

Bestraffningsrätten „inom och utom riket“.

Af Lage Staël von Holstein.

Professor Thyrén har i sitt »Förberedande utkast till strafflag« (Lund, 1916) uppställt regler rörande bestraffningsrätten inom och utom riket, som påkalla uppmärksamhet, dels därför att deras antagande synas utgöra ett föga förmånligt afsteg från nu gällande svensk rätt och praxis, och dels därför att den föreslagna förändringen knappt harmonierar med gängse modern uppfattning inom den internationella straffrätten. Detta senare förhållande är gifvetvis af vikt, i den mån våra bestraffningsregler såvidt möjligt böra sammanfalla med dem i andra land.

Mitt intresse för föreliggande ämne väcktes ursprungligen under en studie öfver de nordiska och enkammerligen svenska kustvattnens utsträckning ur neutralitets-synpunkt. Under denna granskning kom jag till det resultatet, att den af vår diplomati häfdade fyramilslinjen knappast äger tillräcklig folkrättslig häfd och ej kan göra anspråk på försteg framför den allmänt vedertagna och äfven i vår praktiska neutralitetspolitik så småningom enbart tillämpade tremilslinjen¹⁾.

Ett antagande af tremilsgränsen såsom allmän norm förefaller betingadt äfven af straffrättsliga skäl. En för-

¹⁾ Jfr. De nordiska kustvattnens utsträckning under krig samt Sveriges neutralitetsgräns i *Juridisk Tidsskrift*, Köpenhamn 1915, och *Nautisk Tidsskrift*, Göteborg, 1916.

brytelse begången å öppna hafvet hemfaller tydligen under fartygsflaggans lag; gjorde nu en stat anspråk på en maktsfär, som inkräktade på hvad som folkrättsligt erkännes som öppet haf, utsatte den sig för ett bestridande af sitt straffanspråk, som det svårligen kunde möta. Det synes i följd däraf lämpligt, att i en ny strafflag kunna hänvisa på en bestämd gräns för straffområdet. Regeln borde vara, att kustområdet sträcker sig tre mil till hafs, räknadt från kust eller yttersta holme och ej som nu »från yttersta ej ständigt av havet öfversköljda skär«, vilken senare beräkning under kriget faktiskt annullerats. Vid bukter med tio mil eller mindre mellan pyntarna bör beräkningen ske från den största bredden. En sådan fixering af våra offentligträttsliga normer förutsätter emellertid gifvetvis en undersökning liggande utom området för den nuvarande strafflagskommissionens arbetsuppgift.

Utom tremilslinjen äro tvenne andra maritima gränser af straffrättslig betydelse: de inre farvattens och hamnområdets. Hittills återfinnas dessa distinktioner blott inom vår speciella straffrätt. Kungl. Förordn. af den 26. Oktober 1906 om undvikande af ombordläggning (artikel 32) är sålunda blott tillämplig å fartyg i inre farvatten, hvarmed förstås området inom svenska skärgårdar och hamnar.

Neutralitetskungörelsen af den 20. december 1912 särskiljer inre och yttre kustvatten; de förra omfatta hamnar, hamninlopp, redder och vikar, äfvensom vatten beläget emellan och innanför öar, holmar och skär, som icke ständigt af hafvet öfversköljas, dock att i Öresund endast där befintliga hamnar och hamninlopp äro att betrakta såsom inre kustvatten¹). Enligt en K. Kungörelse av samma datum är nu befälhafvare å främmande örlogsskepp skyldig, att inom svenskt kustvatten öfver hufvud ställa sig till esterrättelse de hälsovårds-, lots-, tull-,

¹) Se Gällande Folkrätt, s. 37 (§ 6), 1916.

hamn- och polisföreskrifter, som af vederbörande myndighet lämnas.

Lagen om tillsyn å fartyg af den 16. Oktober 1914 tillämpas å utländska fartyg, som här i riket finnas (§ 1), men enligt hvad departementschefen vid lagens framläggande anförde afses med detta uttryck blott hamnområde¹.

