



JURIDISKA FAKULTETEN  
vid Lunds universitet

Anna Katarina Strandberg

# Estoniakatastrofens Jurisdiktionsproblematik

Examensarbete  
20 poäng

Handledare: Ulf Linderfalk

Ämnesområde: Folkrätt

Termin: Höstterminen 2004

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>FÖRKORTNINGAR</b>	<b>7</b>
<b>FÖRORD</b>	<b>8</b>
<b>1 INLEDNING</b>	<b>9</b>
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte	10
1.3 Avgränsning	11
1.4 Metod och Material	11
1.5 Disposition	11
<b>2 STATERNAS JURISDIKTION</b>	<b>13</b>
2.1 Staternas legislativa jurisdiktion	13
2.1.1 Estoniaavtalet och dess folkrättsenlighet	13
2.1.2 Staters möjlighet att inrätta skyddsområden av det slag som Estoniaavtalet gör	14
2.2 Staternas judikativa jurisdiktion	15
2.2.1 Staternas rätt att beivra kränkning av ”gravfriden”	17
2.3 Staternas exekutiva jurisdiktion	19
2.3.1 Jämförelse med förlista statsfartyg	22
2.3.2 Frågan om att betongingjuta vraket av M/S Estonia	23
<b>3 FRÅGAN ATT TILLSÄTTA DEN FÖR ESTLAND, SVERIGE OCH FINLAND GEMENSAMMA HAVERIKOMMISSIONEN</b>	<b>25</b>
3.1 Samarbete vid sjöhaveriutredningar	25
3.2 Rättslig verkan av en IMO-resolution	26
<b>4 OBJEKTIVA REGIMER</b>	<b>28</b>
4.1 Hur uppstår en objektiv regim	28
4.2 Argumentation som talar för att begreppet objektiv regim är en del av internationell rätt	29
4.3 Statspraxis på området	31

4.4	Utvecklingen mot inrättandet av skydd kring vrak som s.k. objektiva regimer	33
<b>5</b>	<b>SLUTSATS</b>	<b>36</b>
<b>6</b>	<b>BILAGOR</b>	<b>38</b>
6.1	Östersjön och dess kuststater.	38
6.2	M/S Estonias rutt och olycksplats	39
6.3	Lag (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia	39
6.4	Estoniaavtalet med tillhörande protokoll	41
<b>7</b>	<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>44</b>
7.1	Doktrin	44
7.2	Artiklar och övrigt material	45
7.3	Lag & Offentligt tryck	46
7.4	Traktater & Instrument	46
7.5	Rättsfall	49

# Sammanfattning

M/S Estonia förliste på internationellt vatten under estnisk flagg och tog med sig 852 personer ner i djupet. Den svenska regeringen har beslutat att varken fartyget eller de omkomna skall bärgas samt att vraket inte heller skall övertäckas. Sverige, Finland och Estland har ingått avtal om att gravplatsen skall åtnjuta gravfrid och skyddas genom gemensam strafflagstiftning. Idag har samtliga östersjöstater, exklusive Tyskland, samt Storbritannien tillträtt Estoniaavtalet.

Den internationella rätten talar om straffrättslig jurisdiktion i lagstiftande, dömande och verkställande form, vilka alla aktualiseras i Estoniafallet. Stater har fri rätt att lagstifta och att ingå avtal. Staters rätt att ingå avtal skiljer sig dock från deras möjlighet att upprätthålla dess bestämmelser samt rättsliga giltighet. Extraterritoriell tillämpning nationell lag är ett omstritt begrepp som ännu inte vunnit erkännande av världssamfundets samtliga stater. Enligt svensk juridisk expertis är staters rätt att lagstifta med bindande verkan begränsad till att omfatta tillämpning gentemot egna medborgare. Estoniaavtalet är därför endast tillämpningsbart mot avtalsparternas egna medborgare.

Då en stat inte har legislativ jurisdiktion finns heller inte någon laglig rätt att med bindande verkan inrätta ett skyddsområde. Havsrättskonventionen föreskriver att alla arkeologiska och historiska föremål som påträffas i ”området” skall bevaras och att särskild hänsyn skall tas till den stats företrädesrätt i vilken föremålet har sitt ursprung. Huruvida ett skeppsvrak i havsrättskonventionens mening kan anses såsom ett historiskt föremål är oklart. Staters möjlighet att i den ekonomiska zonen inrätta ett miljöskyddsområde går inte att likställa med det skyddsobjekt Estoniaavtalet talar om eftersom detta är beläget på det fria havet. Notera i detta sammanhang att gravplatsens område kan komma att få förändrad status under följande år genom Finlands förslag om inrättande av en exklusiv ekonomisk zon, vilken vid ett införande kommer att omfatta hela den nuvarande finska fiskezonen med viss utsträckning. Detta skulle i praktiken inte förändra jurisdiktionsfrågan utan enbart förändra gravplatsens status från fritt hav till finsk exklusiv ekonomisk zon.

Sverige, Finland och Estland har jurisdiktion att lagföra sina egna respektive varandras medborgare enligt nationalitetsprincipen. Svensk juridisk expertis bekräftar att staterna med stöd av Estoniaavtalet endast kan lagföra sin egna samt varandras medborgare. Åtgärder på internationellt vatten, vilka inte är riktade mot eller drabbar tredje stats fartyg, får vidtas inom ramen för Havsrättskonventionens regler om det fria havet. Principen om det fria havet innefattar att stat i detta område inte får utföra tvångsåtgärder gentemot annan stats fartyg. Detta gäller undantagslöst beträffande krigsfartyg och övriga statsfartyg som används i offentliga icke kommersiella syften. Vad gäller övriga fartyg finns möjlighet till ingripande i särskilda fall. Enligt huvudre-

gel faller fartyg på det fria havet under flaggstatens exklusiva jurisdiktion med undantag för ingripande mot fartyg involverat i ett internationellt brott samt andra staters rätt till omedelbart förföljande. Då vraket efter M/S Estonia är beläget på finsk kontinentalsockel har Finland jurisdiktion beträffande utvinning av naturtillgångar från havsbotten, dess underlag samt levande resurser i vattenpelaren. Om Estoniaavtalet kränks begås brott utanför svensk-, finsk- och estnisk jurisdiktion. Sveriges regering menar att svensk domstol bör vara behörig att döma vem som helst som stör gravfriden. Svensk juridisk expertis hävdar dock att staterna saknar jurisdiktion att förbjuda och straffa andra staters medborgare att utöva sina friheter på det fria havet. I det fall det skulle röra sig om föroreningsbrott har stater en mera omfattande möjlighet att utöva tvångsåtgärder.

Ett statsfartyg har alltid immunitet mot annan stats jurisdiktion. Dessa vrak utgör historiska föremål berättigade till särskilt skydd. Kuststat kan inte utöva jurisdiktion gentemot ett vrak beläget inom dess suveräna överhöghet. Bärning av sjunkna statsfartyg är förbjudet utan flaggstatens tillåtelse. Flaggstaten är behörig att använda alla nödvändiga och lagliga medel för att förhindra otillbörlig störning av gravfriden. Det finns idag inte någon grund för att tillräkna kommersiella fartyg samma skyddsvärde men frågan kan ändå resas då vraken i båda fall utgör offrens sista viloplats och förtjänar tillbörlig respekt.

Samtycke är en fundamental princip i den internationella rätten. Principen *pacta tertiis nec nocent nec prosunt* fastslår att ett avtal endast är bindande för de stater som tillträtt detta. Därigenom förhindras staterna att beivra brott mot gravfriden om detta begås av medborgare till stat som inte är part till Estoniaavtalet. Svensk juridisk expertis menar att straffbestämmelsen i Lag om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia är tillämplig endast beträffande medborgare i Estland, Finland eller Sverige. Havsrättskonventionen stadgar avseende ”fyndigheter” i området att verksamhet här skall utövas med vederbörlig hänsyn till rättigheter och legitima intressen hos den kuststat inom vars jurisdiktion fyndigheten finns. Någon specifik definition av begreppet ”fyndighet” ges inte. Huruvida ett skeppsvrak kan anses utgöra en fyndighet är oklart.

Även då Sverige sedermera beslutade att inte betongövertäcka vraket av M/S Estonia beslutades primärt det motsatta. Havsrättskonventionen ger kuststat rätt att i den exklusiva ekonomiska zonen och på kontinentalsockeln uppföra, bemyndiga och reglera konstgjorda öar, anläggningar och konstruktioner i särskilt angivna syften. Kuststaten har jurisdiktion över byggnationer samt dess reglering. Huruvida en betongingjutning av ett skeppsvrak kan tänkas falla in under dessa anläggningsformer samt syften är tveksamt. Svensk juridisk expertis hävdar dock att detta möjligen kan utgöra en anläggning i den mening som Havsrättskonventionen avser. I Estoniafallet skulle dessa rättigheter kunna vara tillämpliga för Finland.

Tillsättningen av den gemensamma Haverikommisionen är inte ett brott mot gällande folkrätt oavsett om IMO-rekommendationer frånträts eller ej. Detta framgår av självaste innebörden av en rekommendation.

