämnar konventionen (denunciation). Alla stater anslutna till dessa båda konventioner har rätt att utträda dessa när den så vill. Denunciationen sker skriftligen till depositionsstaternas regeringar. Denunciationen träder ikraft först sex månader efter att, en giltig denunciation inlämnats till depositionsstaternas regeringar.

4.2.3 Montrealkonventionen 1991

Montrealkonventionen från 1991 kom endast tre år efter Lockerbiekatastrofen vilken initierats av en "Improviserad Explosiv Konstruktion" (Improvised Explosive Device), vilken bringats att detonera ombord flygplanet, vilket därvid störtat i Lockerbie. Denna konvention koncentrerar sig endast på plastiska sprängmedel och deras spårningsmedel.⁵¹ Det enda stora problem jag kan se med den här konventionen är att vilken person som helst som besitter tillräckliga kunskaper inom kemi kan bygga tillräckligt med helt spåringsfria sprängmedel. Exempel på detta var när "galningen" Richard Reid skulle tända sina skor och spränga flygplanet under flygning med nämnda skor.⁵²

Just för att stävja sådana händelser skall alla stater, vilka undertecknat och ratificerat denna konvention, vidta nödvändiga och effektiva steg för att motverka tillverkningen omarkerade plastiska sprängmedel.⁵³ Det åligger de enskilda kontrakterande staterna att ha kontroll över samt att destruera de omarkerade plastiska sprängmedel, vilka står att finna inom den statens territorium.⁵⁴

"The events that led to the Conference are well known: The initial shock caused by the disaster of Pan Am 103 over Lockerbie in Scotland on 21 December 1988 quickly deepened, when the world learned that it was determined to be caused by the explosion of a lethal charge of SEMTEX, a plastic explosive manufactured commercially in Czechoslovakia, placed aboard the Pan Am flight hidden in a radio cassette player."⁵⁵ I sig är således denna konvention inte riktigt intressant för denna uppsats om man inte är ute efter att ta reda på hur man spårar terroristernas sprängmedel alternativt förhindrar och destruerar desamma innan de utfört sitt dåd. Det är med beundran man kan se denna konvention ha kommit till på rekordtid jämfört med de flesta andra som man kan hitta.⁵⁶ Detta visar vad ICAO kan klara av om det bara finns en någorlunda gemensam vilja.⁵⁷ Dock finns det ett problem med konventionens uttryck "Plastic explosives" vilket begränsar definitionen av sprängmedel.⁵⁸ Dynamit skulle således inte anses vara av sådan art att det skulle märkas med de speciella kemikalier vilka borde finnas i det om det hade rört sig om ett plastiskt sprängmedel. Dynamit innehåller däremot stora mängder nitroglycerin vilket skulle få även en otränad bombhund att markera med styrka och eftertryck.

⁵¹ van Dam, *A New Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, sid 172.

⁵² <http://avsec.com>

⁵³ van Dam, *A New Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, sid 172.

⁵⁴ *Ibid*, sid 172.

⁵⁵ *Ibid*, sid 167-168.

⁵⁶ *Ibid*, sid 177.

⁵⁷ *Ibid*, sid 176.

⁵⁸ van Dam, *A New Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, sid 177.

4.3 Svensk lagstiftning

4.3.1 Svenska terroristlagstiftningen

Den svenska lagstiftningen skulle kunna visa sig innehålla hål för en terrorist att ta sig igenom ifall det blev tvunget.

Efter vågen av kapningar i det forna Sovietunion vilka slutade i Sverige och annorstädes i Europa insågs behovet av en förändring av den svenska lagstiftningen. Behovet av förändring för att få en lagstiftning vilken är mer konform med internationella avtal och konventioner ledde till att en utredning vars resultat återfinns i en skrivelse kallad "Straffansvar för terroristbrott" (Ds 2002:35) skriven på justitiedepartementet.⁵⁹ En sådan utredning hade redan tidigare utförts, då av arbetsmarknadsdepartementet, med SOU 1989:104 "Terroristlagstiftningen" som resultat.⁶⁰

Ett sätt att se denna förändring på är att "undantaget för politiska brott" stryks ur lagstiftningen. "Undantaget för en gärning som har övervägande karaktär av politiskt brott har också i olika internationella sammanhang befunnits vara ett hinder mot ett förebyggande av terroristbrott."⁶¹ Den del som rekommenderades strykas var 1§ 2st 2men Lag(1991:572) om särskild utlänningskontroll. Denna del uttryckte följande; "Första paragraf, stycket 2 gäller inte när fara föreligger för sådan gärning i annan stat som har övervägande karaktär av politiskt brott."⁶² Oavsett tankar eller anledningar, detta lagförslag skickar i realiteten "undantaget för politiska brott" tillbaka in i skuggorna varifrån den aldrig borde tagits fram. Detta undantag för politiska brott slopades per definition som åberopbart undantag då FN:s säkerhetsråd antog resolution 1373 till omedelbar följd av terrorattacken mot mål i USA den 11 september 2001.⁶³ "Den som är svensk medborgare får dock fortfarande inte utlämnas för ett politiskt brott."⁶⁴ Därtill har det sedan tidigare varit standard att mellan ett stort antal länder att förhandla fram ett undantag till "undantaget för politiska brott" och därigenom göra även dessa obligatoriskt utvisningsbara i bilaterala avtal och multilaterala konventioner. Detta har givetvis accelererat processen med att göra sig av med begreppet, "undantag för politiska brott".⁶⁵ "As the exceptions to the exception have increased, the general question of the utility of retaining the exception has become more pressing."⁶⁶

⁵⁹ DS 2002:35, sid 2.

⁶⁰ Det är lite förvånansvärt att man här i Sverige ger ett sådant uppdrag, att utreda en eventuell terroristlagstiftning inom svensk lagstiftning, till arbetsmarknadsdepartementet. Trots att det har att göra med under vilket departement utlänningslagen gäller så anser jag att utredningen 1988-89 borde ha handhåfts av justitiedepartementet och inget annat departement. Det är i första hand trots allt ett ärende av internationell straffrättslig prägel och inte av utlännings eller sysselsättningsart. Uppenbarligen ligger ansvaret för utlänningslagen på det departement, vilket anses vara bäst lämpat, vilket handhar frågor som berör den lagen vid den aktuella tidpunkten.

⁶¹ DS 2002:35, sid 108-9.

⁶² Ibid, sid 22.

⁶³ Ibid, sid 109.

⁶⁴ Ibid, sid 109.

⁶⁵ Bassiouni, *Legal Responses to International Terrorism, U.S. Procedural Aspects*, sid. 209.

⁶⁶ Ibid, sid. 210.

Även det allerstädes närvarande kravet på "dubbel straffbarhet" föreslås slopas i samma utredning.⁶⁷ Detta förslag innebär att svensk rätt är gällande om terroristbrott begås i annat land oavsett om gärningen är kriminaliserad där eller ej! "Att hindra och bekämpa internationell terrorism på ett effektivt sätt är en angelägenhet för alla stater, även om de planerade terroristbrotten sker utanför den egna statens territorium."⁶⁸

4.3.2 EU-rätt och dess påverkan på svensk rätt inom antiterroristlagstiftningen

DS 2002:35 utredning och dess rekommendationer visar klart och tydligt att den tidigare "godartade" svenska hållningen gentemot terrorister och terrorism, så länge dess utövaras ideologiska inställning var densamma som den svenska regeringen, framförallt under sjuttio och tidiga åttiotalet. Det visar även att Sverige håller på att integreras i Europeiska Unionen. Det är mest i ett försök att samköra inhemsk lagstiftning med ett inom EU taget beslut, "general decision" taget i akt och mening att bekämpa terrorism. Detta rambeslut (*Rådets Rambeslut 2002/475/RIF*) är "den första internationella överenskommelse som innehåller en definition av terroristbrott."⁶⁹ DS 2002:35 ledde fram till SFS 2003:148.

Genom det av vissa kritiserade rambeslutet har åtminstone EU fått en gemensam och något så när samkörd politisk och legal linje mot den allt mer våldsamma terrorism som börjat drabba samhället i allt större utsträckning. Allmänt sett så har EU:s rambeslut angående terrorism mer eller mindre förändrat det mesta av svensk rätt på de områden som behandlar terrorism. De delar som primärt behandlar "Luftfartsterrorism" har inte påverkats av några större förändringar, utom på de områden vilka behandlar utvisning och överlämnande av misstänkt. Det antagna rambeslutet inom EU innebär i realiteten att staterna måste skapa lagar vilka kriminaliserar de brott man kommit överens om att kriminalisera. Detta för att medlemsländernas lagstiftning inom EU blir ungefärligen likalydande genom en harmonisering av lagarna vad gäller dessa brott. Dessa skulle införas oavsett om de tidigare varit kriminaliserade, eller ej.

4.3.3 Lagtext med vissa kommentarer

Endast den lagtext vilken är ny eller förändrad genom SFS 2003:148 "lag om straffansvar för terroristbrott" visas nedan i textmassan för tydlighets skull. De nedan visade texterna är behandlade i tidigare.

4.3.3.1 Lag om straffansvar för terroristbrott

För varför en person skall dömas till straff för terroristbrott anges i 2 § av SFS 2003:148 "lag om straffansvar för terroristbrott", återgiven nedan.

2 § För terroristbrott döms den som begår en gärning som anges i 3§, om gärningen allvarligt kan skada en stat eller en mellanstatlig organisation och avsikten med gärningen är att

1. injaga allvarlig fruktan hos en befolkning eller en befolkningsgrupp, eller

⁶⁷ DS 2002:35, sid 60.

⁶⁸ Ibid, sid 108.

⁶⁹ Ibid, sid 57.

2. *otillbörligen tvinga offentliga organ eller en mellanstatlig organisation att vidta eller att avstå från att vidta en åtgärd, eller*⁷⁰
3. *allvarligt destabilisera eller förstöra grundläggande politiska, konstitutionella, ekonomiska eller sociala strukturer i en stat eller i en mellanstatlig organisation.*

Straffet är fängelse på viss tid, lägst 4 år och högst 10 år, eller på livstid.

År brottet mindre grovt, är straffet fängelse, lägst 2 år och högst 6 år.

*Straffet får inte sättas under den lägsta gräns som enligt brottsbalken är föreskriven för gärningen.*⁷¹

I 3 § återfinns en lista på brott vilka kan anses vara terroristbrott under särskilda situationer. Endast de situationer vilka berör luftfartsterrorism är återgivna här.

*3 § Följande gärningar kan utgöra terroristbrott enligt denna lag.*⁷²

.....

.....

10. kapning och sjö- eller luftfartssabotage, 13 kap. 5 a § brottsbalken,

*11. flygplatssabotage, 13 kap. 5 b § brottsbalken,*⁷³

.....

.....

4.3.3.2 Förberedelse

4 § handlar enbart om de förberedande delarna av brottet samt vilka dessa är samt att även underlåtenhet att avslöja ett eventuellt terroristbrott. För de brott som där nämns döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.⁷⁴ Förberedelse är straffbart enligt 23 kap. 2 § första stycket brottsbalken, brottet har då förvisso ännu inte påbörjats, men ansvar skall ändå kunna dömas ut.⁷⁵ Stämpling kan anses föreligga enligt 23 kap. 2 § andra stycket brottsbalken, ifall någon i samråd med annan tagit beslut om att utföra gärningen eller att förmå annan att utföra gärningen.⁷⁶

Underlåtenhet att rapportera om kommande förbrytelse skall dömas för detta enligt 23 kap. 6 § brottsbalken.⁷⁷

4.3.3.3 Brottsbalken

Även i brottsbalken återfinns reglering av straff för luftfartsterrorism, därför återges lagtexten även i detta fall här nedan. Någon förklaring tarvar ej texten.