Spionerilagen af den 9. maj 1913 under strafflagen kap. 8 hänför åter vissa skyddsbestämmelser såväl till rikets kuster som därtill hörande skärgårdar, farleder eller hamnar (§ 4).

Kusthavslinjen, skärgårdslinjen och hamnlinjen återfinnas alltså i nu gällande rätt som med hvarandra konkurrerande normer. Vår allmänna strafflag känner ej denna indelning. Den talar blott om förbrytelser inom och utom riket (kap. I, § 1, 2). På brott föröfvade inom riket tillämpas den rena territorialprincipen, på brott utom riket en kombination af personal- och realprinciperna, såtillvida att brott bestraffas, om de äro begångna af svensk eller mot svensk eller Sverige, dock att förbrytelse å svenskt fartyg alltid räknas som föröfvadt inomlands och att för utländings bestraffande fordras Konungens förordnande.

Genom doktrin och praxis ha dock dessa paragrafer i sin tillämpning rätt väsentligt modifierats. För främmande makts örlogsskepp gäller först och främst undantag. Att tillerkänna dem s. k. exterritorialitet ansågs förr nödvändigt för att förklara denna särställning. Liksom för vad angår diplomaters straffrättsliga ställning bör man dock, för att undgå juridiska felslut, öfverge denna föråldrade fiktion²). Skeppens förmånsberättigade ställning betingas af deras statsliga och militära egenskap och ändamål.

¹) Malmén, Sjöfartsäkerheten, 1915 S. 6.

²) Se min artikel Om diplomaters straffrättsliga ställning i denna Tidskrift 1914. Professor Thyrén har till § 4 blott gjort ett tillägg om »statsöfverhufvud och dem som honom ledsaga», men för öfrigt i § 3 b ordagrannt låtit den gamla lagens uttryck kvarstå, fastän dessa, som jag i nämnda artikel sökt visa, äro långtifrån tillfyllest.

Undantaget gäller vidare för krigförandes priser i svensk hamn. Professor Thyrén lika litet som vår gällande lag berör detta fall, som också rätt allmänt torde hafva förbisetts. Folkrättsligt äro dock örlogsskepp och priser i neutrala hamnar likställda. Prisens införande, vore det än i dess eget lands hamn, ändrar nämligen ej i något hänseende dess rättsliga status¹⁾. För att bli i tillfälle att straffa förbrytelse begången ombord å införd pris med främmande flagg har ett land endast att anlita utlämningsvägen (Einicke, Jaekel, Pepy).

Huru ställer det sig å andra sidan med handelsfartyg? I ett utslag af den 14. september 1869 anförde Högsta domstolen som sin mening, att främmande handelsfartyg straffrättsligt är att likställa med örlogsskepp. Fartyg vore i allmänhet att anse för en utsträckning eller del af den stats område, hvilken det tillhörde. Med rätta invänder Alb. Ehrensvärd häremot: »Vi tro icke, att man äger rätt att tillämpa de uttalade grundsatserna äfven ifråga om utländska fartyg, som ligga förankrade i svensk hamn. Hannområdet torde tvifvelsutan betraktas såsom en del af rikets område, hvarför också brott, som inom det samma begås å därstädes liggande utländskt fartyg är att anse som vore det begånget i inlandet. Själfva språkbruket torde äfven bestämdt utdöma en tolkning, som skulle vilja förklara ett brott, som föröfvats i svensk hamn vara begånget utom riket.» (Om verkan af utländsk straffdom, Lund, 1895, S. 109).