Då varken Sverige, Finland eller Estland kan tillerkännas domsrätt enligt sedvanliga jurisdiktionsskapande element kvarstår endast möjligheten att hävda universell jurisdiktion genom att tilldöma Estoniaavtalet en objektiv status gällande erga omnes. Doktrin och praxis påvisar att avtal gällande lösning av internationella tvister, territoriell status, skapande av internationella farleder och andra dispositiva avtal gällande cession, avgränsning samt skapande av territoriella enheter skapar objektiva regimer. I flertalet av dessa fall karakteriseras dessa avtal såsom avtal skapade i allmänhetens intresse. Avtalsparterna åsyftar med dessa avtal att binda världssamfundet i sin helhet utan att utomstående stater tillträtt avtalet. Genom utvecklande av en efterföljande praxis kan avtalsföremålets status erkännas av icke avtalslutande parter och fortsätta att existera även då avtalet upphör att gälla. Således utvecklas en praxis som ger avtalet status liknande den sedvane-rättsliga vilket i sin tur medför effekt erga omnes. I skrivandets stund är det dock oklart huruvida detta resonemang är hållbart. Det finns viss grund för att Estoniaavtalet kan bli föremål för skapande av en objektiv regim, vilket ger avtalet tillämplighet erga omnes. Den territoriella regimen i Estoniafallet är ostridigt skapad i allmänhetens intresse och uppfyller således ett av kraven på en objektiv regim. Däremot är det inte lika klart huruvida någon av de avtalslutande staterna har territoriell kompetens över området som är föremål för regimen.

# Förkortningar

AC	Appeal Cases
AJIL	American Journal of International Law
BrB	Brottsbalken
CCS	Convention on the Continental Shelf
CHS	Convention on the High Seas
EEZ	Exklusiv ekonomisk zon
F	Förordning
FN	Förenta Nationerna
F.2d	Federal Reporter (Second Series)
HD	Högsta Domstolen
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICJ	International Court of Justice
IHK	Internationella Haverikommissionen
ILC	International Law Commission
ILJ	International Law Journal
ILM	International Legal Materials
ILR	International Law Reports (incorporating the Annual Digest and Reports of Public International Law)
IMO	International Maritime Organization
JAIC	Joint Accident Investigation Commission
KS	Kontinentalsockeln
MAIIF	Marine Accident Investigators International Forum
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
NF	Nationernas Förbund
NJ	Nordic Journal of International Law
PCIJ	Permanent Court International Justice
RÅ	Riksåklagaren
SHK	Statens haverikommission (Swedish Accident Investigation Board)
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SÖ	Sveriges Internationella överenskommelser
UN	United Nations
UNCLOS	UN Convention of the Law of the Sea
US	United States Reports (Supreme Court)
USC	United States Code
VCLT	Vienna Convention on the Law of Treaties
VCSS	Vienna Convention on the Succession of States in Respect of Treaties
YBILC	Yearbook of the International Law Commission

# Förord

Jag vill tacka min familj och mina vänner som hjälpt mig och stöttat mig från början till slut i mitt arbete.

Ett särskilt tack till min handledare Ulf Linderfalk som med stor kompetens och säkerhet har väglett mig i mitt arbete och till Jur. Dr. Marie Jacobsson på Utrikesdepartementet som under hela min väg bistått med värdefulla idéer och synpunkter.

Malmö, oktober 2004.

Anna Katarina Strandberg



# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund



En ödesdiger septembernatt 1994 i kraftigt oväder fick vår del av världen uppleva en av historiens allvarligaste civila fartygsolyckor. Passagerarfartyget M/S Estonia förläste på Östersjön sydväst om finländska Utö under sin färd mellan Tallinn och Stockholm och sjönk till botten med över 800 passagerare. Det snabba händelseförloppet, hårt väder, mörker och kyla medförde att flertalet ombord aldrig kunde lämna fartyget och att antalet överlevande därför blev mycket lågt.

Förlisningen skedde på finländsk kontinentalsockel, i finsk fiskezon under estnisk flagg.<sup>1</sup> Fartyget ägdes vid olyckstillfället av ett cypriotiskt bolag Estline Marine Company Ltd. Offren var av många olika nationaliteter men majoriteten var svenskar, finländare och estländare.

Orsaken till olyckan har fastställts vara att bogvisiret brast till följd av belastningar från vågslag så att stora mängder vatten strömmade in på bildäck. Fartyget kantrade och stabiliteten förlorades. Fartygets konstruktion medförde att slagsidan utvecklades snabbt och fartyget sjönk inom en timme.<sup>2</sup> I Haverikommissionens rapport anges också att SOLAS-föreskrifterna i helhet inte efterlevts vilket också kan ha bidragit till fartygets förlisning.<sup>3</sup>

En särskild haverikommission (IHK) tillsattes av de tre ”huvudstaternas” regeringar och har utrett katastrofen. Haverikommissionens slutrapport

---

<sup>1</sup> Under 2004 har Finland lagt fram ett förslag om exklusiv ekonomisk zon, vilket förväntas antas och träda ikraft under 2005. Detta innebär att vraket kommer att ligga inom finsk EEZ.

<sup>2</sup> Se Haverikommissionens slutrapport.

<sup>3</sup> Haverikommissionens slutrapport, s. 225.

överlämnades 1997 och har alltsedan dess varit föremål för stark kritik från såväl svensk som internationell expertis och media.

Olyckan har givit upphov till långa debatter om huruvida färjan respektive de omkomna skulle bärgas eller inte. Den svenska regeringen beslutade den 15 december 1994 att Estonia inte skall bärgas och att inga åtgärder för att ta upp de omkomna skall vidtas. I regeringsbeslutet sägs vidare att platsen för fartygets förlisning skall betraktas som en gravplats. Med anledning av regeringens beslut möttes de tre staterna den 16 januari 1995 i Stockholm och enades om att vraket efter Estonia samt ett visst anslutande område i Östersjön skall betraktas som ett sista vilorum och åtnjuta gravfrid.<sup>4</sup> I överenskommelsen anges också att Estonia inte skall bärgas. Verksamhet som stör offrens sista vilorum skall enligt överenskommelsen kriminaliseras. Vidare sägs att staterna var för sig skall införa nationell lagstiftning vilken straffbelägger verksamhet som stör gravfriden samt att en internationell överenskommelse vilken anger ramen för en sådan lagstiftning skall ingås.

Den svenska regeringen beslutade vidare den 2 mars 1995 att ge Sjöfartsverket uppdrag att upphandla och genomföra en övertäckning av Estonia med en skalkonstruktion av betong.<sup>5</sup> Sedermera beslutades dock att en sådan betongövertäckning av vraket inte skulle ske.<sup>6</sup>

Fram till skrivandets stund har alla länder kring Östersjön utom Tyskland anslutit sig till Estoniaavtalet. Därutöver har även andra länder som till exempel Storbritannien skrivit på avtalet om gravfrid.

Det skall i följande text söka klarläggas huruvida Estoniakatastrofens efterspel skett i överensstämmelse med gällande internationell rätt.

## 1.2 Syfte

Syftet med detta arbete är att med fokus på jurisdiktionsproblematiken belysa de folkrättsliga frågeställningar och argument som uppkommer i kölvattnet av en katastrof av denna art. Problematiken som uppstår när flertalet stater involveras i en olycka och dess jurisdiktionsgränser korsas på havet kommer att utredas.

Det huvudsakliga ämnet som behandlas är de involverade staternas jurisdiktion i alla dess former med tyngdpunkt på Sverige. Mer detaljerat kommer jag att utreda följande frågor.

- Staternas möjlighet att utöva tvångsmakt i det fria havet;

---

<sup>4</sup> Lag (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia.

<sup>5</sup> Prop. 1994/95:190.

<sup>6</sup> Den svenska regeringens beslut att förbjuda en övertäckning av vraket fattades den 19 juni 1996.

- Staternas möjlighet att inrätta skyddsområden av det slag som Estoniaavtalet gör;
- Staternas möjlighet att utöva jurisdiktion då någon kränker den griftefrid som skyddsområdet är tänkt att skydda;
- Staternas möjlighet att hävda jurisdiktion enligt universalitetsprincipen;
- Möjligheten att se Estoniaavtalet som ett regimskapande avtal;
- En eventuell utveckling mot inrättandet av skydd kring vrak som s.k. objektiva regimer.

### 1.3 Avgränsning

Arbetet avgränsas genom att behandla angivna frågeställningar utifrån de särskilda omständigheter som föreligger i fallet om förlisningen av M/S Estonia. Jurisdiktionsproblematiken behandlas med tonvikt på Sverige. Vidare behandlas endast de folkrättsligt relevanta och intressanta delarna av Estoniakatastrofen.

Det faktum att gravplatsens område kan komma att få förändrad status genom det i år lämnade förslaget från Finland om fastställande av exklusiv ekonomisk zon, kommer att lämnas utan större behandling i detta arbete dels då propositionen ännu varken antagits eller trätt ikraft och dels för att denna omständighet i praktiken inte väsentligen förändrar jurisdiktionsfrågan.

### 1.4 Metod och Material

Utgångspunkten för arbetet har varit att utreda efterspelen av Estoniakatastrofen ur folkrättslig synpunkt. För att genomföra detta har jag studerat och analyserat de berörda staternas nationella lagstiftning med tonvikt på den svenska regeringen samt dess förarbeten, internationella överenskommelser, internationell rätt, internationell sedvanerätt, statspraxis, rättspraxis och slutligen juridisk doktrin på området. Involverade myndigheters utredningar och rapporter angående förlisningen och dess efterspel har också studerats. Vidare har även relevanta artiklar och övrigt intressant material undersökts.

Arbetet är skrivet i deskriptiv form men innehåller även analyserande moment där slutsatser och författarens uppfattning klargörs.