2 kap. brottsbalken *3 § För brott som begåtts utom riket döms även i annat fall än som avses i 2 § efter svensk lag och vid svensk domstol,
1. om brottet förövats på svenskt fartyg eller luftfartyg, eller om det begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde*

⁷⁰ Det står ingenstans riktigt klart och tydligt definierat med vad som menas med "internationell organisation". Viss klarhet går att få ur; Prop. 2002/03:38, sid 34.

⁷¹ Prop. 2002/03:38, sid 6.

⁷² Ibid, sid 6.

⁷³ Ibid, sid 6.

⁷⁴ Ibid, sid 6.

⁷⁵ Ibid, sid. 45.

⁷⁶ Ibid, sid. 45.

⁷⁷ Ibid, sid. 45

besättningen på sådant fartyg,

....

....

6. om brottet är kapning, sjö eller luftfartssabotage, flygplatssabotage, penningförfalskning, terroristbrott enligt 2 § lagen 2003:148 om straff för terroristbrott, försök till sådana brott, folkrättsbrott, olovlig befattningsmed kemiska vapen, olovlig befattningsmed minor eller osann eller ovarsam utsaga inför en internationell domstol eller

7. om det lindrigaste straff som i svensk lag är stadgat för brottet är fängelse i fyra år eller däröver.

13 kap. brottsbalken 5a §. Den som genom olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av ett luftfartyg, döms för kapning till fängelse i högst fyra år.

....

Den som i annat fall

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

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

4.3.3.4 Finansiering av terroristbrott

Även finansieringen av de ovan nämnda terroristbrotten är kriminaliserad genom ändring i ”lagen (2002:444) om straff för finansiering av särskilt allvarlig brottslighet” i vissa fall, m.m.

2 §. *Med särskilt allvarlig brottslighet avses i denna lag 2. terroristbrott enligt 2 § lagen (2003:148) om straff för terroristbrott, grovt sabotage, kapning, sjö- eller luftfartssabotage och flygplatssabotage,*

4.4 Slutsats

Haagkonventionen har kapningsproblematiken som mål. Montrealkonventionen tar upp ett antal andra problem som kan förekomma på flygplan, exempelvis unruly passengers och andra former av problem som bombare likt Richard Reid vilken försökte tända eld på sina skor vars sulor i sin helhet var bomber. I januari 2004 blev en sudanesiskfödd man gripen på flygplatsen Heathrow vid London under en mellanlandning. På hans person återfanns ”misstänkt ammunition”.⁷⁸ Även detta faller under Montrealkonventionen då det enligt denna konvention är förbjudet att ta ombord sådana objekt eller ämnen vilka kan skada flygplanet till den grad att det kan äventyra säkerheten.

Man kan ifrågasätta huruvida det kan göras en sådan jämförelse, mellan Haagkonventionen och Montrealkonventionen vilken jag gjort ovan. Orsaken till att jag tycker att det möjligt att göra jämförelsen är att fram till 1988, då Montrealprotokollet om brott på flygplatsen tas med i konventionen, så är de båda konventionerna i stort sett identiska. De enda stora skillnaderna återfinns i artikel 1, vilken anger målet med konventionen. Av den nedan

⁷⁸ TT-AFP, ”Man med ammunition greps på Heathrow”, Smålandningen, 2004-01-15.

genomförda jämförelsen kan jag påstå att jag, för min del, är säker på att Montrealkonventionen är inget annat än en lätt omkastad Haagkonvention med en del tillägg och några förändringar. Om skrivningarna är identiska så borde tolkningen och därmed tillämpningen av de båda konventionerna vara identiska.

Den nationella rätten fyller ut de delar av rättstillämpningen vilka inte täcks av konventionerna. Konventionerna stipulerar att fördragsbundna stater skall kriminalisera de brott vilka täcks av konventionerna samt att de brott vilka täcks in under konventionerna skall bestraffas med stränga straff. Detta åtagande har Sverige redan vinnlagt sig om att uppfylla.

5 Rättigheter

5.1 Inledning

När det gäller terrorism kommer alltid frågan om den gripne terroristens mänskliga rättigheter upp på medias dagordning. Det här kapitlet avser behandla ämnesområdet. Detta är dock inte avsedd att vara en uttömmande genomgång. Även begreppet kombattant kommer att diskuteras, på grund av framförallt att många terrorister åberopar sig själva som kombattanter i ett krig.

5.2 Mänskliga rättigheter

Brottets grova art får aldrig leda till att de mänskliga rättigheterna åsidosätts. Det är för detta skäl som man tagit in art. 17 i ECHR. Denna artikel anger klart och tydligt att alla individer äger ett minimum av rättigheter. Oavsett vad som ligger till grund för det eventuella ingripandet. Att som Dr. Peter Nobel menar att säkerhetstjänster ska avslöja vad de baserar sina antaganden på, innebär allt för ofta att källan för informationen avslöjas för den misstänkte terroristen, vilket kan leda till att källan dödas eller på annat sätt röjs ur vägen. Detta kan sannolikt inte vara det Dr. Nobel avsåg.⁷⁹ Då verkar det nog bättre att använda informationen från underrättelsetjänsterna för att hitta de bevis som behövs för en fällande dom i en rättegång. Dr. Nobels tankegång skulle tveklöst leda till att eventuella flöden av tips skulle upphöra och torka till intet vilket förhindrar eventuella framtida preventiva åtgärder. Professor Andreas Lowenfeld från New York University menar att terrorism strider mot internationell rätt. "Terrorism is a violation of international law. It violates the sovereign rights of states, and the human rights of the individuals. A state that supports terrorism is responsible for violation of international law."⁸⁰

5.3 Kombattant, Civil eller "Illegal kombattant"

Uttrycket "fighting a war on terrorism" leder till problem om frågan om vem som skall kunna ses som krigsfånge. För att kunna hantera problemet med att hålla, förmodade medlemmar av antingen Taliban eller al-Qaeda rörelserna, i krigsfängeläger så har USA:s militära styrkor byggt upp ett krigsfängeläger i Guantanamo bay. Guantanamo bay är ett område vilket USA leasar sedan början av förra århundradet, en relik från det "Spansk-Amerikanska kriget". Beläget utanför USA:s territorium faller det inte under USA:s legala jurisdiktion och samtidigt varande en av USA:s militära installationer faller det utanför kubansk jurisdiktion. Kubanska myndigheter har ännu inte krävt legal jurisdiktion över området på vilket basen är placerad. Detta förvandlar området till ett jurisdiktionellt hålrum. Den för mig enda tänkbara, jurisdiktion vilken skulle kunna åberopas, under rådande omständigheter, är USA:s militära lag.

⁷⁹ Sandbu & Nordbeck, *International Terrorism, Report from a Seminar Arranged by The European Law Students' Association in Lund, Sweden, 1-3 October 1987*, sid 109.

⁸⁰ Zwaan, *Conferences, Aviation security; how to safeguard international air transport*, sid 107.

För att ge kvarhållandet av fångar tagna i detta "war on terrorism" legitimitet, så måste det finnas någon form av legalt uttryck för motståndarna vilka trupperna, som är inblandade i antiterroristoperationerna, möter. Detta behövs på grund av att organisationer som Talibanerna, al-Qaeda, liknande organisationer eller motståndsgupper inte bär några sådana tecken vilka tydligt utmärker dem som motståndare. Som civila begår de sådana övergrepp vilka medför att de ses som enkla kriminella, men deras agerande i övrigt är strikt militärt. För att kunna slå till mot dessa grupper har USA introducerat det intressanta begreppet "illegal combatant".

Vad gäller bärandet av civila kläder som ett brott mot internationella överenskommelser så sammanfattar en domstol i Malaysia det hela väldigt klart och tydligt i en dom mot en "Mohammed Ali" från 1968.⁸¹

"It seems to us clear beyond doubt that under International Law a member of the armed forces of a Party to the conflict who, out of uniform and in civilian clothing, sets off explosives in the territory of the other Party to the conflict, in a nonmilitary building in which civilians are doing work unconnected with any war effort. He forfeits his right on capture to be treated as a prisoner of war."⁸²

Det viktiga är inte enbart att terroristen inte bär uniform när han utför sin attack på skyddslösa civila, utan även att målet är civilt. Således kan man sluta sig till att en luftfartsterrorist aldrig under några som helst omständigheter kan eller kommer att kunna räknas som kombatant.

Ganska ofta kan man i uttalanden eller intervjuer höra en terrorist tala om sig själv som soldat för någon åsiktsriktning. Därmed borde man förvånas över att det finns terrorister vilka kräver att behandlas som krigsfångar efter att ha begått ett brott mot internationella militära lagar. Brott mot dessa lagar exkluderar vissa rättigheter och som följd därav inte bör behandlas inom de militära lagarnas ramar.

Tidigare fanns enbart möjlighet att vara antingen "kombattant" eller "civil". Med denna nya och tveksamma definition får militära styrkor möjligheten att behandla personer klädda "civilt" som "kombatanter" och således öppna eld om de anser sig själva hotade av dessa "illegala kombatanter". Detta skulle i en perfekt värld vara applicerbart på de problem vilka allt oftare börjar dyka upp i dagsläget och vara reglerade inom Genevekonventionerna.

En soldat vilken klädd i civila kläder begår en krigshandling begår brott mot de i kraft varande konventionerna. Soldaten skulle begå ett brott vilket bestraffas inom de lagar som gäller för stater vilka är medlemmar av de ovan nämnda konventionerna. Detsamma gäller även för civila vilka begår krigshandlingar, men inte bär kännetecknen vare sig under eller efter en attack. Även detta är att se som ett kriminellt förfarande. Men vad händer om fienden vägrar att följa regler uppsatta i konventionerna? Problemet är att om du inte kan öppna eld mot en fiende klädd i civila kläder så kommer du att vara död! Detta kan vara en av många anledningar till USA:s ensidiga antagande av "illegal combatant" regeln. Detta är en logisk följd av alltmer medvetet felaktiga utnyttjandet av reglerna om "kombatant-civilist" i "Geneve konventionerna". Tyvärr lever vi inte i en perfekt värld och det verkar inte viktigt vad verkligheten säger utan vem som är starkast.

En annan anledning till att det måste ske en översyn av begreppen som används på de olika parterna i en modern konflikt är att många vilka idag betecknas som terrorister hellre vill bli betecknade som gerillakrigare än som terrorister. Varför? Jag tror att det beror på att de ser sig själva som soldater i en gerillaorganisation. RAF betyder till exempel "Rote Armee Fraction" och innebär att dess medlemmar möjligtvis såg sig som medlemmar av någon form av revolutionär militär styrka. Brigada Rossa i Italien betyder likaledes röda brigaderna. Det finns ett antal skillnader mellan en gerillaorganisation och en terroristorganisation. En gerillaorganisation för oftast en mer organiserad form av krigföring och till skillnad från terrorister har gerillagrupper urskiljning vad gäller målen

⁸¹ Inte att förväxla med med den världsberömde boxaren Muhammed Ali (Cassius Clay).