Kan man sålunda ej i straffrättsligt hänseende likställa handelsfartyg med örlogsskepp är det dock rätt allmänt erkänt, att fartygen icke destomindre inta en särställning ur bestraffningssynpunkt. Ett prejudikat är an-tecknad i Westrings lagedition, enligt vilket svensk domstol vore obehörig ifråga om brott, som af utlänning begås mot annan utlänning å utländskt fartyg inom svenskt

¹⁾ Se min uppsats »Om neutrala prisers rättsställning och fallet Themis«, Göteborg, 1916.

område. Det var i detta fall fråga om ett engelskt fartyg, som strandat å Faludden vid Gotland och åtal hade väckts för utrönande, om strandningen förorsakats genom brottsligt beteende. 1894 upptog däremot Stockholms Rådhusrätt till pröfning ett mål rörande brott, begånget af engelsk undersåte mot svensk å ett engelskt i Stockholms hamn liggande fartyg utan att Konungens tillstånd till åtalets anställande inhämtats.

Territorialitetsprincipen sådan den på detta vis modifieras med hänsyn till personalitetsprincipen står också i full samklang med utländsk doktrin, enligt hvilken den inhemska staten bestraffar brott å utländska fartyg i dess hamnar, endast för så vidt dessa rikta sig mot dess egna intressen eller offentliga ordning eller emot dess egna undersåtar, men i andra fall öfverlämnar åt den utländska statens domstolar eller konsulära myndigheter att utöfva bestraffningsrätten. I Frankrike daterar sig denna åskådning från ett afgörande af »Conseil d'Etat« 1806 och återgår i dess flesta statsfördrag. Tyskland har upptagit samma mening, hvilken kanske mest typiskt återfinnes i dess konsularfördrag med Japan af 1896 (art. 16). »Nach der kontinental-europäischen Staatenpraxis«, säger också v. Liszt, (Völkerrecht, 1915, s. 91), »hat der Uferstaat nur dann die Gerichtsbarkeit über die an Bord des Schiffes begangenen Delikte, wenn und soweit durch das Delikt berechtigte Interessen des Uferstaates selbst oder eines seiner nicht an Bord des fremden Schiffes befindlichen Staatsangehörigen verletzt oder gefährdet worden sind«. England åter anslöt sig väl genom Territorial Water Jurisdiction Act till en ytterligt genomförd territorialprincip men genom Merchant Shipping Act 1854 hade det redan dessförinnan sörjt för att t. o. m. i vidsträcktare mån än hos de kontinentala makterna de brott bestraffades, som föröfvats ombord å engelska fartyg eller i land af personer, hörande till fartygsbesättningen (jfr. härom vidare särskildt Goos, Pappafava, Lawrence-Wheaton).

För att klargöra svensk lags ståndpunkt i nämnda bestraffningshänseende är det tydligen af vikt att se till, i hvad mån den hvilar å ömsesidighet. Bestämmelserna saknade annars det folkrättsliga underlag, hvarförutan de skulle bli en ständig källa till kontroverser mellan in- och utländska straffanspråk. De svenska reglerna om bestraffningsrätten för å svenskt fartyg begånget brott under vistelse å utländskt sjöterritorium återfinnas i konsularförfattningarna. Särskildt må här anföras den kommentar, som K-r instruktionen § 194 ger till K-r förordningen §§ 50—51. »Har brott föröfvats«, heter det, »medan fartyget befann sig inom ett annat lands sjöterritorium¹⁾ är det tveksamt, om icke företrädesrätt i fråga om brottets beifrande bör tillkomma detta land. I ännu högre grad är detta fallet, därest brott timat, medan fartyget låg i utländsk hamn. Man kan säga, att det föreligger två med hvarandra konkurrerande straffanspråk, Sveriges och det främmande landets; det är ingalunda uteslutet, att icke det senare är det starkare.

Härvid måste afseende fästas vid den omständigheten, om gärningsmannen är svensk undersåte eller icke. I senare fallet bör brottets beifran helst öfverlätas åt den främmande staten, och detta särskildt om gärningsmannen är dess undersåte. Är åter detta icke förhållandet, kan måhända den främmande staten af sina lagar vara förbjuden att beifra brottet, och bör det naturligtvis då ske af svensk myndighet.