### 1.5 Disposition

För att öka förståelsen av utredningen och dess resultat har jag valt att utforma dispositionen på så vis att folkrättens jurisdiktionsregleringar först bearbetas. Därefter behandlas under respektive avsnitt de folkrättsligt rele-

vanta omständigheterna i Estonia-fallet. Även då både Sverige, Finland och Estland beaktas såsom berörda stater läggs tonvikten på den svenska rollen i fallet. Vidare behandlas, i kortare form, omständigheterna kring tillsättandet av den gemensamma internationella haverikommissionen som sedermera utrett katastrofen. Slutligen bearbetas begreppet objektiva regimer i den internationella rätten med avslutning på huruvida en utveckling mot inrättande av skydd kring vrak såsom objektiv regim kan skönjas. Arbetet avslutas med personliga slutsatser och reflektioner.

## 2 Staternas jurisdiktion

I den internationella rätten finner man regler och förutsättningar för världens stater att utöva jurisdiktion. Det talas om tre former av jurisdiktion, nämligen legislativ, judikativ och exekutiv. Den förstnämnda talar om staters rätt att lagstifta, den följande om statens domstolars rätt att döma och den sistnämnda om staters rätt att utöva tvångsåtgärder. Jag kommer i detta avsnitt att behandla begreppet jurisdiktion i samtliga tre former, vilka alla aktualiserats i Estoniafallet.

### 2.1 Staternas legislativa jurisdiktion

Utgångspunkten i internationell rätt är att stater har fri rätt att lagstifta. Nationell lagstiftning anses vara en intern angelägenhet vilken skyddas genom non-interventionsprincipen. Det finns således i princip inga begränsningar i staternas rätt att lagstifta. I detta sammanhang kan också nämnas staternas fria rätt att ingå avtal som inte står i strid med internationell rätt. Dessa avtal skall respekteras av tredje stat med undantag för de fall då de inskränker tredje stats rättigheter.<sup>7</sup> Rätten härleds ur principen om likaberättigande och suveränitetsprincipen och gäller oavsett om dessa avtal ingås mellan stater som subjekt eller mellan staternas representanter.<sup>8</sup> Notera att staters rätt att ingå avtal skiljer sig från deras möjlighet att upprätthålla dess bestämmelser samt dess rättsliga giltighet. Estoniaavtalet utgör idag del av staternas (Sverige, Finland och Estland) nationella lagstiftning.<sup>9</sup> I Sveriges fall är det införlivat genom Lag (1995:732) om skydd för Gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia. I det följande när det talas om Estoniaavtalet åsyftas för samtliga staters del den nationella lagstiftningen av detta avtal.

#### 2.1.1 Estoniaavtalet och dess folkrättsenlighet

Normalt utgör en stats interna lagstiftning inte ett brott mot folkrätten. Staternas legislativa jurisdiktion är långtgående och det finns i princip inga begränsningar i dess rätt att lagstifta inom sitt eget territorium.<sup>10</sup> Ren nationell tillämpning av lag kan dock strida mot folkrätten, detta behandlas vidare i nästa avsnitt om judikativ jurisdiktion.

I de fall det skulle uppstå avvikelser mellan svensk rätt och en av Sverige tillträd d traktat följer av allmänna principer att svensk lag skall tolkas i lju-

---

<sup>7</sup> Jacobsson, *The Antarctic Treaty System – Erga Omnes or Inter Partes?*, s. 405.

<sup>8</sup> Shaw, *International law*, s. 636f. Angående vem som får representera stat vid ingående av avtal se även VCLT artikel 7.

<sup>9</sup> Estoniaavtalet finns i SÖ 1995:36.

<sup>10</sup> Shaw, *International law*, s. 456f.

set av Sveriges folkrättsliga åtaganden.<sup>11</sup> Notera att det i Sveriges Brottsbalk stadgas att man skall respektera de begränsningar som följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser eller, enligt vad därom är särskilt stadgat, överenskommelser med främmande makt.<sup>12</sup>

Enligt Said Mahmoudi, professor i internationell rätt, har Sverige, Finland och Estland rätt att anta lagstiftning som är tillämplig gentemot sina egna medborgare. Att denna lagstiftning däremot skulle vara tillämplig gentemot andra staters medborgare kan inte anses vara förenlig med gällande internationell rätt. Han menar vidare att avtalets tillämpning därför kan komma att framkalla mellanstatliga tvister.<sup>13</sup>

Av ovanstående resonemang följer att Estoniaavtalet inte strider mot gällande folkrätt i det hänseende lagstiftningen riktar sig gentemot avtalsparternas medborgare. Att detta avtal däremot skulle få rättslig bindande verkan gentemot alla stater är däremot inte troligt. En tolkning i motsatt riktning skulle underminera självaste grundmeningen med staters fria rätt att internt lagstifta.

Avslutningsvis kan konstateras att Estoniaavtalet, då det behandlar ett område beläget på internationellt vatten, endast gäller för medborgare från de länder som anslutit sig till Estoniaavtalet. Därmed förändrar avtalet inte staternas möjlighet att med stöd av detta hävda jurisdiktion.

### **2.1.2 Staters möjlighet att inrätta skyddsområden av det slag som Estoniaavtalet gör**

Staters möjlighet att inrätta s.k. skyddsområden följer samma resonemang som deras möjlighet att lagstifta med bindande verkan utanför sina egna gränser. Om det kan konstateras att staterna inte har legislativ jurisdiktion så har de inte heller någon laglig rätt att med bindande verkan inrätta ett skyddsområde av det slag som Estoniaavtalet gör. Skulle man däremot hävda motsatsen blir naturligtvis även svaret på denna fråga det motsatta.

I Estoniafallet är det fria havet föremål för lagstiftning eftersom detta område inbegrips i gravplatsområdet.

Havsrättskonventionen talar om ”området” vilket utgörs av havsbotten och dess underlag beläget utanför gränserna för en stats nationella jurisdiktion.<sup>14</sup> I denna del av konventionen föreskrivs att alla arkeologiska och historiska föremål som påträffas i detta område skall bevaras etc.<sup>15</sup> Det anges vidare i samma stadgande att särskild hänsyn skall tas till den stats företrädesrätt i

---

<sup>11</sup> Se *Sverige v. Capri Marine Ltd.*, HD Mål nr. Ö 4158-02, s. 6.

<sup>12</sup> Se BrB 2:7.

<sup>13</sup> Bring och Mahmoudi, *Sverige och Folkkrätten*, s. 199 (det anges i förordet att Said Mahmoudi författat texten).

<sup>14</sup> UNCLOS del I, artikel 1. Se även vidare UNCLOS del XI.

<sup>15</sup> UNCLOS, del XI, artikel 149.

vilken föremålet har sitt ursprung. Här uppkommer då frågan huruvida man skulle kunna se ett skeppsvrak såsom ett historiskt föremål. Vidare enligt samma resonemang huruvida vraket av M/S Estonia kan anses vara historiskt. I ett avtal angående skyddet av Titanics vrakplats påtalas vrakets historiska, kulturella och vetenskapliga betydelse.<sup>16</sup> Härigenom skulle man kunna stödja ett resonemang att ett vrak utgör ett historiskt föremål vilket skall åtnjuta skydd och tillbörlig respekt samt att ursprungsstaten då skall åtnjuta företrädesrätt. I Estoniafallet skulle flertalet stater säkerligen önska tillräkna sig status såsom ursprungsland. Havsrättskonventionens stadgande talar i detta hänseende om historiskt, kulturellt eller arkeologiskt ursprung.

Det kan för resonemangets heltäckande syfte nämnas att ett skyddsområde enligt detta slag inte går att likställa med möjligheten att inrätta miljöskyddsområde i den exklusiva ekonomiska zonen. Detta då stater åtnjuter särskilda rättigheter i den exklusiva ekonomiska zonen som de inte åtnjuter på det fria havet. Denna omständighet kan dock komma att förändras i takt med att Finland under kommande år förväntas inrätta en ekonomisk zon i sin nuvarande fiskezon inom vilket område M/S Estonias vrakplats är belägen.<sup>17</sup> I praktiken kommer detta faktum dock inte att förändra staternas möjlighet till legislativ jurisdiktion. Då detta förslag i dagsläget inte heller antagits lämnas resonemanget utan vidare behandling.

## 2.2 Staternas judikativa jurisdiktion

Internationell rätt presenterar ett antal jurisdiktionsskapande s.k. anknytningsprinciper. Först och främst har den stat jurisdiktion på vars territorium brottslig handling begåtts enligt *territorialitetsprincipen*. Om ett brott påbörjas i en stat och avslutas i en annan kan båda stater få jurisdiktion, s.k. subjektiv territorialitet i den stat där brottet påbörjas resp. objektiv territorialitet i den stat där brottet avslutas.<sup>18</sup> Vidare har stat jurisdiktion om gärningsmannen är att anse som medborgare oavsett om brottet begåtts på annan stats territorium (Jfr BrB 2:2-3 §§) enligt *nationalitetsprincipen* (även kallad *aktiva personalitetsprincipen*)<sup>19</sup>. Vissa stater hävdar också att stat erhåller jurisdiktion om brott begåtts mot ett brottsoffer med särskild koppling till staten, *passiva personalitetsprincipen*.<sup>20</sup> Jurisdiktion för stat kan också uppstå genom *statsskyddsprincipen* då brott begås mot statens nationella säkerhet. Slutligen ger *universalitetsprincipen* stat jurisdiktion oavsett

---

<sup>16</sup> Se Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic.

<sup>17</sup> Se RP 53/2004 rd 241034, Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om Finlands ekonomiska zon samt vissa lagar som har samband med den.

<sup>18</sup> Akehurst's, *Modern Introduction to International Law*, s. 110 och Shaw, *International law*, s.458.