⁸² Bassiouni, *International Terrorism and political crimes*, sid 141.

för sina operationer. Terrorister anfaller såväl militära som civila mål.⁸³ Den välkände terroristen "Carlos" yttrade uttalandet; "The third World War has started," för sin gisslan i Wien 1975.⁸⁴ Ett yttrande som skulle kunna tolkas som ett röjande av terroristens syn på sig själv som soldat i en väpnad styrka bestående av kombatanter. Å andra sidan har nog ett antal andra personer yttrat liknande uttalanden.

Det som försvårar i försöken att tillämpa de nuvarande reglerna på de rådande situationerna är synen på krigföring då reglerna skrevs. Utan tvekan skrevs dessa regler för organiserade krig mellan två eller flera nationalstater med klara gränser och militära enheter. Fram till sextiotalet var det nog fullständigt otänkbart med några andra former av väpnade konflikter än mellan nationalstater vilka skulle föra en ordnad form av krigföring gentemot varandra. Detta visar endast hur människor ringaktade de gamla och välkända formerna krigföring vilka förändrade den då kända världens kartor. De stora otympliga romerska legionerna vann på de öppna fälten men krossades i de täta och djupa skogarna kring Teutoburgerwald i nuvarande Tyskland. Den germanska krigföringen var oanvändbar i öppen terräng men oslagbar i den terräng de täta skogarna utgjorde. Idag är det dock inte så klart med vilka de stridande är. Nuförtiden bemöts ofta nationalstaterna av stridande enheter komma ur en diffus och svårdefinierad enhet vilken sällan kan besegras genom den klassiska och organiserade krigföringen.

5.4 Slutsats

ECHR gäller för alla människor oavsett vilken typ av misstanke, även för terrorister, trots att de brott de möjligen begått är fruktansvärda och mer än väl skulle rendera terroristen ett livsstraff i ett antal länder på planeten. Det tråkiga är om de mänskliga rättigheternas efterlevnad leder till att än fler oskyldiga liv offras för att upprätthålla en princip som inte efterlevs av terrorister. Det verkar som att offer, exempelvis gisslan, för terroristangrepp saknar i alla avseenden mänskliga rättigheter och är därmed per definition rättslösa medan den de fallit offer för äger alla de mänskliga rättigheter denne kan önska sig.

Vad gäller målet i Malaysia så kan domstolens uttalande bara tolkas enligt tre krav. Enligt ovanstående uttalande av domstolen i Malaysia så måste följande tre krav uppfyllas.

1. Angriparen måste vara uniformerad.
2. Målet måste vara av militär art, personer inom målet måste vara militärer.
3. Av punkt 1 och 2 kan man sluta sig till att ett civilt flyplan med civila passagerare inte kan angripas av civilt klädda angripare om dessa hellre vill räkna sig som kombatanter än som terrorister.

Myndigheterna i USA har problem med huruvida de skall ställa de "illegal combatants" inför rätta såsom kriminella i en civil domstol eller som "krigsförbrytare" i en militär domstol. Vi får väl se vad som kommer att komma ur denna debatt kring begreppet "illegal combatants" vilket USA har konstruerat.

Oavsett vad, så är det viktiga inte om det är ett konstruerat begrepp eller för vilket syfte det skapats för utan vad som kommer att hända med den nya definitionen i framtiden, om det blir någon klar definition i framtiden. Kommer den att missbrukas för särskilda skäl eller kommer den att accepteras av världssamfundet genom någon form av hävd? Det sista vore det bästa för själva begreppet och dess eventuella ramar, framför allt om särskilda riktlinjer och definition skulle kunna fastställas genom kompletterande konventioner. Detta skulle därmed sannolikt kunna innebära en form av överbrygning mellan "civilist" och "kombatant" och ändå hålla så kallade "Dogs of war" exkluderade ur regelsystemet. Vi kommer i framtiden att få se resultatet av användandet av denna definition och huruvida den kommer att bli accepterad eller ratad av världssamfundet.

⁸³ Bassiouni, *International Terrorism and political crimes*, sid 145.

⁸⁴ Kegley, *International Terrorism*, sid. 27.

Förvisso äger en terrorist sannolikt inte automatiskt rätt att behandlas som kombattant men denne innehar dock åtminstone ett minimum av mänskliga rättigheter. Denna rätt är ett måste för den människosyn västvärlden håller som ett måste för existensen av en civiliserad världsordning. Är begreppet "Illegal Combatant" ett begrepp för framtiden? Ja det får framtiden utvisa!

6 Gripande samt eventuellt överlämnande

6.1 Inledning

Detta kapitel tar sikte på att utröna vilka metoder en stat har att tillgå för att gripa och ställa en eftersökt luftfartsterrorist inför rätta ur ett luftfartsrättsligt perspektiv. Vad finns det för stöd för de olika formerna av gripande och överlämnande? Finns det former som brukas men är ifrågasättbara? För att komma till klarhet följer jag linjen av metoder till de sista metoderna, de extralegala medlen. Diskussionen i slutet av denna del är ett försök att utröna huruvida de luftfartsrättsliga konventionerna ger något stöd för något extralegalt medel.

6.2 Gripande av terrorist på flygplan, flygplats eller inom landet

Sker gripandet när flygplanet landat eller när terroristen antingen försöker lämna terminalbyggnaden så är landet där brottet begåtts rätt land att inneha jurisdiktion.⁸⁵ Ifall en "Airmarshal", från något land med sådan personal, griper terroristen ombord på ett flygplan så äger antingen flagglandet eller landet där planet landar jurisdiktion över ärendet. Vid gripandet av en terrorist inom Sveriges gränser sker allt som vid ett helt vanligt gripande förutom att det sannolikt är "Polisens Insatsstyrka" eller "Piketstyrkan" från någon av storstäderna som sköter gripandet. Detta förutsätter att det sker förberedelser inför gripandet. I vissa fall kan en ensam polis ha tur och lyckas gripa den efterspanade terroristen utan större problem eller vetskap. Skulle terroristen ifråga vara eftersökt utanför "rikets" gränser så har Sverige en avtalsmässig skyldighet att utvisa terroristen till sökande land om detta är en stat vilken signerat och ratificerat Montrealkonvention 1971 samt att det sökande landet har jurisdiktion över det brott för vilken terroristen söks. Skulle det sökande landet regelmässigt utdöma inhumana straff eller dödsstraff kan terroristen lagföras och dömas här i Sverige då regeln om dubbel straffbarhet för sådana här brott är slopad samt att "universiell domsrätt" har införts för terroristbrott. Vid eventuell utvisning så fungerar de nationella lagarna, vilka är stiftade före Prop. 2002/03:38 överlämnande av personer vilka skall utvisas, helt adekvat.⁸⁶

⁸⁵ Flygplan, och terminalbyggnad avser platserna för gärningen. Inom landet avser det sökande landet.

⁸⁶ DS 2002:35, sid 109.

6.3 Gripande av terrorist inom territoriet av annat land

Det har allt oftare rests frågor kring legaliteten rörande en del av de uppmärksammade gripandena, av kända terrorister, de senaste åren.⁸⁷ Ett väldigt uppmärksammat sådant är gripandet av Öcalan i Kenya efter ett misstänkt samarbete mellan olika säkerhetstjänster. I detta fall rörde det sig om någon vag beskyllning om samarbete mellan Israel och Turkiet. Franska utrikes säkerhetstjänsten grep även den en närpå mytiskt ökad terrorist i Khartoum, Sudan, Illitch Ramirez Sanchez "Carlos". Detta med att gripa personer inom en annan stats territorium är inte en ny företeelse. Romarna ägnade sig uppenbarligen åt detta då de jagade Hannibal ända till Bitynien där Hannibal som sista utväg begick självmord. Hannibal var tiden för sin död en tämligen gammal man. I jakten på Hannibal så hade jakten aktivt gått genom ett antal länder i medelhavsområdet.⁸⁸ Paul O'Higgins skriver i en essä följande: "One of the most disturbing features of modern times is the willingness of states to resort to unlawful means in order to recover custody of individuals who are regarded as politically obnoxious."⁸⁹

Skulle det visa sig att den sökte terroristen lyckas fly till ett land där han kan hålla sig gömd så blir ärendet lite problematiskt. Det lyckas sannolikt inte att locka ut honom om det inte är så att den sökte terroristen behöver en väg ut ur en än obehagligare situation än den, den sökte kommer att hamna i, i samband med att denne ger sig till det sökande landet. Fungerar det inte att förmå den lokala regimen att gripa den sökte och utvisa denne så kanske det går bättre genom domstol. Sannolikt blir denna domstol ICJ vilken har tolkningsföreträde vad gäller terroristbrott. Skulle ICJ ta för lång tid på sig att ta upp fallet till förhandling så kan vissa länder anse att det är i deras rätt att använda sig av ett antal tidigare beprövade, mer eller mindre olagliga, metoderna. Dessa metoder vilka tas upp och beskrivs nedan kan allihop var för sig eller som en sammanhängande kedja användas gentemot den sökte.

6.4 Medel stat gentemot stat

6.4.1 Avtal

6.4.1.1 Bilateral avtal

Tämligen ofta sluts bilaterala avtal om utlämning och hämtning av brottslingar mellan två länder istället för att behöva genomgå den långdragna processen med att begära utvisning av en person. Britterna hade för vana ett tag att sluta avtal vilka gav dem rätt att skicka poliser till sådana fördragsanslutna länder där den sökte greps och sedan lagligen gripen fördes tillbaka till Storbritannien.⁹⁰

Likaledes torde en sådan stat vilken härbärgerar terrorister som gäster eller på annat sätt låter dem stanna kvar, trots en efterlysning för terroristbrott, inte ha bilaterala avtal om

⁸⁷ Avser alla typer av gripande inom annan stat än den sökande. Framförallt gripande utfört av inhemska myndigheter.

⁸⁸ Estlander / Ander / Löfqvist, *Allmänna historien i berättelser, Del 1*, sid 138.

⁸⁹ Bassiouni, *International Terrorism and political crimes*, sid 336.

⁹⁰ Ibid, sid 337.

utlämnande av brottslingar. Sverige har slutit bilaterala avtal om utlämning med ett antal länder.

6.4.1.2 Konventioner

Konventioner, med eller om, regler om utvisning håller så sakteliga på att jämna ut eventuella skillnader, stater emellan, vilket innebär att med tiden kommer alla länder att vara sammankopplade med varandra genom multilaterala och bilaterala avtal. Ett problem är dock att alla stater inte har samma syn på hur konventioner ska ses i förhållande till deras redan existerande lagstiftning.

1. Vissa stater accepterar konventionen och tar upp den som en form av grundnorm och inkorporerar konventionen i sin helhet som sin egen lagstiftning.
2. Många stater accepterar konventionen och skapar egna lagar vilka anses uppfylla konventionens krav och syften.
3. Det finns dock alltid en liten grupp med stater vilka antingen vägrar att acceptera konventionen, alternativt accepterar staten konventionen men vidtar inga åtgärder för att skapa egna lagar vilka kan anses uppfylla konventionens krav och syften. Genom att konventionen inte accepteras av staten ifråga så är det än mindre sannolikhet för att konventionen kommer att ses som en form av grundnorm och därmed inkorporeras i den nationella lagstiftningen.