Vidare bör afseende fästas vid den omständigheten, om brottet bestått i subordinationsbrott mot befälhafvare eller i annat brott, som bestraffas enligt sjölagen, eller i brott besättningen inbördes emellan. I dylika fall, då fråga kan sägas vara om upprätthållandet af disciplinen ombord, bruka nämligen ofta myndigheterna i det land, i hvars hamn fartyget ligger, anse sig obehöriga att in-

¹⁾ Här hänvisas till tullstadgans gränsbestämning!

gripa, hvarför brottets beifran inför svensk myndighet ofta blir en nödvändighet.

Har brottet föröfvats af svensk undersåte, kunna omständigheterna vara sådana, att konsul bör, äfven om det främmande landets myndigheter äro beredda att ingripa, söka förbehålla brottets beifrande åt svensk myndighet. Särskildt är detta fallet, då olikheten i rättsuppfattning skulle medföra, att brottets beifrande af utländsk domstol skulle ådraga den brottslige ett enligt svensk lag obilligt strängt straff. Vidare är det, då fråga är om längre tids frihetsstraff, ofta lämpligast, att detta undergås i brottslingens hemland.

Af mindre betydelse är däremot i allmänhet frågan, hvilken nation den person, mot hvilken förbrytelsen begåtts, tillhörde, men kan understundom äfven den vara af vikt för bedömande, huruvida vid konkurrerande straffanspråk två stater emellan företräde bör tillerkännas den ene eller den andre. Denna omständighet är äfven enligt flera länders strafflagar af vikt vid afgörande, huruvida ett brott begånget utomlands lagligen kan i inlandet beifras. (Sålunda är brott mot svensk man åtalbart i Sverige, äfven där det föröfvats af utlänning i utlandet.)«

Som man ser öfverensstämmer konsularförfattningens tolkning af vår praxis med ofvan antydda kontinentala doktrin.

Göres sålunda med fullt skäl undantag i bestraffningshänseende för brott begånget af utlänning mot utlänning å utländskt fartyg i svensk hamn, så hör med än mera fog denna undantagsregim gälla i de bägge yttre zonerna af kustområdet. Staten äger uppenbarligen intet skäl att förbehålla sig bestraffningsrätten, där intet dess undersåtars intresse står på spel och lika litet dess suveräna känsla kan kränkas. Å andra sidan har den ingen anledning medgifva utlänning befogenhet att här yrka på bestraffning. Staten utsatte sig därigenom endast för eventuella reklamationer från annan makt, hvarigenom

lätteligen tvist kunde uppstå (jfr. t. ex. skiljedomsfallet Savarkar).

Stundom framträder den åskådningen, att brott å utländskt fartyg i svenskt kustområde utom hamn vore att betrakta som begånget utomlands. Professor Kallenberg skrifer t. ex. i Forum i brottmål: »I fråga om brott å utländskt fartyg som väl befinner sig i svenskt farvatten men icke i svensk hamn, har den fiktionen framträdt, att fartyget är att betrakta såsom en del af det land, hvars flagga föres; brottet är således att anse, såsom vore det begånget i utlandet och de grundsatser angående forum för utrikes företagna straffbara handlingar, hvilka gälla i öfrigt (jfr. R. B. 10: 22), lända till efterrättelse.«

Tillämpade man detta i sig omtvistliga processuella resonnemang rent straffrättsligt, komme man emellertid till ett kanske allt för långt gående resultat. Man torde böra upprätthålla den tesen, att om brott inom kustområdet begåtts mot vederhörande stat eller dess undersåtar är det att alltid betrakta som föröfvadt inom riket. Spioneri — och den administrativa lagstiftningen, som ofvan berörts, synas och tyda på en sådan tendens.

Hvilken ställning intager nu professor Thyréns förslag till dessa problem? Det synes mig, som om han stundom förbiginge dem, stundom löste dem på ett sätt, som ej låter försvara sig med gällande uppfattning å detta område. Paragraferna ifråga lyda:

§ 3: Brot, som är begånget inom riket, varde dömdt efter svensk lag och vid svensk domstol.