<sup>19</sup> Shaw, *International law*, s. 462-467 och Akehurst's, *Modern Introduction to International Law*, s. 111. Notera att grundregeln är att staterna själv bestämmer vem som är att anse som medborgare, därutöver kan detta begränsas genom internationella traktat, se Akehurst's s. 263.

<sup>20</sup> Akehurst's, *Modern Introduction to International Law*, s. 111.

övriga omständigheter om brottet är ett s.k. ”international crime”.<sup>21</sup> Vad gäller fartyg och dess nationalitet gäller Havsrättskonventionens regler med utgångspunkt i artikel 91 där flaggstatsprincipen fastslås.

I den internationella rätten talas vidare om den s.k. *effektprincipen*, enligt vilken stat har jurisdiktion om brott på utländskt territorium får effekter på statens territorium.<sup>22</sup> Tillämpning av nationell lag utanför statens eget territorium, s.k. extraterritoriell tillämpning av nationell lag, är ett omstritt begrepp som ännu inte vunnit erkännande av världssamfundets samtliga stater. Det bör nämnas att det finns en generell presumtion mot extraterritoriell tillämpning av lagstiftning.<sup>23</sup> Den amerikanska Högsta Domstolen har, till skillnad från Europadomstolen, uttryckt att det inte finns några tvivel om att en stat i särskilda fall kan tillämpa sin nationella lagstiftning även då den enligt den nationella lagen brottsliga handlingen begåtts utanför statens territorium.<sup>24</sup>

Då en handling kan få direkt eller indirekt effekt på många olika staters territorium måste en tillämpning av denna princip begränsas för att inte utnyttjas såsom universell jurisdiktion. Därav följer av doktrin att endast en stat där effekten får primär, direkt och substantiell verkan har jurisdiktion att lagföra handling.<sup>25</sup> Effektprincipen har blivit föremål för stark kritik och osäkerhet vilket ger upphov till frågan huruvida denna är ett accepterat begrepp inom den internationella rätten. Principen har mestadels tillämpats inom det civil- och förvaltningsrättsliga området, särskilt flitigt av USA beträffande antitrust reglering,<sup>26</sup> och det är oklart huruvida dess tillämpning begränsas till fall rörande internationella ekonomiska relationer.

I de fall någon kränker de förbud som Estoniaavtalet deklarerar begås brottet utanför Sveriges territorium och även utanför både finsk och estnisk jurisdiktion. Sveriges regering fastslår utan hänvisning till någon rättslig grund för påståendet att ”svensk domstol, med hänsyn till intresset av att skydda gravfriden vid Estonia, bör vara behörig att döma vem som helst som stör gravfriden”.<sup>27</sup> Professor Said Mahmoudi menar att staterna saknar jurisdiktion att förbjuda och straffa andra staters medborgare att utöva sina friheter på det fria havet. Han skriver också att detta poängterades av Tysk-

---

<sup>21</sup> Se bl.a. Shaw, *International law*, s. 470ff och Akehurst's, *Modern Introduction to International Law*, s. 112f. Se även nedan under avsnitt 2.1.3 där begreppet internationellt brott kortfattat beskrivs. Observera att ett brott mot folkrätten inte är att likställa med ett ”international crime”.

<sup>22</sup> Se avsnitt 2.1.1.1. Se också Shaw, *International law*, s. 483f. Se också *United States v. Aluminum Co. Of America* 148 F.2d 416 (1945) där domstolen slog fast denna princip, s. 443.

<sup>23</sup> Shaw, *International law*, s. 483ff samt se exempelvis The House of Lords beslut i *Holmes v. Bangladesh Biman Corp.* (1989).

<sup>24</sup> Meessen, *Extraterritorial Jurisdiction in Theory and Practise*, s. 6. Se även *The Insurance Antitrust Case* (1995).

<sup>25</sup> Meessen, *Extraterritorial Jurisdiction in Theory and Practise*, s. 107.

<sup>26</sup> Se exempelvis US Sherman Antitrust Act, 1896, 15 USC, 1§. Se också Shaw, *International law*, s. 484.

<sup>27</sup> Prop. 1994/95:190.



land, som icke part till Estoniaavtalet, i samband med ett försök av ett tyskt fartyg att närma sig skyddsområdet i juni 1995.<sup>28</sup>

Jur. Doktor Peter Nobel bekräftar i samband med en intervju det faktum att staterna med stöd av Estoniaavtalet endast kan lagföra sin egna respektive varandras medborgare. Däremot menar han att staterna kan störa samt rapportera aktiviteter utförda i skyddsområdet av andra staters medborgare.<sup>29</sup> Sistnämnda fråga rör staternas exekutiva jurisdiktion och behandlas under följande avsnitt.

Samtliga tre "huvudstater" har enligt ovanstående jurisdiktion att lagföra sina egna samt varandras medborgare enligt nationalitetsprincipen. Däremot i de fall det rör sig om övriga staters medborgare blir både skyddsprincipen och passiva personalitetsprincipen mycket svåra att tillämpa i Estoniafallet.<sup>30</sup> Den passiva personalitetsprincipen därför att en grav respektive en död människa inte i lagens mening utan tveksamheter kan anses vara ett brottsoffer och skyddsprincipen därför att en gravfridskränkning inte utgör ett hot mot statens nationella säkerhet. Huruvida effektprincipen i detta fall kan vara tillämplig och ha stöd i folkrätten även utanför ekonomiska områden är oklart. Vidare måste det även anses tveksamt om staternas territorium kan anses ha påverkats, i sådan utsträckning som internationell rätt påbjuder, av ett brott mot gravfriden. Slutligen finns då möjligheten för staterna att hävda universell jurisdiktion. Detta behandlas nedan under avsnitt 2.3 samt 4.

### 2.2.1 Staternas rätt att beivra kränkning av "gravfriden"

Samtycke är en fundamental princip i den internationella rätten och enligt principen *pacta tertiis nec nocent nec prosunt* är avtal endast bindande för de stater som är parter till avtalet.<sup>31</sup> Denna princip ger skäl att med stöd av folkrätten förhindra staterna att utöva jurisdiktion och beivra brott mot gravfriden om detta begås av medborgare till stat som inte är part till Estoniaavtalet. Detta så länge Estoniaavtalet inte erhåller internationell status som ett avtal som skapar en objektiv regim och således blir gällande gentemot samtliga av världssamfundets stater. Mer om detta behandlas nedan i avsnitt 4.

I Lag (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia 5 § stadgas att brott mot denna lag döms vid svensk domstol oavsett om 2 kap. 2 eller 3 § BrB är tillämplig eller ej. I propositionen till denna lag hänvisas till det uttalande jag tidigare nämnt utan vidare motivering.<sup>32</sup> Vidare sägs att då det är fråga om brott förövade utanför Sveriges

<sup>28</sup> Bring och Mahmoudi, *Sverige och Folkrätten*, s. 199f (se fotnot 16).

<sup>29</sup> Se Intervjumaterial med Peter Nobel den 31 mars 1998 av Lars Tomth, sekretariatet för Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder.

<sup>30</sup> Jacobsson & Klabbars, "Rest in Peace? New development concerning the wreck of M/S Estonia", *Nordic Journal of International Law* 69, s. 317-332, avsnitt 2.

<sup>31</sup> Denna princip följer ur suveränitetsprincipen och staters självständighet, se artikel 34 VCLT. Vidare gällande samtycke se Shaw, *International law*, s. 637ff.

<sup>32</sup> Se avsnitt 2.1.3 och fotnot 46. Se vidare Prop. 1994/95:190.

gränser kan åtal i vissa fall inte väckas utan särskilt åtalsförordnande från riksåklagaren eller regeringen.<sup>33</sup> Slutligen berörs det fall då det inte finns någon domstol som är behörig att ta upp åtal för brott mot lagen direkt på grundval av de vanliga forumreglerna. Om detta nämns bara att regeringen i dessa fall kan besluta om vilken tingsrätt som skall vara behörig och att det därför i lagen inte ansetts nödvändigt att stifta en särskild forumregel.<sup>34</sup>

Det måste med gällande folkrätt i åtanke ifrågasättas huruvida den svenska regeringens uttalande att svensk domstol bör vara behörig att döma i fall då någon, oavsett nationalitet, kränker gravfriden har någon grund i internationell rätt.<sup>35</sup> Att jurisdiktion föreligger för brott begånget av medborgare av någon av staterna som är part till avtalet är klart, men desto osäkrare är staternas jurisdiktionsgrund och Estoniaavtalets tillämpning gentemot övriga staters medborgare. Om detta säger Nils Jareborg och Josef Zila, båda professorer i straffrätt, att straffbestämmelsen i Lag (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia med säkerhet är ”tillämplig endast beträffande gärningsmän som är medborgare i Estland, Finland eller Sverige”. Vidare menar de att i ett fall då exempelvis en tysk medborgare skulle dyka vid vraket och sedermera frivilligt uppehålla sig i Sverige och åtalas här, bör denne frikännas på folkrättsliga grunder, åtminstone i fall då Tyskland som stat protesterar mot lagföringen.<sup>36</sup>

För Finlands del kan det konstateras att det inte finns någon jurisdiktion vid graven *per se* men däremot jurisdiktion *ratione personae* för brott begångna av medborgare till de stater som är part till Estoniaavtalet. För att jurisdiktion även skall omfatta brott begångna av utomstående staters medborgare krävs att brott mot maritim gravfrid inkluderas i de universella jurisdiktionsgrunderna upptagna i den finska brottsbalken och skulle därmed kräva en ändring av dess nuvarande formulering.<sup>37</sup>

Frågan huruvida de avtalsslutande staterna i Estoniafallet har jurisdiktion att beivra en kränkning av gravfriden måste besvaras enligt följande. I de fall det gäller brott begånget av staternas egna medborgare kan frågan besvaras jakande. Däremot i fall då brottet begås av andra utomstående staters medborgare kan ingen av staterna tilldömas jurisdiktion och frågan måste således besvaras nekande.<sup>38</sup>

---

<sup>33</sup> Se BrB 2 kap. 5§ andra st. samt F 1993:1476 med bemyndigande för RÅ att förordna om väckande av åtal i vissa fall.