6.4.2 Bojkott och förhandlingar

Bojkott och förhandlingar är en linje som bara lyckats vid ett enda tillfälle och lär nog aldrig upprepas.⁹¹ Ett mindre land skulle sannolikt aldrig ha lyckats samla ihop den internationella kraft som behövs för att få igenom nödvändiga resolutioner, samt upprätthålla den nödvändiga flyg- och handelsbojkott den tid det tar att tvinga ett land till förhandlingsbordet för att där uppnå de nödvändiga resultaten. Detta lyckades till stor del USA och Storbritannien med när det gällde att förmå Libyen att utlämna de båda, för Lockerbie-attentatet misstänkta libyerna, till en skotsk domstol i Nederländerna. Totalt tog det sex år av total bojkott av Libyen innan de misstänkta lämnades över av libyska myndigheter. Det faktum att ett mindre land utan de politiska och militära muskler, vilka USA och Storbritannien innehar, som helt klart är nödvändiga för att uppnå det eftertraktade resultatet kan välja denna linje om det är villigt att invänta. Detta är inte en väg Sverige skulle kunna ta utan uppbackning av Europeiska Unionen. Huruvida Europeiska Unionen skulle backa upp Sverige i en handelsbojkott av ett land för att tvinga fram överlämnandet av en enda person, terrorist eller ej, är en fråga för framtiden jag hoppas att vi aldrig behöver få svar på. Det internationella systemet med sanktioner kopplade till enskilda staters acceptans av olika internationella konventioner och regler är enbart till för att förmå stater, vilka är negativt inställda gentemot de rådande reglerna, att acceptera de regler som finns.⁹²

⁹¹ Det är Libyen i Lockerbiefallet som avses.

⁹² Uni. Lekt. Bengt Lundell, Mars 2004.

6.5 Medel stat gentemot individ

6.5.1 Utvisning

Detta är det normala gängse förfarandet att försäkra sig om en misstänkts person i förvar. Utvisning som normalt förfarande har nackdelen att om den misstänkte har medhjälpare så kan han få ett tips om den begäran om utvisning som inkommit och därmed ta sig ur landet innan hans person kan säkras för utvisningens verkställan. Att tillägga är att utvisning är det normala förfarandet där det finns.⁹³

”Extradition is a legal device whereby a state requests from another the surrender of a person accused or convicted of a crime”⁹⁴ Problemet med att utvisa en person sökt för ett specifikt brott begånget i ett annat land är ofta väl reglerat inom de flesta staters inhemska lagstiftning. Dessa lagar medger i lika hög grad det potentiellt utvisande landet rätten att vägra utvisa den utvisningsbegärda personen. Den vanligaste förevärdningen för att vägra medge utvisning av en person vilken begärts utvisad brukar vara att denne kan hotas av avrättning eller inhumana straff i det land av vilket begäran om utvisning har framställts av. ”In fact, the whole process of extradition is considered as a relationship between states in which the individual has no rights other than those conferred on him by the requested and requesting states. This situation permits the violation of human rights and only recently has been challenged.”⁹⁵ I de fall en stat vilken vägrar utvisa en misstänkt finns det allt som oftast någon form av möjlighet att komma till en överenskommelse huruvida vissa former av straff får eller inte får utdömas, som exempel kan nämnas spöstraff, stening eller dödsstraff rent generellt.

Där finns givetvis utrymme för överenskommelser i en vidare variation, vilket kan ses i ”Lockerbie”-målet. Detta mål baserades på ett avtal mellan Libyen, Storbritannien och Nederländerna. Själva förhandlingarna hölls inför en skotsk domstol på en före detta US Air Force bas kallad ”Camp Zeist” placerad i Nederländerna. De skotska domstolarna bestod inte av någon jury som de annars skulle gjort om det varit i Skottland rättegångarna hållits. Avtalet mellan Storbritannien och Libyen avtalade bort juryn ur domstolarna i detta specifika fall.

Om den misstänkte befinner sig i ett land som inte är villigt att utvisa den misstänkte så kommer den staten att hitta på undanflykter för att slippa utvisa den för terrorism misstänkte personen och dra ut på ärendet i så lång tid som är möjlig.

Svenska myndigheter går igenom hela den långa men åtminstone fullt lagliga vägen. Om det förekommer rättslig process vid ICJ så bör inte andra metoder användas innan domstolen kommit med ett avgörande i ärendet.

6.5.2 Beslagtaget pass

Att beslagta passet bestod i att som brittiska myndigheter tämligen ofta gjorde, för att behålla personen i fråga på plats till dess värdnationen ber den eftersökta att lämna landet, var att återkalla dennes pass. Passet i sig är Storbritanniens ”Kronans”, med andra ord ”statens”, egendom och inte innehavarens egendom. När senare den sökte sedermera

⁹³ Bassiouni, *International Terrorism and political crimes*, sid 337.

⁹⁴ Ibid, sid 343.

⁹⁵ Ibid, sid 337. Det ska inte glömmas bort att detta handlar om det tidiga sjuttioalet men är likväl aktuellt nuförtiden.

ombedes av värdnationen att lämna landet så har den eftersökte oftast ingen annan väg att ta än hemåt då passet är beslagttaget.⁹⁶

6.5.3 Oriktigt överlämnande

6.5.3.1 Deportation

I vissa fall kan en sådan här åtgärd, vilken kan bryta mot inhemsk lag, bestå av att den för brott eftersökte simpelt bara sätts på en båt eller ett flygplan med destination i det land där denne är eftersökt.⁹⁷

En stat vilken har misstänkta terrorister som gäster lär knappast deportera dessa till en hamnstad och bara råka glömma av att de just satt denne gäst på en båt med destination till den stat vilken begärt den misstänkte utlämnad. Skulle dock ha svårt att tro att den eftersökte skulle sändas tillbaka enbart för att överlämnandet varit lite informellt.

6.5.3.2 Bestickning av lokal myndighetsperson

Mutor kan användas för att se till att förmå lokala tjänstemän inom den på orten verksamma förvaltningen, exempelvis "Polis eller Militär", att fatta beslut om gripande och säkerställande av den söktes person. Därefter överlämnar nämnda tjänstemän den gripne till den efterlysande statens personal vilken tagit sig till orten för att ta över ansvar för fången.⁹⁸

6.6 Extralegala medel

Tyvärr är det nog så att en del stater regelbundet använder sig sådana här metoder för att komma åt personer vilka utgjorde säkerhetsrisker för de olika staterna. Detta är i sin tur brott vilka är straffbara i de flesta stater enligt deras inhemska strafflagar. Här i Sverige är de olika brotten straff bara under Brottsbalken som "Människorov" och "Mord" alternativt "Dråp". De nedan beskrivna metoderna är straffbara här i Sverige och således kan de inte anses vara acceptabla, vare sig för inhemska myndigheter eller utländska medborgare agerande med eller utan sitt eget lands vetskap eller uppbackning.

6.6.1 Kidnappning

Kidnappning är lyckligtvis en metod som inte används alltför ofta. Paul O'Higgins räknar upp ett antal olika fall där kidnappning har använts som del av återbringandet av en person till det land vilket vill ställa denne inför rätta.⁹⁹ Ett antal kända exempel av detta förfarande vilka måste anges är till att börja med på senare tid den ökände terroristen "Schakalen" vilken greps av fransk säkerhetstjänst i Khartoum, Sudan och därifrån transporterades till Frankrike för att ställas inför domstol.¹⁰⁰ Detta har även inträffat för ett tag sedan med

⁹⁶ Ibid, sid 337.

⁹⁷ Bassiouni, *International Terrorism and political crimes*, sid 337.

⁹⁸ Ibid, sid 337.

⁹⁹ Ibid, sid 337.

¹⁰⁰ "Schakalen" alias "Carlos" vilken i verkligheten heter Illitch Ramirez Sanchez, sitter idag i ett franskt fängelse på livstid. "Terroristen Carlos hyllar bin Ladin", DN, DN.se, publicerad 26jun 2003 15:04, för. Susanne Pagold. (2003-07-02)

PKK-ledaren Öcalan när denne befann sig i Kenya. Det har påståtts att den turkiska säkerhetstjänsten fick hjälp av sin israeliska motsvarighet. Hur det är med den israeliska inblandningen vet jag inget om. Öcalan fraktades till Turkiet ombord på ett flygplan från Afrika för att sedermera dömas till döden.¹⁰¹

Den mer intressanta kidnappningen är snarare då kidnappningen från Argentina, av Eichmann, till Israel. Att Argentina över huvudtaget inte klagade högt och tydligt är en inte oväntad effekt med tanke på vem Eichmann var. Distriktsdomstolen i Jerusalem fick ta ställning till huruvida kidnappningen var ett brott mot internationella såväl som inhemska lagar och regler.

Domstolen kom till följande;

”It is an established rule of law that a person being tried for an offense against the laws of a state may not oppose his trial by reason of the illegality of his arrest or the means whereby he was brought within the jurisdiction of the state. The courts in England, the United States and Israel have constantly held that the circumstances of the arrest and the mode of bringing the accused into the territory of the state have no relevance to his trial, and they have constantly refused in all instances to enter upon an examination of these circumstances.”¹⁰²

Vad den israeliska domstolen skriver är, när man tänker efter, att hur den eftersökte hamnar inom det territorium vilket kontrolleras av den stat, vilken vill ställa honom inför rätta, är fullständigt irrelevant för rättegången i sig. Det är lätt att fördöma ett land vilket låter kidnappa en person och därefter ställer honom inför rätta. Problemet med rättegångar är att för rättssäkerhetens skull bör den åtalade vara närvarande för att kunna försvara sig och ta del av det åtal denne har att se fram emot i rätten. ”As a method of control of aircraft hijacking, the obvious defect of prosecution is the necessity of obtaining custody of the accused, for *in absentia* proceedings, where legally acceptable, are hardly a substitute.”¹⁰³

Bassiouni menar att kidnappning innehåller tre klara element av förbrytelser:¹⁰⁴

1. Brott mot världsordningen,
2. Intrång på annan stats suveränitet och territoriella integritet;
3. Brott mot den gripnes mänskliga rättigheter.

”Arguably, to be unlawful under international law, the abduction must be executed by public agents or other persons acting under color of state law; they cannot be *bona fide* volunteers”¹⁰⁵ De som utför kidnappningen ska således på eget bevåg och utan att framställa sig som agerande inom statens vetskap eller godkännande. Där till bör nämnas att det inte är en kidnappning om staten för den söktes uppehåll är medveten eller underrättad om den hämtningsaktion som är förestående. ”Abduction occurs only when the state of refuge or asylum is not a party to the plot;”¹⁰⁶

Det finns två begrepp på latin vilka berör en efter genomförd kidnappning uppkommen rättegång. Den första berör det processuella begreppet; *nunquam decurritur ad extraordinarium sed ubi deficit ordinarium*, eller att aldrig ta till det extraordinära förrän alla ordinära vägar är uttömda.¹⁰⁷ Detta är enligt mitt eget synsätt en felaktig väg att gå om den sökta kan tänkas fly om han eller hon får en förvarning från någon välvillig gentemot den misstänkte eller börjar misstänka att något är på gång. På ett sådant sätt har personen lite över etthundra länder att hoppa omkring mellan. Detta är den ökände terroristen Abu Nidal känd för att ha gjort. Abu Nidal är känd för att sedan början av åttiotalet befunnit sig

¹⁰¹ Huruvida Öcalan benådats eller ej äger jag ingen vetskap.