Brott, som begås å svenskt fartyg, skall anses inom riket begånget.

Brott, som begås å utländskt krigsfartyg, skall anses begånget utom riket, ändå att fartyget befann sig inom svenskt område.

§ 4: Brot, som är utom riket begånget af svensk man eller mot Sverige eller svensk man, varde dömdt efter svensk lag och vid svensk domstol; dock att

brottet, där ej i särskildt fall annorledes stadgadt är, ej må åtalas, utan att Konungen därom förordnar.

Själff karaktäriserar författaren sitt system sålunda:

»Beträffande strafflags giltighet i rum har för alla utom riket begångna brott, såvidt de här kunna straffas, bestämts, att de endast få åtalas efter konungens förordnande, där icke i särskilda fall (t. ex. i fråga om konsularjurisdiktion) annorlunda stadgas. På så sätt fakultativt underkastade svensk straffrätt äro icke endast alla, af svensk eller mot Sverige eller svensk, utom riket begångna brott, utan äfven andra af utlänning utom riket begångna brott, såvida brottet är straffbart efter både Sveriges och hans eget lands lag och han antingen efter brottets föröfvande blifvit svensk medborgare (1: 5; bestämmelsen nödvändiggöres däraf, att förbrytaren, såsom numera svensk medborgare, ej längre kan extraderas) eller hans utlämnande, där det enligt lag är tillåtet, omöjliggöres af krig eller andra hinder. (1: 8).«

I anslutning till det föregående¹⁾ skulle jag för min del vilja tillåta mig följande observationer.

I § 3 saknar man de nödiga distinktionerna mellan in- och utländska fartyg, brott mot in- eller utlänning. En definition af kustområdet saknas. Likaså undantagsstadgangen betingade af de olika zoner, inom hvilka brott begåtts. Punkt 2 afviker mot den praxis, som konsularförfattningen med rätta godtagit. Punkt 3 omnämmer väl krigsfartyg (bättre örlogsskepp) men ej priser.

Slutligen må anmärkas, att artikeln borde så redigeras att § 26 i Spetsbergskonventionen af 1912 därigenom blefve tillgodosedd²⁾.

¹⁾ Om förslagets nackdelar i övrigt t. ex. vad angår nödvändigheten av k. förordnande för bestraffning av svensks brott mot svensk utomlands har prof. Stjernberg nyligen uttalat sig.

²⁾ Denna artikel lyder: »Il est désirable que les puissances contractantes pourvoient, dans la mesure du nécessaire à l'établissement d'une juridiction compétente pour les faits punissables commis au

Det må också hänvisas till § 8 i den af Sverige vedertagna konventionen om underhafskablar af den 14. Mars 1884¹⁾.

§ 4 uppställer en regel utan reciprocitetens samband med den föregående; klausulen om Konungens förordnande kan väl ej i tillräcklig mån mildra detta förbi-seende.

Som slutsats synes det mig framgå, att ifrågavarande artiklar fordra en mer fyllig och modern gestaltning.

Spitzbergen par leurs nationaux, protégés ou ceux qui seraient assimilés à leurs nationaux». (Jfr. Idmans artikel om Spetsbergen i Finsk Juridisk Tidskrift 1916.)

¹⁾ Paragrafen ifråga lyder:

»Les tribunaux compétents pour connaître des infractions à la présente convention sont ceux du pays auquel appartient le bâtiment à bord duquel l'infraction a été commise.

Il est, d'ailleurs, entendu que, dans le cas où la disposition insérée dans le précédent aliéna ne pourrait pas recevoir d'exécution, la répression des infractions à la présente Convention aurait lieu, dans chacun des Etats contractants à l'égard de ses nationaux, conformément aux règles générales de compétence pénale résultant des lois particulières de ces Etats ou des traités internationaux.»