<sup>34</sup> Prop. 1994/95:190. Se angående forumregler RB 19 kap 2 §.

<sup>35</sup> Prop. 1994/95:190. Se även ovan under avsnitt 2.1.3.

<sup>36</sup> Jareborg och Zila, *Straffrättens påföljdslära*, s. 20.

<sup>37</sup> Jacobsson & Klabbars, ”*Rest in Peace? New development concerning the wreck of M/S Estonia*”, *Nordic Journal of International Law* 69, s. 317-332, avsnitt 2. Se även Tullio Treves, ”*The law of the Sea: the EU and its member states*”, Koskenniemi och Lehto, *Finland and the Law of the Sea*, s. 140.

<sup>38</sup> Se även Bring och Mahmoudi, *Sverige och Folkrätten*, s. 199.

## 2.3 Staternas exekutiva jurisdiktion

Inledningsvis kan sägas att judikativ och exekutiv jurisdiktion i många avseende går hand i hand. Av det ena följer även det andra. Detta innebär att många grunder är desamma för en stats judikativa respektive exekutiva jurisdiktionsutövning.

Den internationella rätten formar utgångspunkten för staternas exekutiva jurisdiktionsutövande. Havsrätten anger vidare ramarna för exekutiv jurisdiktionsutövning på havet.<sup>39</sup> Enskilda stater kan under särskilt angivna omständigheter agera på egen hand utan att bryta mot gällande folkrätt. Rör det sig om åtgärder på internationellt vatten, dvs. fritt hav eller exklusiv ekonomisk zon, vilka inte är riktade mot eller drabbar tredje stats fartyg, kan stat vidta åtgärder som ryms inom ramen för Havsrättskonventionens regler om det fria havet.<sup>40</sup> Med det fria havet menas alla havsområden som inte hör till någon stats inre vatten, territorialhav eller exklusiv ekonomiska zon.<sup>41</sup>

Principen om det fria havet innefattar att stat inte får utföra tvångsåtgärder gentemot annan stats fartyg på det fria havet.<sup>42</sup> Detta gäller undantagslöst beträffande krigsfartyg och övriga statsfartyg som används i offentliga icke kommersiella syften. I fråga om andra fartyg finns möjlighet till ingripande i särskilda fall.

Som huvudregel faller fartyg på det fria havet under flaggstatens exklusiva jurisdiktion.<sup>43</sup> Det finns emellertid undantag från denna huvudregel. Åtgärder kan exempelvis vidtas mot en främmande stats enskilda fartyg i de fall fartyget, vilket är föremål för åtgärderna, varit involverat i ett internationellt brott vilket i sin tur medför universell jurisdiktion. Möjligheterna till ingripande är emellertid begränsade. Ett ”internationellt brott” blir föremål för samtliga staters jurisdiktion och behöver inte ha begåtts på något ”internationellt område”. Det råder dock viss oenighet om hur begreppet skall definieras samt vilka brott som inbegrips. Som internationellt brott brukar emellertid brott mot mänskligheten, folkmord, allvarliga krigsförbrytelser, sjöröveri, slaveri, apartheid och tortyr hänföras.<sup>44</sup> Begreppet har under det senas-

---

<sup>39</sup> Angående det fria havet se UNCLOS part VII, särskilt artikel 89, 94-111. Angående övriga havsområde se respektive områdes avsnitt i UNCLOS. Därutöver finns ytterligare reglering i 1958 års Genèvekonventioner.

<sup>40</sup> Observera att åtgärder som inskränker andra staters rätt att utnyttja det fria havet inte är folkrättsenliga, se UNCLOS artikel 89. Motsvarande gäller *mutatis mutandis* för åtgärder på en annan stats exklusiva ekonomiska zon. Friheten att agera begränsas numera även av andra folkrättsliga regler, främst miljöskyddsregler.

<sup>41</sup> UNCLOS artikel 86.

<sup>42</sup> UNCLOS artikel 87.

<sup>43</sup> UNCLOS artikel 92.

<sup>44</sup> Se ILC Draft Articles on State Responsibility, article 19. Se även Mohr, 'The ILC's Distinction between International Crimes and International Delicts and its Implications', in Spinedi & Simma, *United Nations Codification of State Responsibility*, s. 117f. Angående *ius cogens* se ILC Yearbook 1976, vol 2, part 2, 120. Se även separata konventioner rörande internationella brott såsom Convention against Torture and other Cruel, Inhuman

te decenniet utvecklats och man kan idag finna en ny kategori av internationella brott såsom terrorism, narkotikasmuggling och människosmuggling, brott som ofta beskrivs som ett hot mot den maritima säkerheten.<sup>45</sup> Ett annat viktigt undantag från huvudregeln om flaggstatens exklusiva jurisdiktion är andra staters rätt till omedelbart förföljande.<sup>46</sup>

Principen om det fria havet innebär också att en stat i efterhand inte får lagföra handlingar då annan stats fartyg utnyttjat det fria havet för ändamål som har stöd i Havsrättskonventionen. Däremot nämns inget beträffande jurisdiktionskompetens för handlingar begångna ombord ett fartyg. Gällande folkrätt fastslår dock att flaggstaten har jurisdiktion över sina fartyg inkluderat de handlingar som begås ombord dessa. Huruvida detta faktum utesluter annan stats möjlighet att utöva jurisdiktion i de fall då handlingen riktar sig mot dess intressen är inte helt klart.<sup>47</sup>

Det kan nämnas att det i särskilda fall finns en skyldighet för stater att ingripa på havet. Denna skyldighet kan antingen vara grundad i folkrätten<sup>48</sup> eller i nationell lag.<sup>49</sup> Notera i sammanhanget att nationell lag inte kan ge mandat utöver vad som folkrätten tillåter.<sup>50</sup>

Utgångspunkten i Havsrätten angående ingripande mot främmande staters fartyg är att dessa skall ske av militära fartyg eller andra statliga fartyg som uppfyller särskilda kriterier.<sup>51</sup> Grunden till detta är att all maktutövning mot enskilda individer eller intressen måste vara statligt reglerad eller utförd under statens kontroll eftersom individuell maktutövning inte har någon legitimitet i folkrätten.<sup>52</sup> För att en stat skall kunna vidta verkställighetsåtgärder mot främmande stats fartyg krävs att båda staterna tillträtt en konvention vilken på förhand reglerat situationen eller att åtgärden har motsvarande stöd i sedvanerätten.<sup>53</sup>

Vraket efter Estonia ligger på finländsk kontinentalsockel och i finländsk fiskozon där gällande folkrätt ger Finland exklusiv jurisdiktion vad gäller utvinning av naturtillgångar från havsbotten och dess underlag liksom när det gäller de levande resurserna i vattenpelaren.<sup>54</sup> I övriga hänseenden är området del

---

and Degrading Treatment or Punishment; International Convention on the Suppression and Punishment of the Crimes of Apartheid.

<sup>45</sup> Marie Jacobsson, "Om folkrätt och maritim säkerhet", Inträdesanförande i Kungliga Krigsvetenskapsakademins handlingar & tidskrift, avd II, s. 7f.

<sup>46</sup> UNCLOS artikel 111.

<sup>47</sup> Strömberg och Melander, *Folkrätt*, s. 68ff.

<sup>48</sup> Se exempelvis skyldighet att bistå nödställda, UNCLOS artikel 98.

<sup>49</sup> T.ex. förpliktelsen för Sveriges Försvarsmakt att skydda svenska fartyg på fritt hav.

<sup>50</sup> Marie Jacobsson, "Om folkrätt och maritim säkerhet", Inträdesanförande i Kungliga Krigsvetenskapsakademins handlingar & tidskrift, avd II, s. 20.

<sup>51</sup> Se UNCLOS artikel 111(5).

<sup>52</sup> Marie Jacobsson, "Om folkrätt och maritim säkerhet", Inträdesanförande i Kungliga Krigsvetenskapsakademins handlingar & tidskrift, avd II, s. 20.

<sup>53</sup> Se vidare Marie Jacobsson, "Om folkrätt och maritim säkerhet", Inträdesanförande i Kungliga Krigsvetenskapsakademins handlingar & tidskrift, avd II, s. 8.

<sup>54</sup> Se CCS, art. 2-3 och 5. Se vidare UNCLOS artikel 80.

av det fria havet som ingen stat har rätt att lägga under sin suveränitet och där de så kallade friahavsrättigheterna, såsom exempelvis rätten att navigera fritt, är tillämpliga.<sup>55</sup> Den rätt som alla världssamfundets stater åtnjuter att använda det fria havet får således inte inskränkas.<sup>56</sup>

Det skall även i detta avsnitt poängteras att omständigheterna är i stånd att förändras under kommande år på grund av Finlands pågående fastställande av en exklusiv ekonomisk zon. Denna kommer att omfattas av den nuvarande fiskezonen med viss utökning.<sup>57</sup> Därmed kommer vraket av M/S Estonia i framtiden att vara belägen i finsk ekonomisk zon.