¹⁰² Bassiouni, *International Terrorism and political crimes*, sid 338.

¹⁰³ Ibid, sid 239.

¹⁰⁴ Ibid, sid 347.

¹⁰⁵ Ibid, sid 351.

¹⁰⁶ Ibid, sid 351-352.

¹⁰⁷ Ibid, sid 356.

i Libanon, Syrien, Libyen, Egypten och slutligen Irak. Detta är enbart de länder som det är säkert att han befunnit sig i.¹⁰⁸ Det borde då finnas ett antal till, vilka man inte har kunnat verifiera huruvida han befunnit sig inom deras territorium.

Den andra principen är *injuria ius non oritur*, vissa brott mot lagen skall inte kunna bära frukt i form av lagliga resultat.¹⁰⁹ Frågan är om man med mänskliga rättigheter helt i behåll, för den fångne, kan gripa och lagföra denne om det är en penningstark ledare av en större och militärt organiserad terrorrörelse med globala förgreningar. En sådan kommer ibland undan rättvisans grepp just för att det handlar om en resursstark terrorist vilken kan köpa sig fri närhelst han så behöver, när han befinner sig i länder med en viss korruption. Ett stort problem med de lagar och regleringar som förekommer i dessa sammanhang är författade utan att man sett till upphovet bakom de problem vilka leder till flygplanskapningar och sprängningar eller annan form av luftfartsterrorism.¹¹⁰

Att få ut en eftersökt person ur en totalitär stat kan bli svårt om den misstänkte får stöd av värdnationen. Då kan, om allt annat är försökt och uttömt, kidnappning vara ett användbart alternativ till att behöva vänta för länge.¹¹¹ En tämligen sällsynt metod dock men den har använts ett otal tillfällen genom historien.¹¹²

6.6.2 Mord

Mord är den metod som mest sällan används av de extralegala. Effekten av mord är permanent och kan därmed aldrig förändras. Inget åtal, ingen domstol, ingen dom utan bara en avrättning. Detta förfarande reser ett antal frågor om mänskliga rättigheter. Att bli bryskt hämtad är en sak men att avrättas är lite för mycket för att jag ska kunna gå med på att ens tänka i de banorna. Ett fel gör inte ett annat fel rätt. En folkrättsligt oacceptabel lösning. Mord brukar utföras av speciella enheter vilket vid vissa tillfällen kan gå fruktansvärt snett.

I fallet med "Greenpeace's" fartyg "Rainbow Warrior" vilken blev sänkt vid kajen i Nya Zeelands huvudstad Wellington. Förövare av brottet var franska utrikes säkerhets och underrättelsetjänsten DGSE vilken skickat ett team för att med alla medel förhindra fartygets avfärd för en protestaktion mot provsprängning av kärnvapen. Attacken mot "Rainbow Warrior" genomfördes och dödade en medlem av "Greenpeace". Nya Zeelands reaktion blev väldigt kraftig och teamet hittades och dömdes till långa straff. Tyvärr överlämnades teamet, alldeles för tidigt, till Frankrike för att avtjäna fortsättning av straffet i franskt fängelse och firades som hjältar vid hemkomst. Huruvida franska myndigheter såg fartyget som ett redskap för terrorister eller ej, det vet jag inte. Rainbow warrior illustrerar väldigt väl hur stater ibland tillämpar extralegala medel för att uppnå sina mål.

6.6.3 Krig

Krig är av alla möjliga och omöjliga skäl en otänkbar möjlighet. Krig slutar oftast i allmän ekonomisk kollaps inom de ekonomiska systemen i båda länder. Massor av oskyldiga civila drabbas som vanligt på de mest fruktansvärda sätt. Med andra ord inte en tänkbar lösning. Här blir återigen problemet att få med sig tillräcklig politisk kraft att kunna genomföra en

¹⁰⁸ Jönsson, "Ökänd palestinsk terrorist funnen död", <http://www.dn.se>, Terroristen Abu Nidal påstås ha återfunnits mördad i Bagdad.

¹⁰⁹ Bassiouni, *International Terrorism and political crimes*, sid 356-357.

¹¹⁰ Ibid, sid 379.

¹¹¹ Man ska inte glömma att Turkiet tog hem Öcalan genom kidnappning. Frankrike gjorde det med terroristen Illitch Sanchez Ramirez, alias "Schakalen" och alias "Carlos". Israel tog hem Eichmann med hjälp av en kidnappning. Det verkar ha blivit en mindre omtyckt men allmänt spridd metod att ta hem efterlysta personer för att ställa dem inför rätta.

¹¹² Bassiouni, *International Terrorism and political crimes*, sid 351-2.

sådan handling om man är en mindre stat. Folkrättsligt fullkomligt oacceptabelt lösning på problemet med luftfartsterrorism eller annan terrorism.

6.6.4 Jurisdiktionskränkning i samband med kidnappning

I denna diskussion utgår jag från de konventioner som återfinns för den civila luftfarten och ämnar inte gå in på den normala territoriella jurisdiktion vilken de flesta stater envist hävdar. Det jag diskuterar är hur problemet, ett brott mot internationell rätt vad gäller de enskilda staternas rätt till territoriell integritet och dess medföljande jurisdiktion, kan betraktas. Än mindre är det i sig en särskilt relevant fråga huruvida den gripnes mänskliga rättigheter kränks.

Utifall att den stat inom vars territorium den sökta befinner sig vägrar att gripa den sökta, vägrar att utvisa eller att ställa den sökta inför rätta i enlighet med artikel 7 i Haag och Montrealkonventionerna så kan en mindre stat, sannolikt, ej utverka tillräckligt med politiskt tryck för att, genom FN:s försorg, kunna bojkotta fram ett överlämnande. Kvar som alternativ återfinns ICJ, krig och kidnappning.

Det som vissa stater kan se som ett för dem oöverstigligt problem är att ICJ är en långsam process för att få den misstänkte utlämnad. Oavsett hur lång tid ICJ skulle ta på sig så bör den rättsliga linjen uttömmas innan man tillgriper de metoder som annorledes används av vissa stater. Att ICJ är en långsam process kan man se i Lockerbiefallet där det tog flera år för rätten att börja behandla själva fallet. Libyen hade redan utlämnat de misstänkta när ICJ väl hade påbörjat juridiskt relevanta processer.

Kidnappning är en tänkbar lösning till problemet. Om man kan muta någon lokal tjänsteman så blir det hela ett oriktigt överlämnande och inte en kidnappning. Förvisso inte en idealisk lösning för någon av parterna. Om de lokala myndigheterna har medverkat på något sätt eller haft klar vetskap om bortförandet av den sökta så är den sökta att se som överlämnad på ett oriktigt sätt, inte kidnappad. Oavsett hur bortförandet skett så kan, utifrån de ovan nämnda grunderna, inte värdstaten hävda jurisdiktionsintrång. Åtminstone enligt de internationella avtalen inom civil luftfartsrätt. Dock medger samma avtal inte någon grund för ett sådant handlande. Givetvis finns det andra avtal vilka reglerar just den här formen av jurisdiktion. Genom att vägra utvisning samt att vägra rättegång så vägrar den "kränkta" staten att förse sig med jurisdiktion över ärendet som sådant. Om den stat inom vars territorium den sökta befinner sig vägrar att etablera jurisdiktion i ärendet, i enlighet med artikel 4 i Haagkonventionen eller artikel 5 i Montrealkonventionen, så har den staten visat sig ovillig att befatta sig med rätten till jurisdiktion inom ärendet ifråga. Således bör den stat, vilken vill ha den sökta utvisad till sig, ha rätt att etablera jurisdiktion inom ärendet. Därför kan vid vägran att följa konventionerna samt vägran att etablera jurisdiktion slutsatsen bli att värdstaten vilken inte ville ha jurisdiktion inom ärendet fram till bortförandet, inte kan ha lidit intrång på sin luftfartsrättsliga jurisdiktion. (teoretiskt sett) Den normala gränsbaserade juridiska jurisdiktionen kan lösas med en behörig myndighetspersons närvaro eller hjälp med planering. Således kommer man fram till att det "oriktiga överlämnandet" är att föredra framför den regelrätta kidnappningen. Det bästa vore om man kan lösa en sådan här problematik rörande utlämning av en luftfartsterrorist från ovilliga länder utan att behöva ta till metoder vilka i sig är brott mot internationella konventioner.

6.7 Slutsats

Min slutsats för övriga delen av kapitlet är att bestämmelserna utgör en snårskog vilken behöver en närmare granskning. Uppenbarligen kan kidnappning av personer söka för luftfartsterrorism förutsatt att de nationella myndigheterna, i den stat där den sökta befinner

sig, äger vetskap eller tar aktiv del av planering alternativt utförande av kidnappningen rubriceras som ett oriktigt överlämnande. Det är som ovan konstaterats: "Abduction occurs only when the state of refuge or asylum is not a party to the plot;"¹¹³. Väldigt snårigt område således. Vi har säkerligen inte hört det sista inom detta område.

Att beslagta den eftersöktes pass innebär bara att värdnationen kan förse honom med ett nytt, vilket i sig innebär att den efterlyste blir totalt omöjlig att spåra med hjälp av dennes bruk av passet. Det händer sannolikt inte att någon svensk myndighet beslagtar passet för en svensk som befinner sig utomlands.

Mutor är gennerelt sett ett olämpligt medel. Men i en korrupt stat kan det visa sig vara den enda lösningen om man eftersträvar ett beslut som gynnar målet, att få den sökta gripen och utvisad, inom en rimlig tidsperiod. "Ändamålen helgar medlen" enligt somliga.

Hur det än är så kan det faktiskt vara den enda väg vissa stater har möjlighet att ställa vissa terrorister inför rätta. Mindre stater med små möjligheter att utöva det politiska och militära tryck som USA kan, anser jag inte rätt ut kan fördömas eller kallas bovar för att de går in och hämtar den misstänkte terroristen för att ställa honom inför rätta. Han kan ju faktiskt frikännas.¹¹⁴

Beroende på hur man tolkar text och problematiserar frågeställningen kan man ur samma text få diametralt olika svar på frågan vilken ställdes. Min egen problematisering medför att slutsats kan dras vilken stödjer kidnappning som en kompletterande metod. Rent objektivt finns det ingenting i de civila luftfartskonventionerna som ger stöd åt bruk av extralegala medel. Oriktiga överlämnanden finns i bruk men anses vara nästan likställt med kidnappning.

¹¹³ Bassiouni, *International Terrorism and political crimes*, sid 351-352.

¹¹⁴ Detta har så vitt jag vet aldrig skett efter det senaste Världskriget. Jag misstänker att det beror på att de stater vilka utför sådana här operationer ser till att vara väldigt säkra på att de tar rätt person.

7 Skyddsåtgärder

7.1 Inledning

Att denna del har hamnat här på slutet beror enbart på att den behandlar mer vad som görs och möjligen borde göras för att förhindra terroristattentat mot den internationella civila luftfarten. Jag avser här även visa på vilka rättsliga grunder de nuvarande metoderna vilar på. Det bör nämnas att de internationella konventionerna inom civil luftfartsrätt ger ett visst mått av utrymme för åtgärder mot terrorism. Jag tar även upp några olika synpunkter på de metoder som har använts eller fortsatt framhävas.

Alla mellanösternproblem åsido så har sedan en lång tid tillbaka USA och Israel haft ett program med så kallade Airmarshals. Några sådana återfanns det dock inte på de drabbade flighterna 11 september 2001. Resultatet av detta misslyckande blev istället att en supermyndighet mot terrorism skapades, uppenbarligen ska den fungera som ett samlande forum för de redan etablerade underrättelsetjänsterna.¹¹⁵ Även FAA blev tilldelat större resurser till sitt program med "Civil Aviation Security Specialist" som Airmarshals benämns officiellt.¹¹⁶ Detta är säkert en företeelse vilken kommer att sprida sig över världen vartefter tiden går, bland annat därför att USA:s myndighet, Homeland Security, kräver beväpnad säkerhetspersonal även på de internationella rutterna. De flygbolag som vägrar kan förlora rätten att trafikera flygplatser på USA:s territorium.¹¹⁷

7.2 Airmarshals och Screening

Bruket av Airmarshals kan bara täcka säkerhetsbehovet till en begränsad nivå. I Art. 11 (1) Tokyokonventionen anser jag mig kunna läsa in det som kallas för Airmarshals. Framförallt när det gäller orden "to preserve his (kapten) control of the aircraft." Var stat är således skyldig att upprätthålla flygplanskaptenens kontroll över för brott utsatta flygplanet. Art. 11 tar upp fallet med "Unlawful Seizure of Aircraft". Art. 11 (1) "Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft. Art. 11 (1) Tokyokonventionen är identisk med Art. 9.1 Haagkonventionen." I denna artikel tolkar jag in möjligheten för stater att ha beväpnad personal med ombord på flygplanen framför allt vad gäller avsnittet med "or to preserve his(the commander) control". Detta skulle kunna vara den legitima grunden för vissa länder att ha så kallade Airmarshals.

Minst lika viktigt är att man gör ordentliga säkerhetskontroller av passagerarna. Det är idag brukligt att bli "screenad" och kontrollerad som passagerare.¹¹⁸ Ganska tidigt fanns det ett problem med att väga säkerhet mot komfort. För fyrtio år sedan var det inte lika självklart med de kontroller som idag präglar vår vardag som flygpassagerare. Man menade då att problemet med säkerhetskontroller var mer än väl kontroversiellt; "You can't just go up and frisk a passenger because something looks funny" samt "After all an airplane is a public carrier".¹¹⁹ Jag kan inte se varför ett privat ägt flygtransportbolag skulle anses vara en public carrier. Ett privat bolag borde ha rätten att neka en möjlig passagerare att resa

¹¹⁵ TT-Reuters, "USA skapar supermyndighet mot terror", <http://www.dn.se>

¹¹⁶ ABCNEWS. Com, "Air Marshals", <http://www.abcnews.com>

¹¹⁷ Gyllander, "USA kräver beväpnade vakter på alla flygplan", Metro, sid 4

¹¹⁸ Kegley, *International Terrorism*, sid. 250

¹¹⁹ Bracker, "Alert at Tampa", NEW YORK TIMES.

med bolagets farkost. Vill de inte gå med på att underkastas en ordentlig undersökning så skall man ha möjlighet att neka dem att resa.¹²⁰ 1991 kom det rättsfall i Ontario, Canada. Säkerhetsagenter hade begärt att få söka igenom resenärens baggage och person utifall denne ville borda planet samt att om han vägrade så kunde han alltid åka med ett annat flygbolag. Det fanns skyltar vilka förklarade för resenärerna att de hade rätten att vägra att bli genomsökta på flygplatsen. Inom common law och statutes har flygbolagen rätt att ställa genomsökning av passagerare som krav för att få borda flygplanet. Den klagande implicerade att han gått med på genomsökningen i fråga. Talan för ersättning för misshandel avsågs. *Khan v. El Al Israel Airlines, Ontario Court (General Division), 17 July 1991, Ontario Reports, 4 O.R (3d) 502.*¹²¹ Israel är det land vilket definitivt är ledande inom luftfartssäkerhet och även var banbrytande genom att börja använda sig av "screening" vid incheckning för El-Al. När man beställer biljetter hos El-Al ombeds man lämna en personlig profil tillsammans med beställningen.¹²² Jag antar att detta är en del av deras "screening"-process. En hel del slutsatser kan dra av vad man skriver om sig själv. Hur man upplever sig själv och sin omgivning brukar komma fram i sådana berättelser. Vissa andra flygbolag har provat metoden med, vad de olika flygbolagen anser vara, varierande resultat¹²³

Att "screening" är effektivt visade sig klart och tydligt när en kvinna blev stoppad på grund av att hennes väska var ovanligt tung. Det visade sig slutligen att hennes pojkvän Nezar Hindawi hade placerat en märkbart kraftig sprängladdning i hennes väska.¹²⁴

Givetvis kan man inte genomföra sådana preventiva åtgärder utan en rättslig grund att stå på. Den rättsliga grunden för "screening" tolkar jag in i Montrealkonventionen 1971, Art. 10.1. "Contracting states shall, in accordance with international and national law, endeavour to take all practicable measures for the purpose of preventing the offences mentioned in Article 1." Denna artikel anger dock att sådan verksamhet som är avsedd att förhindra terroristattentat mot flygplan i tjänst måste följa internationell samt nationell lagstiftning. Då flygplats och gater generellt sett befinner sig inom en stats territorium så brukar den lokala lagstiftningen vara gällande och därmed så är den nog avgörande för huruvida "screening" kan genomföras eller inte.

Det finns de som inte alltid är inne på linjen med att öka säkerheten på flygplatserna och flygplanen mer än vad som dittills är gjort. Mr Rodney Wallis (IATA, Montreal) anser dock att screening av passagerare är väldigt viktigt.¹²⁵ Mr Jan Willem Wegstapel, Director

¹²⁰ Under resa till Storbritannien så blev jag på Stanstead så genomsökt att jag vägrar att någonsin igen resa till den flygplatsen.

¹²¹ AIR & SPACE LAW, VOL. XIX, NUMBER 2, 1994, Case Law Digest, WPH 173d. Search and seizure. Sid 104.

¹²² Återfinns som en liten knapp benämnd; "Your Personal Profile at EL-AL!", www.elal.co.il, Enligt min mening en smart lösning på ett problem som funnits länge. Problemet med att i förväg identifiera de potentiella "unruly passengers" som ibland kommer med på flygplan trots att de inte borde. Dock har även EL-AL drabbats av sådana passagerare vilka blivit vansinniga på flygplanet.

¹²³ Kegley, *International Terrorism*, sid. 250.

¹²⁴ Kegley, *International Terrorism*, sid. 269 samt Bassiouni, *Legal Responses to International Terrorism, U.S. Procedural Aspects*, sid. 225. Att den var kraftig kan man förstå, genom att, om vikten på en resväska anses vara onormalt stor så var laddningen på "Lockerbie-planet" stor nog att få plats i en liten transistorradio. Viktmässigt en avsevärd skillnad mellan de båda laddningarna, resultatmässigt uppnådde den mindre mer än den större skulle komma att göra. Vikten på resväskeladdningen måste ha varit mer än fem kilo tung annars har jag svårt att förstå hur man på en normalt packad resväska om, låt oss anta, tjugo kilos vikt kan avgöra onormala viktskillnader vilka är mindre än några kilon. Detta ska jämföras mot en liten transistorradio på något kilo, med sprängladdningen inräknad.

¹²⁵ Zwaan, *Conferences, Aviation security; how to safeguard international air transport*, sid 105.

General of Amsterdam Airport Schiphol, anser att flygplatser inte får förvandlas till beväpnade läger samt att säkerheten aldrig kan bli 100% tät. Tillika pekar han på det faktum att det bör vara myndigheternas ansvar för säkerheten på flygplatserna. Det är trots allt de som är det tilltänkta målet, terrorister ser flygbolag, flygplatser och passagerare som förlängning av staten.¹²⁶ Vad gäller säkerheten på de svenska flygplatserna, så fick denna sig ett underkännande vad gäller tillgängligheten till landningsbanorna. Vid försök blev det nyligen uppmonterade pansarstaketet, på Arlanda, bortslitet med bogserlina kopplad till dragkroken på en vanlig personbil. Infästningarna var felvända och höggs bort med en huggmejsel och hammare. Tid tagen i anspråk vid inbrytningen var ”fem” sekunder vilket enligt Bo Sehlberg är snabbare än att öppna en grind. Demonteringen tog dock fyra minuter.¹²⁷ En operation vilken kan utföras mycket snabbare om inbrytarna är målmedvetna och välorganiserade. En annan form av markbunden attack mot flygplan är att angripa dessa med luftvärnsmissiler vid ”take off” eller landning. Någon vidare debatt om säkerhet mot dessa har inte förekommit. Israelerna påstods i någon nyhetssändning ha tagit fram en motåtgärd vilken förvirrar missiler som brukar infraröd apparatur. Det är i sig en framgång om det nu är så, men det finns fortfarande ett oräknat antal ”Stingermissiler” med avfyrningsramper kvar i orätta händer. Exemplet med pansarstaketet visar att en avspärning är inte nog. Personal behövs också på plats för att kunna ingripa vid behov.

7.3 Rekommenderade åtgärder

R.I.R. Abeyratne skriver i sin essä ”Legal Aspects of Unlawful Interference” ner ett antal rekommendationer vad gäller praktiska mått och steg som bör vidtas för att minska hotet från terrorism. Det rör sig om fyra ganska enkla åtgärder.

Some Recommended Practical Measures¹²⁸

1. ”The first step that should be taken to deter terrorism is to be equipped with the expertise to detect a potential threat beforehand and to be prepared for an attack.
2. The next is to intensify security in all susceptible areas, particularly airports, subway terminals, etc. surveillance of all people who are seen in such areas as are revealed to be targets of terrorist attacks is imperative. There should be more awareness of the threat of terrorist activity particularly in international airports and international bus and tram terminals where travel documents should be checked and passengers double checked. Electronic Surveillance of passports and other travel documents have proved to be effective methods of deterrence in this context.
3. Perhaps the most important facet of surveillance is the use of trained personnel who would not reveal their identity. This category of person can unobtrusively mingle with the crowds and detect an irregularity without arousing suspicion and more importantly, without alarming the common man. It is recommended that together with the armed personnel there should also be trained personnel who in all informality may work together with the security forces in such instances.
4. Another significant requirement is the support of the people. The media should be made maximum use of to educate the common man as to how to react in an emergency and also to be totally distrustful of the terrorist whose acts are calculated to evoke sympathy. The State or persons against whom the terrorist attack is launched should, at all times, use the media to convince the public that any responsibility for any destruction or harm resulting from a terrorist act devolves totally on the terrorist.”

R.I.R. Abeyratne anser jag har rätt i sitt åsikt att alla stater måste genom sin lagstiftning erkänna terrorism som ett brott mot mänskligheten samt att alla stater bör straffa en terrorist

¹²⁶ Ibid, sid 106.

¹²⁷ Smålänningen, ”Pansarstaket föll för bogserlina.”, sid 6.