Ytterligare ett problem, vilket berörts ovan, rör möjligheten att utöva straffrättslig kontroll över utländska fartyg. I gällande folkrätt finns ett principiellt förbud för stater att utöva makt mot andra staters fartyg på det fria havet. I praktiken skulle det därför bli svårt för Sverige, Finland och Estland att utöva tvångsåtgärder förenliga med gällande folkrätt gentemot en främmande stats fartyg om inte detta angör hamn i någon av staterna eller annars kommer in på dess inre vatten.<sup>58</sup> Kuststatens myndigheter har rätt att under särskilda förutsättningar företa fysisk inspektion av utländska fartyg samt inleda rättsligt förfarande (däri innefattas kvarhållande av fartyg) i enlighet med statens lagar. Förutsättningarna är olika beroende på om åtgärden vidtas när ett fartyg befinner sig i hamn, i territorialhavet eller i den ekonomiska zonen. Bestämmelserna skall tillämpas med beaktande av den principiella rätten till fri sjöfart.<sup>59</sup>

Avslutningsvis vill jag i denna del nämna Havsrättskonventionens artikel 142 (1) som säger ”Vad avser fyndigheter i området vilka är belägna över gränserna för nationell jurisdiktion, skall verksamheter i området utövas med vederbörlig hänsyn till rättigheter och legitima intressen hos varje kuststat, inom vars jurisdiktion fyndigheten finns.”<sup>60</sup> Konventionen uttrycker inte någon definition av begreppet ”fyndighet”. En tolkning av denna bestämmelse i ljuset av konventionens syfte kan dock knappast resultera i att detta begrepp omfattar ett skeppsvrak.<sup>61</sup> Konventionens mening bör i detta avseende istället syfta på icke-levande naturtillgångar och sedimentära fiskarter. I det fall man skulle finna att en tolkning i denna riktning är förenlig med konventionens syfte och ändamål skulle gravplatsen, såsom fyndighet, åtnjuta visst indirekt skydd.

---

<sup>55</sup> Se UNCLOS, part VII, särskilt artikel 87 och 90. Se även del XI, särskilt artikel 136 och 137(1).

<sup>56</sup> Se UNCLOS, part VII, särskilt artikel 89.

<sup>57</sup> Se RP 53/2004 rd 241034, Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om Finlands ekonomiska zon samt vissa lagar som har samband med den.

<sup>58</sup> Se bl.a. UNCLOS art. 27, 220 samt angående omedelbart förföljande art. 111.

<sup>59</sup> Se UNCLOS artikel 220. Se angående tillämpning av dessa bestämmelser *Sverige v. Capri Marine Ltd.*, HD Mål nr. Ö 4158-02, s. 7.

<sup>60</sup> Se UNCLOS artikel 1 om definition av ”området”.

<sup>61</sup> Se VCLT artikel 31.

Det kan kort bara nämnas att i de fall det skulle röra sig om föroreningsbrott etcetera har stater en mera omfattande möjlighet att utöva tvångsåtgärder.<sup>62</sup>

### 2.3.1 Jämförelse med förlista statsfartyg

Internationell rätt fastställer att statsfartyg, förlist eller ej, åtnjuter immunitet mot annan stats jurisdiktion.<sup>63</sup> Dessa vrak samt tillhörande föremål utgör historiska föremål vilka är berättigade till särskilt skydd.<sup>64</sup> Kuststat kan inte hävda någon form av äganderätt över ett vrak på grund av att det befinner sig på botten över vilken staten innehar suveränitet eller jurisdiktion.<sup>65</sup> Vidare får ingen stat eller person bärga sjunkna statsfartyg eller dess tillhörande föremål om den suveräna flaggstaten inte gett sin tillåtelse. Detta gäller oavsett var vraken är belägna samt om det är frågan om en krigsgrav eller inte.<sup>66</sup> Dessa vrak utgör en sista viloplats för de personer som vid förlisningen förlorade sina liv och platsen får inte störas utan flaggstatens tillåtelse vilket förtjänar tillbörlig respekt.<sup>67</sup> Flaggstaten är berättigad att använda alla nödvändiga och lagliga medel för att förhindra otillbörlig störning av gravfriden samt bärgning av vraket.<sup>68</sup>

Även då internationell rätt i dagsläget inte stödjer ett resonemang av följande slag kan det ändå vara intressant att fundera över hur denna lucka gällande kommersiella vrak i internationell reglering skulle kunna fyllas. Det kan i fallet gällande passagerarfartyget M/S Estonia föras en diskussion kring om inte även ett passagerarfartyg förtjänar att erhålla samma skyddsvärde även då det inte är frågan om ett statsfartyg vilket därmed inte anses uppnå samma ”historiska” värde. Vidare enligt samma resonemang skulle Estland i form av flaggstat ha rätt att utöva jurisdiktion i de fall då gravfriden vid vraket störts, oavsett av vilken stats medborgare detta gjorts. Ett argument som i jämförelsen bör tillföras tyngd är att i båda fallen utgör vraket offrens sista viloplats och bör förtjäna tillbörlig respekt. Detta oavsett om offren var soldater i statens tjänst eller privatpersoner samt oavsett om de befunnit sig på ett statsfartyg eller ett kommersiellt passagerarfartyg. Det bör inte anses rimligt att respekten för och värderingen av ett förlorat människoliv ska variera från fall till fall. Även då detta, som ovan sagts, inte har stöd i dagens gällande folkrätt kan ändå diskussionen föras fram för att i

---

<sup>62</sup> Se UNCLOS bl.a. artikel 56 och 192-237. Se vidare internationella miljökonventioner, ex. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements on Hazardous Wastes and Their Disposal 1992, Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping Wastes and Other Matter 1972 och MARPOL 73/78.

<sup>63</sup> UNCLOS artikel 95-96 och Convention on the High Seas artikel 8-9.

<sup>64</sup> Ashley Roach, “*Sunken Warships and Military Aircraft*”.

<sup>65</sup> Dromgoole och Gaskell, “*Who has a Right to Historic Wrecks and Wreckage?*”, 2 International Law Journal, Cultural Prop. 217, s. 225f. Se också Japanese Annual International Law, volume 29, 115, där föremål från det japanska militärfartyget *Awa Maru*, som sjönk under andra världskriget, funna på kinesisk havsbotten ansågs tillhöra Japan.

<sup>66</sup> 1980 DIGEST 999 & 1006.

<sup>67</sup> Dromgoole och Gaskell, “*Who has a Right to Historic Wrecks and Wreckage?*”, 2 International Law Journal, Cultural Prop. 217, s. 230ff.

<sup>68</sup> Ashley Roach, “*Sunken Warships and Military Aircraft*”. Se vidare Ibid. fotnot 24.

framtiden se om det i den internationella rätten kan utvecklas en statspraxis där även kommersiella fartyg i viss mån kan inkluderas i statsfartygets skyddsvärde.

### 2.3.2 Frågan om att betongingjuta vraket av M/S Estonia

Sveriges regering tog den 2 mars 1995 beslut om att uppdra åt Sjöfartsverket att i huvudsaklig överensstämmelse med vad som redovisats i rapporten ”Övertäckning Estonia” upphandla och genomföra en övertäckning av vraket med en skalkonstruktion av betong. I beslutet anges att det vid genomförandet särskilt skall beaktas att platsen där fartyget förläste är att betrakta som en gravplats. Vidare skall hänsyn tas till de miljömässiga konsekvenserna. I beslutet sägs vidare att Sjöfartsverket skall leda arbetet med övertäckningen samt att genomförandet skall ske i samråd med ansvarig finländsk myndighet.<sup>69</sup> Även då den svenska regeringen senare på grund av starka motsättningar från främst de omkomnas närstående beslutade att förbjuda en övertäckning av vraket är det ändå ur ett folkrättsligt perspektiv intressant att utreda huruvida beslutet stod i överensstämmelse med gällande internationell rätt.<sup>70</sup>

I Havsrättskonventionens artikel 60 och 80 stadgas att kuststat i den exklusiva ekonomiska zonen samt på kontinentalsockeln får uppföra, bemyndiga och reglera konstgjorda öar, anläggningar och konstruktioner.<sup>71</sup> Kuststaten innehar jurisdiktion över dessa öar, anläggningar och konstruktioner samt dess reglering.<sup>72</sup> Huruvida en betongingjutning kan tänkas falla in under dessa ”anläggningsformer” är tveksamt. Konventionen om Kontinentalsockeln (CCS) ger ingen vidare vägledning vad gäller detta fall. Här stadgas kuststatens rätt att uppföra anläggningar/installationer etc. i detta område i syfte att utforska och utvinna dess naturresurser samt att upprätta säkerhetszoner kring dessa installationer.<sup>73</sup>

I båda fallen är det kuststaten som innehar dessa rättigheter. Det skulle innebära att varken Sverige eller Estland uppfyller kravet på att vara kuststat i sammanhanget. Däremot skulle rättigheterna vara tillämpliga för Finlands del. Man kan då ställa frågan om en betongingjutning av ett skeppsvrak innefattas av den rättighet som konventionerna stadgar utan att gå långt utöver deras mening. Professor Said Mahmoudi säger om detta att det möjligen kan utgöra en anläggning i den mening som Havsrättskonventionens artikel 80 avser.<sup>74</sup> Detta skulle i så fall, i och med Finlands ratificerande av konventio-

---

<sup>69</sup> Prop. 1994/95:190.

<sup>70</sup> Den svenska regeringens beslut att förbjuda en övertäckning av vraket fattades den 19 juni 1996.