¹²⁸ Abeyratne, *Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation*, sid 273.

eller överlämna terroristen till en stat vilken har tillräckligt intresse av att terroristen straffas för sitt brott.¹²⁹ Abeyratne anser att terroristbrott måste behandlas på en opolitisk nivå samt att förövarna av sådana brott icke bör kunna ha möjlighet att få politisk asyl i något land på jorden. Det viktigaste av allt är att få med alla stater, i arbetet mot terrorism, på ett eller annat sätt mot terrorism och inte att isolera dem till terroristernas glädje.¹³⁰ Så fort en stat beviljar politisk asyl till en terrorist på grund av några påstådda sympatier med det påstådda motivet faller den internationella enhetliga synen på vad som utgör terrorism och blir istället en förändring, stater emellan.¹³¹

7.4 Slutsats

Med de senaste årens utveckling vad gäller skydd mot terrorattentat mot den civila luftfarten så kommer troligen terroristernas uppmärksamhet att riktas åt något annat håll.¹³² Hotet från terroristerna försvinner dock inte utan är ständigt närvarande i bakgrunden. Så länge det finns ett missnöje någonstans så kommer det att finnas en grogrund för terrorism och hot mot luftfarten. Luftfartsterroristen kan hejdas och ställas inför rätta om alla stater håller lika hårt på de regler som återfinns i de internationella konventionerna på området. Aktiva förebyggande åtgärder är ett måste. Det redan förekommande är en begränsning av åtkomst till flygplatsområdet och flygplan.¹³³ Ökat bruk av "screening" och Airmarshals kommer ytterligare att minska hotet inuti flygplanen. Yttre aktiv spaning och internationellt säkerhets- och underrättelsesamarbete ökar möjligheterna att hindra eventuella attacker på vare sig flygplats eller flygplan. En vinst kommer bli information som kan hjälpa till att förebygga attentat inom andra områden. Givetvis måste konventionerna backas upp av nationella regleringar vilka uppfyller de olika konventionernas krav på de nationella regelverken. Så länge detta inte har kunnat uppnås så är de ovan angivna metoderna avgörande för den civila luftfartens säkerhet.

"Screening" av passagerare och deras baggage är en metod som är försvarlig och livräddande under rådande omständigheter. Även om det kanske tar tid så är en försening eller att ha tråkigt en lång stund bra mycket bättre än att förolyckas tillsammans med några hundra andra offer i ett flygplan. Med allt noggrannare metoder och modernare utrustning och mer erfarenhet så kommer "screening" att bli allt effektivare som system mot terrorister ombord flygplan. Definitivt om "screening" kombineras med beväpnad och specialutbildad personal på flygplanen bland passagerarna. Det finns inget som är så avskräckande från att flyga som ett terrorattentat som vi så väl minns från den 11 september 2001.

¹²⁹ Abeyratne. *Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation*, sid 274.

¹³⁰ Ibid, sid 274.

¹³¹ Ibid, sid 274.

¹³² Vilket inte var en svår gissning. Den 11 mars 2004 sprängdes ett antal tåg, av en Al-Qaida ansluten cell, i Madrid, Spanien.

¹³³ Med flygplatsområdet menas landningsbanor och övriga yttre områden.

8 Sammanfattande slutsatser

Klarlagt är att det regelverk som finns vad gäller den civila luftfartens säkerhet är att den i stort domineras av tre konventioner och ett protokoll. Dessa avtal innebär att de fördragsbundna staterna är ålagda att se över sina respektive lagstiftningar så att en övergripande internationell standard uppnås vad gäller de regler vilka reglerar de olika ländernas agerande vid fall av terroristangrepp mot den civila luftfarten.

De nationella lagstiftningarna åläggs att höjas till en och samma nivå. Trots dessa åtgärder har vissa länder väntat ovanligt länge med att införa de överenskomna reglerna. Exempelvis Sverige har varit väldigt sena med sin lagstiftning mot terroristbrott. Men idag har vi ju en ny och, med övriga stater i EU, enhetlig lagstiftning. Precis som konventionerna kräver av sina medlemsstater har Sverige idag en modern och förhoppningsvis effektiv antiterroristlagstiftning. Den har ju ännu inte testats mot någon terrorist.

Rent legislativt har de tre konventionerna och dess protokoll visat sig vara en solid grund att basera en lagstiftning på. Detta är ett mindre inslag om grunden visar sig vara ett rambeslut antaget av EU. Den fjärde konventionen, Montrealkonventionen 1991, är ett viktigt komplement till de tre första konventionerna och deras kompletterande protokoll.

Gripande av misstänkt samt överlämnande av denne till den stat vilken äger jurisdiktion i ärendet är regler vilka kan bli tolkade på olika sätt, men den gripne kan alltid bli åtalad i det land där han blivit gripen. Sverige har idag universell jurisdiktion, åtminstone i de ärenden vilka är fall av terrorism. Jurisdiktionsproblematiken brukar inte vara ett problem. Väldigt sällan brukas extralegala metoder. Någon gång med jämna mellanrum, dock sällsynt, använder sig stater av det ”oriktiga överlämnandet” som ett sätt att få tag på en sökt person. Detta sker dock väldigt sällan.

Historiskt kan vi se att vardagsproblemen ombord på flygplanen ökar och minskar medan den grövre terrorismen minskar så sakteliga. Om alkohol på flygplanen skulle bli mer ransonerad så kanske de mer vardagliga problemen skulle minska i antal. Idag kan en långsam ökning av ”unruly passengers” över tiden skönjas, trots vissa svackor.¹³⁴ Trenden kan bero på det ökande resandet med flygplan. Trots de strängare straffen vilka infördes år 2000 så ökade problemen ombord på flygplanen i USA.¹³⁵

Terrorhotet har inte minskat. Snarare tvärtom. Vapnen finns i mängder. Varhelst det finns något missnöje kan terroristorganisationer rekrytera nya medlemmar. Säkerhetsnivån har höjts sedan elfte september 2001, både på flygplan och flygplatser. Sannolikt kommer vidare ökning av säkerheten att behövas med tiden. Såsom säkerheten ökar och utvecklas kommer även terroristerna att göra detsamma.

¹³⁴ Se bilaga A, sid 46.

¹³⁵ Ibid.

Bilaga A

Unruly Passengers¹³⁶

FAA Enforcement Actions
Violations of 14 CFR 91.11, 121.580 & 135.120
"Unruly Passengers"
Calendar Years 1995-2003

YEAR	TOTAL
1995	146
1996	183
1997	235
1998	198
1999	228
2000	251
2001	299
2002	270
2003	258

General notes:

Interfering with the duties of a crewmember violates federal law.

Federal Aviation Regulations 91.11, 121.580 and 135.120 state that "no person may assault, threaten, intimidate, or interfere with a crewmember in the performance of the crewmember's duties aboard an aircraft being operated."

The FAA's database contains only those incidents reported to the FAA. Reporting is at the discretion of the crewmember.

Security violations are excluded. Those cases are handled by the Transportation Security Administration (TSA).

Updated numbers will be posted on this web page quarterly.

The repercussions for passengers who engage in unruly behavior can be substantial. They can be fined by the FAA or prosecuted on criminal charges.

As part of the FAA's Reauthorization Bill (April 16, 2000) the FAA can now propose up to \$25,000 per violation for unruly passenger cases. Previously, the maximum civil penalty per violation was \$1,100. One incident can result in multiple violations.

¹³⁶ www2.faa.gov

Bilaga B

Tidslinje rörande Lockerbiefallet

Tidslinjen för fallet rörande bombning ovanför Lockerbie (Pan Am flight 103).¹³⁷
Tidslinjen anser jag vara av stor vikt för att man skall få en uppfattning om hur krångligt det här fallet är samt hur många turer det gått mellan olika instanser. Det viktigaste som kan visas är den enorma resursstyrka som behövs för att få ett enda land att gå med på att överlämna två personer, för att ställas inför rätta för det brott de är efterlysta för.

December 21, 1988	Flight Pan Am 103, från London till New York detonerar på mer än 30,000 fot över Lockerbie i södra Skottland. Alla besättningsmedlemmar samt alla passagerare dog omedelbart, inklusive 11 till på marken. Totalt 270 dog av explosionen på flygplanet.
Maj 10, 1990	Familjerna ibland Lockerbieborna, vilka i kraschen, fick någon anhörig dödad eller egendom förstörd när uppgörelse utanför domstol.
Juli, 1990	“UK Air Accidents Investigation Branch report” publiceras. Slutsats är att kraschen var resultatet av “the detonation of an improvised explosive device located in a baggage container”. Med andra ord var kraschen sannolikt avsiktlig. ¹³⁸
Oktober 1, 1990	“The Fatal Accident Inquiry” öppnar för de närmaste 55 dagarna i “Dumfriess Sheriff Court”. 132 vittnen kallades.
November 14, 1991	“The Lord Advocate” lyckas uppbrija en arrestorder för två libyska medborgare. Dessa är Abdel Baset al-Megrahi och Al-Amin Khalifa Fhimah, under åtal för stämpling till mord, mord samt brott mot “Aircraft Security Act of 1982”. Samma typ av arrestorder utfärdades i USA av “U.S. District Court of the District of Columbia”.
November 27, 1991	Libyen uppmanas än en gång att överlämna de båda misstänkta för rättegång antingen i Storbritannien eller USA.
December 8, 1991	Libyska myndigheter hävdar att de

¹³⁷ Hela tidslinjen är hämtad från Glasgow School of Law vilken blev den institution vilken fick i uppdrag att följa hela Lockerbierättegången och göra den tillgänglig för allmänheten på bästa möjliga sätt. www.law.gla.ac.uk 2003-05-21 12:30. Det förekommer givetvis att det förekommer kompletterande tilläggs material som är relevant.

¹³⁸ Anser jag att man kan tolka uttalandet som.

	<p>misstänkta ska ställas inför rätta i Libyen. Detta skulle kunna vara möjligt att genomföra om de andra inblandade parterna skulle vara övertygade om att det verkligen skulle bli en rättegång och inte en show för att rentvå de åtalade. Genom Montreal art.7 och art.11 skulle det ha kunnat vara en möjlighet men varken USA eller Storbritannien verkar ha varit benägna att lita på Libyen i detta avseende.</p>
Januari 21, 1992	<p>UN Security Council antar resolution 731, vilken kräver att Libyen samarbetar med Storbritannien och USA samt med Frankrike, Frankrike söker misstänkta för ett liknande attentat i lufterummet ovanför Niger, September 19, 1989. Bombningen av UTA Flight 772 till Paris från Brazzaville dödade 171 människor. Sex libyska medborgare misstänktes i det fallet.</p>
Mars 3, 1992	<p>En stämning mot Storbritannien och USA läggs in vid "the World Court", om huruvida "Montreal Convention of 1971" är applicerbar på dispyten angående lagföring av de misstänkta för Lockerbie bombningen, av Libyen.¹³⁹</p>
Mars 23, 1992	<p>Libyen är villigt att överlämna de misstänkta till "the Arab League".</p>
Mars 31, 1992	<p>FN:s Säkerhetsråd antar Resolution 748, inför luftfart- och vapen sanktioner på Libyen om det inte överlämnar de misstänkta inom 14 dagar.</p>
April 14, 1992	<p>"World Court" tar beslutet att inte ge Libyen provisoriskt beskydd eftersom fallet inte verkar innehålla något av akut natur.</p>
April 30, 1992	<p>Muammar Gaddafi förklarar att han inte kommer att överlämna de misstänkta men att de är fria att överlämna sig själva, om de så själva vill.</p>
September 29, 1993	<p>Libyen hävdar att det inte ser några problem med att de misstänkta ställs inför rätta i Skottland men att de misstänkta själva får ta beslutet.</p>
November 11, 1993	<p>FN:s Säkerhetsråd antar Resolution 883, utökande sanktionerna med Libyen som mål. Frysning av libyska tillgångar utomlands samt ett embargo på oljerelaterad utrustning.</p>

¹³⁹ "World Court" kallas annorledes för International Court of Justice(ICJ).

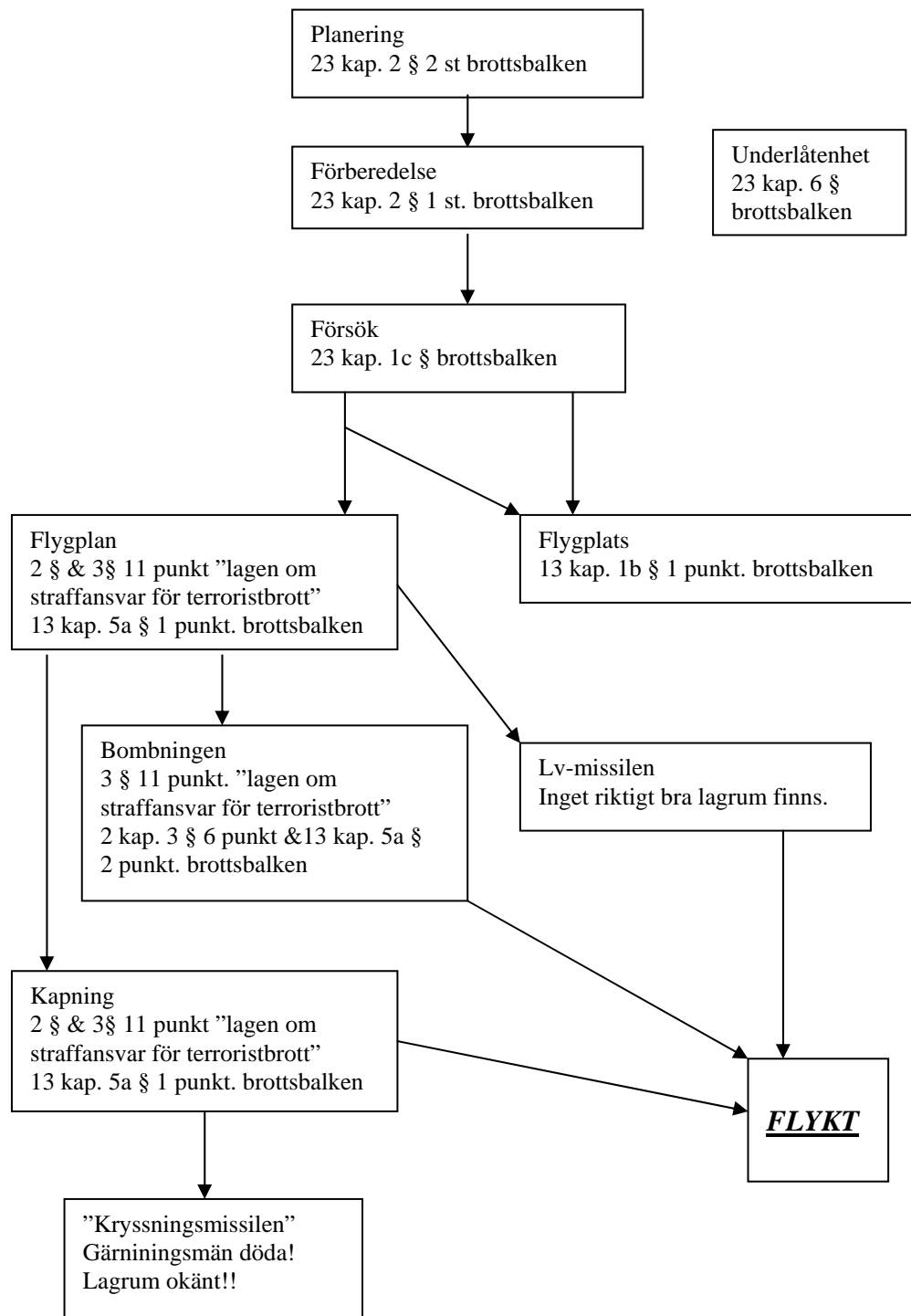
Januari 29, 1994	Libyen vägrar fortfarande att under "tvång" överlämna de båda misstänkta.
Januari 24, 1995	Parlamentsledamöter i Underhuset kräver en utredning om att material hos USA:s underrättelsetjänst utpekar Iran som delaktig i sprängningen och inte Libyen. Detta skulle kunna verka trovärdigt om man betänker att Abu Nidal skall ha befunnit sig i Libyen vid tiden för attentatet. Enligt vissa skall det ha varit "superterroristen" Abu Nidal som organiserade sprängningen av flygplanet. ¹⁴⁰
November 2, 1997	Libyen hävdar att det inte har några invändningar mot en rättegång under skotsk lag eller av skotska domare, men vidmakthåller dock sin syn att det inte anser att det kan bli en rättvis rättegång om den hålls i Storbritannien.
December 22, 1997	Ett FN-team bestående av juridiska experter fastslår att de misstänkta libyerna skulle få en rättvis rättegång i Storbritannien, de reserverar sig dock angående jurysystemet.
Februari 27, 1998	"World Court" beslutar att det har jurisdiktion att höra det fall Libyen lämnat in Mars 3, 1992. ¹⁴¹
Mars 21, 1998	Kina, Ryssland samt en del andra uttalar sig för slopande av sanktioner riktade mot Libyen och för en rättegång av de misstänkta i ett neutralt land.
April 20, 1998	Muammar Gaddafi hävdar att Libyen stöder en rättegång i ett neutralt land med en internationell panel med en presiderande skotsk domare.
Juli 9, 1998	President Mubarak av Egypten bryter mot embargot på direkt till Libyen flygning genom att besöka Libyen med just flygplan.
Juli 21, 1998	Storbritannien och USA:s båda regeringar hävdar att båda är villiga att acceptera att rättegången av de misstänkta hålls i ett tredje land.

¹⁴⁰ Jönsson, "Ökänd palestinsk terrorist funnen död", <http://www.dn.se> Terroristen Abu Nidal påstås möjligen ha varit delaktig i bombningen, augusti 2002.

¹⁴¹ "World Court" kallas annorledes för International Court of Justice(ICJ).

Bilaga C

Illustration för kap. 3¹⁴²



¹⁴² Eventuella samband med internationella konventioner och behandlad nationell lag återfinns i kapitel 3.

Litteraturförteckning

Litteratur

AIR & SPACE LAW

Case Law Digest, WPH 173d. Search and seizure. Sid 104, VOL. XIX, NUMBER 2, 1994.

Bassiouni, M Cherif, edit.

Bassiouni, M Cherif
De Schutter, Bart
Evans, Alona E
O'Higgins, Paul

International Terrorism and political crimes, Charles C Thomas, Springfield, Illinois, USA, 1975

Bassiouni, M Cherif, edit.

Epps, Valerie
Zagaris, Bruce & Simonetti, David

Legal Responses to International Terrorism, U.S. Procedural Aspects, Martinus Nijhoff Publishers. Dordrecht, The Netherlands. ISBN: 0-89838-931-3

Clutterbuck, Richard

Kidnap, Hijack and Extortion: The Response, MacMillan Press, London, 1987

Estlander / Ander / Löfqvist

Allmänna historien i berättelser, Del 1, Norstedts, Stockholm 1964. P.A. Norstedt & Söner

Kegley, Jr Charles W. edit

Gutteridge, William
Sederberg, Peter C

International Terrorism, MACMILLAN EDUCATION LTD. London, Storbritannien. ISBN: 0-333-53015-2

Sandbu Magnus D. & Nordbeck Peter, red

International Terrorism, Report from a Seminar Arranged by The European Law Students' Association in Lund, Sweden, 1-3 October 1987, Juristförlaget i Lund, Lund 1989

Suvorov, Victor

Spetsnaz-Sovjets hemliga terrorarme, AB Timbro, Nörhaven Rotation AS, Viborg 1989

Artiklar

ABCNEWS. Com

"Air Marshals", ABCNEWS. Com, (2003-07-16)

Abeyratne, R.I.R.

Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation, AIR & Space LAW, VOL. XVIII, NUMBER 6, 1993

Aftonbladet-AP

"Glömsk beväpnad kvinna", Aftonbladet, Måndag 26 Januari 2004, sid 7

Bracker, Milton

"Alert at Tampa" av Milton Bracker, NEW

	YORK TIMES, July 27, 1961.
Eriksson, Thomas	"Pansarstaket föll för bogserlina.", Smålänningen, sid 6, Fredag 2004-01-09.
Gyllander, varg	"USA kräver beväpnade vakter på alla flygplan", Metro, Varg Gyllander/TT, sid 4, Tisdag 2003-12-30.
Hellberg, Anders	"Dom i Lockerbiemålet fastställdes", DN, DN.se, publicerad. 15 mars 2002, 13:37, (2003-07-02)
Jönsson, Per	"Ökänd palestinsk terrorist funnen död", DN, DN.se, publicerad 19 aug 2002 21:13. (2003-07-02)
Pagold, Susanne	"Terroristen Carlos hyllar bin Ladin", DN, DN.se, publicerad 26 jun 2003 15:04, (2003-07-02)
Pehrson, Lennart	"Oklart kring Libyens ersättning", DN, DN.se, publicerad. 29 maj 2002, 18:29. (2003-07-02)
Smart, P. St. J.	The China Airlines incident: Political offenders and The Hague Convention 1970, Air Law, volume XI, number 6, 1986, Notes
TT	"Alla gillar plötsligt Muammar Gaddafi.", Smålänningen, Måndag 22 december 2003, sid 12
TT-AFP	"Man med ammunition greps på Heathrow", Smålänningen, Torsdag 15 Januari 2004, sid 15
TT-Reuters	"USA skapar supermyndighet mot terror", DN.se, publicerad. 29 jan 2003, 2003-07-03
Van Dam, Roderick D.	A New Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, Air Law, volume XVI, number 4/5, 1991
Zwaan, Tanja L.	Conferences, Aviation security; how to safeguard international air transport, Air Law, volume XII, number 2, 1987 (Professor Bin Cheng of the University of London, Professor Christine van den Wyngaert of the University of Antwerp, Professor Andreas Lowenfeld of New York University, Mr. Robin Hill of the University of Aberdeen, Mr. Rodney Wallis (IATA, Montreal), Mr. Jan Willem Wegstapel, Director General of Amsterdam Airport Schiphol)

Offentligt tryck

DS 2002:35, ”*Utredning om lag om straffansvar för terroristbrott*”

SOU 1989:104, ”*Terroristlagstiftningen*”

Prop 2002/03:38 ”*Straffansvar för terroristbrott*”

Internationella konventioner

Tokyokonventionen 1963

Haagkonventionen 1970

Montrealkonventionen 1971

Montrealprotokollet 1988

Montrealkonventionen 1991

Övriga källor

Aviation Security, <http://www.avsec.com>, (2003-05-01), 12:00

EL-AL, <http://www.elal.co.il>, (2004-01-11), 13:10

FAA, <http://www2.faa.gov> (2003-12-16), 11:15

Glasgow School of Law, <http://www.law.gla.ac.uk> (2003-05-21), 12:30