<sup>71</sup> Observera UNCLOS artikel 56 som anger särskilda förutsättningar för kuststatens rättigheter.

<sup>72</sup> Se UNCLOS artikel 56, 60 och 80.

<sup>73</sup> Se CCS, art. 5.2.

<sup>74</sup> Bring och Mahmoudi, *Sverige och Folkrätten*, s. 200.

nen 1996, medföra exklusiv jurisdiktion för Finland över denna anläggning.  
Vilket i sin tur skulle underlätta att på rättslig väg stoppa intrång.



# 3 Frågan att tillsätta den för Estland, Sverige och Finland gemensamma haverikommissionen

I min bearbetning av Estoniakatastrofen har jag stött på flertalet kritiska uttalanden om den svenska regeringens agerande i fallet. Däribland att Sverige, Estland och Finland begått brott mot folkrätten då de frångick en IMO resolution och istället beslutade, vid ett möte mellan staternas regeringschefer 1994, att en gemensam internationell men privat haverikommission skulle bildas för att utreda olyckan. Jag har valt att kort behandla frågan, hurvida stat kan anses brutit mot gällande folkrätt genom att frånträda en resolution antagen av IMO, därför att den i viss mån berör jurisdiktionsfrågan.

I en intervju med Sten Andersson, sjökaptan och avdelningsdirektör vid Sjöfartsverket samt observatör i utredningen under JAIC:s arbete, talas om just bildandet av den gemensamma haverikommissionen.<sup>75</sup> Andersson påtalar att IMO stadgat regler om hur en sjöhaveriutredning skall gå till. Han berättar att det är flaggstaten eller hamnstaten som skall ansvara för en sådan utredning och bära ansvaret för denna. Övriga stater som anses ha intresse i utredningen skall ha rätt att delta men dock inte att styra denna. Andersson påtalar att sammansättningen av kommissionen i detta fall var en ovanlig utredningskonstellation i jämförelse med vad som är brukligt. Han jämför här med genomförandet av haveriutredningarna gällande norska M/S Scandinavian Star och polska M/S Jan Hewelius. Han säger också att de tre regeringscheferna från Sverige, Finland och Estland tog kommandot vid mötet dem emellan i Åbo, utan att inblanda andra intressenter.

## 3.1 Samarbete vid sjöhaveriutredningar

Statens Haverikommission (SHK) samarbetar med myndigheter i andra länder som utreder sjöfartsolyckor enligt riktlinjer som bestämts av den internationella sjöfartsorganisationen IMO. Den stat, flaggstat eller hamnstat, som utreder en olycka skall göra det möjligt för annan stat att delta i utredningsarbetet, när denna stat har ett så kallat väsentligt intresse i olyckan. Det kan handla om passagerarnas nationalitet eller om ägarförhållanden. I jämförelse med luftfartsolyckor är dock samverkan mellan staterna lösare reglerad.

---

<sup>75</sup> Se Intervjumaterial från intervju med Sten Andersson den 24 mars 1998 av Lars Tomth, Sekretariatet för Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder.

Sverige är medlem i den internationella sjöfartsorganisationen IMO som bildades 1948 som ett konsultativt organ till FN men som numera har ett ansvar liknande det som gäller för ICAO på luftfartens område. IMO verkar för säkerheten i handelssjöfarten. Det viktigaste instrumentet för detta arbete är SOLAS. Flera resolutioner som behandlar olycksutredningar har antagits. Därutöver finns även riktlinjer både för samarbetet staterna emellan och för själva utredningsarbetet att tillgå som utarbetats av MAIIF.

IMO's resolution A.849 (20)<sup>76</sup> innehåller rekommendationer om samarbete vid sjöhaveriundersökningar i samband med olycksutredningar i enlighet med Havsrättskonventionen.<sup>77</sup> Resolutionen anger att varje flaggstat i enlighet med IMO konventioner har en skyldighet att utföra en utredning av en maritim olycka.<sup>78</sup> Sjöhavariutredningen skall vara separerad från andra former av utredningar och vara självständig.<sup>79</sup> Utredningen skall utföras genom samarbete med de stater som anses ha ett betydande intresse i olyckan.<sup>80</sup> Därmed ska en stat som har ett betydande intresse tillåtas närvara samt till fullo ta del i utredningen.<sup>81</sup> Betydande intresse i ett sjöhaveri anses stat exempelvis ha då olyckan resulterade i förlust av liv av statens medborgare.<sup>82</sup> Ett betydande intresse skulle kunna tilldömas många fler stater än de tre avtals slutande parterna då offren vid olyckan var av många olika nationaliteter.<sup>83</sup>

## 3.2 Rättslig verkan av en IMO-resolution

Som namnet självt anger är dessa beslut endast av rekommenderande karaktär och innebär således inga direkt rättsliga verkningar rörande vare sig jurisdiktion eller sanktionsmöjligheter. Det skall dock noteras att Havsrättskonventionen i artikel 211 (6)(a) rekommenderar medlemsstater att underkasta sig den "kompetenta internationella organisationen", universellt förstått såsom IMO. Havsrättskonventionen återspeglar i denna del internationell sedvanerätt och är därmed bindande för samtliga av världssamfundets stater oavsett om de tillträtt konventionen eller ej.<sup>84</sup> Eftersom rekommendationer inte är rättsligt bindande för stater finns inga direkta sanktionsmöjlig-

---

<sup>76</sup> IMO Res. A.637 (16) ersattes i november 1997 av Res. A.849 (20). Denna resolution är implementerad i svensk rätt i Lag (1990:712) om undersökning av olyckor.

<sup>77</sup> The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, i Annex till IMO Res. A 849 (20). Se även UNCLOS art. 94(7), 217(5) och 223.

<sup>78</sup> The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, 1.1.

<sup>79</sup> The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, 1.4.

<sup>80</sup> The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, 5.1 punkt 2.

<sup>81</sup> The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, 5.2 och 9.1-9.2.

<sup>82</sup> The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, 4.11 punkt 5.

<sup>83</sup> Av totalt 989 passagerare ombord från 17 olika länder överlevde 138. Totalt 852 personer omkom varav 95 har blivit identifierade resterande 757 anses saknade. Denna information finns i Utrikesdepartementets pressmeddelande per den 29 januari 1999, "The Estonia Disaster – Facts", dossier nr. 4, avdelning R, grupp 90, 1999.

<sup>84</sup> Observera att det inte är Havsrättskonventionen som i denna del är bindande utan bestämmelserna i sig såsom kodifierad sedvanerätt.

heter att tillgå gentemot en stat som väljer att inte följa en IMO-rekommendation. Därav följer också staters fria rätt att inte följa en sådan rekommendation samt att ett beslut i den riktningen inte heller utgör ett brott mot gällande folkrätt.

Sammanfattningsvis kan konstateras att, oavsett hur turererna i utredningsgången gått, vem som varit ansvarig för utredningen respektive borde ha varit ansvarig för denna samt huruvida samtliga "berörda" stater fått ta del av utredningen och dess resultat, så är en resolution antagen av IMO endast av rekommenderande karaktär och kan inte rättsligt binda en stat. Därmed kan det fastslås, oavsett de moraliska aspekterna, att varken Sveriges-, Finlands- eller Estlands regering har brutit mot internationell rätt i detta avseende.

## 4 Objektiva regimer

Om domsrätt inte kan anses föreligga för någon av de tre staterna enligt ovan behandlade jurisdiktionsskapande element kvarstår endast möjligheten att hävda universell jurisdiktion genom att tilldöma Estoniaavtalet en objektiv status. Detta är ett resonemang som i skrivandets stund inte är hållbart enligt gällande internationell rätt. Däremot kan en diskussion kring ämnet föras då den internationella arenan utvecklas och förändras i takt med staternas praxis.

### 4.1 Hur uppstår en objektiv regim

Statspraxis och internationella tribunalers praxis visar att vissa territoriella regimer i särskilda fall kan vara gällande *erga omnes*. Dessa regimer karakteriseras såsom objektiva regimer.<sup>85</sup>

I doktrin och praxis anges att avtal gällande lösning av internationella tvister, territoriell status, skapande av internationella farleder och andra dispositiva avtal gällande cession, avgränsning samt skapande av territoriella enheter skapar regimer gällande för samtliga stater i världssamfundet, s.k. objektiva regimer.<sup>86</sup> I flertalet av dessa fall karakteriseras dessa avtal såsom avtal skapade i allmänhetens intresse. Med andra ord kan det förklaras såsom att avtalen i dessa fall är skapade ur ett objektivt perspektiv och syfte istället för subjektivt. Avtalsparternas syfte med dessa avtal är således att binda även världssamfundet i sin helhet utan att utomstående stater tillträtt avtalet.

Genom utvecklande av en efterföljande praxis, en internationell sedvana angående tillämpning av ett regimskapande avtal, kan avtalsföremålets status i enlighet med avtalet erkännas av icke avtalsslutande parter och fortsätta att existera även då avtalet upphör att gälla. Således utvecklas en praxis som ger avtalet status liknande den sedvanerättsliga vilket i sin tur medför effekt *erga omnes*.

Det är dock inte helt klart huruvida begreppet objektiv regim är accepterat i internationell rätt. Litteraturen på området är mycket sparsam och endast några få försök har gjorts att utreda ämnet. Detta kan till viss del påverkats av ILC's beslut att varken i Wienkonventionen från 1969<sup>87</sup> eller 1978<sup>88</sup> föreslå någon särskild bestämmelse som reglerar avtal som skapar objektiva regimer. Problematiken på området bygger på avsaknaden av en enhetlig rättslig grund att härleda objektiva regimer ur.<sup>89</sup>

<sup>85</sup> Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s.174.

<sup>86</sup> Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s.175.

<sup>87</sup> Vienna Convention on the Law of Treaties.

<sup>88</sup> Vienna Convention on the Succession of States in Respect of Treaties.

<sup>89</sup> Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s.175.

## 4.2 Argumentation som talar för att begreppet objektiv regim är en del av internationell rätt

En av ILC's specialrapportörer, Fitzmaurice, har beträffande avtal på internationella farleder skrivit att dessa avtal blir gällande gentemot tredje stat då de aktivt underkastar sig avtalet.<sup>90</sup> Vidare påstår Fitzmaurice att de objektiva effekterna av avtal rörande lösning av internationella tvister härleds ur staters generella skyldighet att respektera, erkänna och acceptera konsekvenserna av ett folkrättsenligt gällande internationellt avtal ingånget mellan andra stater som inte inskränker tredje stats rättigheter ur rättslig bemärkelse.<sup>91</sup> Däremot menar Fitzmaurice inte att dessa avtal skapar någon direkt eller positiv skyldighet för stater som inte är part till avtalet ifråga: Han menar att detta innebär att utomstående stater inte kan ifrågasätta avtalets giltighet utan att de ska respektera dess bestämmelser och rätta sig efter avtalet i de fall de använder sig av föremålet för avtalets reglering eller har förbindelser med eller som hänför sig till platsen eller regionen som är föremål för avtalet.<sup>92</sup>

Fitzmaurices efterträdare, Waldock, tog vidare och avancerade diskussionen om objektiva regimer. I sin rapport till ILC 1964 inkluderade han en detaljerad diskussion på området samt ett förslag till en artikel om dessa.<sup>93</sup> 1-2 §§ av förslaget till artikel 63 stadgade följande:

”1. A treaty establishes an objective regime when it appears from its terms and from the circumstances of its conclusion that the intention of the parties is to create in the general interest general obligations and rights relating to a particular region, State, territory, locality, river, waterway, or to a particular area of sea, sea-bed, or air-space; provided that the parties include among their number any State having territorial competence with reference to the subject-matter of the treaty, or that any such State has consented to the provision in question.

2. (a) A State not a party to the treaty, which expressly or implicitly consents to the creation or to the application of an objective regime, shall be considered to have accepted it. (b) A State not party to the treaty, which does not protest against or otherwise manifest its opposition to the regime within a period of X years of the registration of the treaty with the Secretary-General of the United Nations, shall be considered to have impliedly accepted the regime.”<sup>94</sup>

Waldock skrev även att det kan medges att särskilda ovannämnda avtal antingen har eller förvärvar en objektiv karaktär.<sup>95</sup> Vidare menade han att

<sup>90</sup> Se Fitzmaurices femte rapport om traktaträtten, 1960 YBILC, ii, s.98.

<sup>91</sup> Se Fitzmaurices femte rapport om traktaträtten, 1960 YBILC, ii, s. 98.

<sup>92</sup> Se Fitzmaurices femte rapport om traktaträtten, 1960 YBILC, ii, s. 79ff.

<sup>93</sup> 1964 YBILC, ii, s.26ff.

<sup>94</sup> 1964 YBILC, ii, s.26-7.

<sup>95</sup> 1964 YBILC, ii, s.26.

statspraxis lämnar betydande bevis på medgivande i den internationella rätten av objektiva regimer eller avgöranden som påverkar territorium eller farled och är tillämpningsbara erga omnes. Däremot är bevisen inte lika klara vad gäller den rättsliga gång genom vilken de uppkommer.<sup>96</sup> Waldock stöttade teorin att ett avtals objektiva karaktär härleds från avtalets särskilda natur och dess efterföljande erkännande av andra stater. Han avvisade Fitzmaurices teori om en generell skyldighet.<sup>97</sup> Som exempel på avtal som innehar en objektiv karaktär refererade Waldock till 1815 års avtal om permanent neutralisering av Schweiz, 1856 års konvention om demilitarisering av Ålandsöarna och 1959 års Antarktiskfördrag. Waldock poängterade parternas intention att skapa en regim tillämplig erga omnes och menade att den gemensamma nämnaren i de tre avtalen var att parterna i samtliga ämnen skapa en regim av allmänna skyldigheter och rättigheter för en region, ett territorium eller en plats vilken är föremål för en eller flera av parternas avtalsskapande kompetens. Han inkluderade två element i sin definition av objektiv regim. För det första skall parternas intention vara att skapa generella skyldigheter och rättigheter i det allmännas intresse i förhållande till en särskild region, stat eller territorium etc. samt för det andra måste bland parterna ingå en eller flera stater som har territoriell kompetens till föremålet för avtalet eller åtminstone att en eller flera stater uttryckligen har samtyckt till bestämmelserna som skapar regimen.<sup>98</sup>

ILC beslöt efter intensiva diskussioner att inte föreslå någon särskild reglering på detta område. Motiveringen kan sammanfattas med att kommissionen inte ansåg det troligt att detta begrepp skulle möta internationell acceptans och därför lämnade detta område oreglerat.<sup>99</sup> Vidare menade kommissionen att bestämmelserna i artikel 32 i 1969 års Wienkonvention tillhandahåller rättslig grund för upprättande av avtalsrättsliga skyldigheter och rättigheter tillämpliga erga omnes i så stor utsträckning som då ansågs möjligt.<sup>100</sup>

Frågan blev aktuell igen under ILC's överläggningar till 1978 års Wienkonvention. Denna gång bekräftade inte enbart kommissionen existensen av en avtalskategori som skapar objektiva regimer utan även behovet för särskilda bestämmelser som reglerar fall av dessa avtal.<sup>101</sup> Men inte heller denna gång beslutade ILC om särskilda bestämmelser rörande avtal som skapar objektiva regimer. Detta anses däremot inte innebära att ILC förnekar dessa avtals existens utan på sin höjd att kommissionen ser ett bristande behov av en särskild bestämmelse som reglerar förhållandet mellan dessa avtal och tredje stat.<sup>102</sup> Därutöver sägs att syftet med 1969 års Wienkonvention inte var att i detalj reglera alla aspekter i traktaträtten utan att många frågor läm-

<sup>96</sup> 1964 YBILC, ii, s.29.

<sup>97</sup> 1964 YBILC, ii, s.28, 6§.

<sup>98</sup> 1964 YBILC, ii, s. 31-3, 13 och 18§§.

<sup>99</sup> ILC avvisade inte begreppet objektiv regim men beslutade att lägga frågan åt sidan, se ILC's Kommentar till utkastet till art. 34 VCLT, vilken idag är art. 38 VCLT.

<sup>100</sup> 1966 YBILC, ii, s.230-1. VCLT art. 32 är idag art. 36.

<sup>101</sup> 1974 YBILC, ii, s.204.

<sup>102</sup> Sinclair, I., *The Vienna Convention on the Law of the Treaties*, s. 105-6.

nades öppna, särskilt med hänseende till avtals effekter gentemot tredje stat.<sup>103</sup>

Slutsatsen som kan nås på området är att objektiva regimer faktiskt existerar i internationell rätt vilket ådagaläggs genom internationella konventioner, statspraxis, internationella tribunalers beslut och doktrin.<sup>104</sup> I följande avsnitt behandlas staters praxis mer ingående. Varken statspraxis eller prejudicerande beslut erbjuder emellertid någon klar vägledning vad gäller definitionen av objektiva regimer. Medan del av expertisen menar att det krävs ett allmänt intresse visar statspraxis att detta inte är ett nödvändigt krav. En objektiv regim kan vara av intresse enbart för staterna i regionen eller endast för medborgarna i en enda stat eller territorium. Vad som expertisen dock är eniga om är att ett multilateralt avtal ingånget mellan ett antal stater i syfte att skapa en politisk ordning i internationellt samfund till följd av stora omstörtningar och beträffande territoriella överenskommelser kan erhålla objektiv status.<sup>105</sup>

### 4.3 Statspraxis på området

Statspraxis visar att det finns särskilda undantag från *pacta tertiis nec nocent nec prosunt* principen och visar att det i den internationella rätten existerar avtal som skapar regimer tillämpliga *erga omnes*.<sup>106</sup>

Internationella överenskommelser inkorporerade i fredstraktat är erkända som avtal tillämpliga *erga omnes*. Ett flertal exempel har slutits sedan Westfaliska freden 1648 som demilitariserat, neutraliserat eller skapat nya territorier.<sup>107</sup>

Vidare finns avtal som föreskriver fri navigation på särskilda floder vilka ger tredje stat rättigheter. Dessa avtal har alltid ansetts skapa objektiva regimer även då de ännu inte vunnit universellt erkännande såsom internationell sedvanerätt.<sup>108</sup>

Internationella överenskommelser angående neutralisering och demilitarisering är frekvent refererade till i statspraxis såsom avtal vilka skapar effekt *erga omnes*. Därmed stödjer staternas praxis den traditionella doktrinens

---

<sup>103</sup> Reuter, P., *Introduction to the Law of Treaties*. Se även Subedi, Surya P., *Land and Maritime Zones of Peace*, s. 182.

<sup>104</sup> Staters praxis behandlas i följande avsnitt.

<sup>105</sup> Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s. 203f.

<sup>106</sup> Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s. 182.

<sup>107</sup> Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s. 182f. Se exempelvis Utrecht traktaten 1713 och Versailles traktaten 1919.

<sup>108</sup> Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s. 183f. Se exempelvis Berlinakten 1885, Suezkanal Konventionen 1888, Montreux Konventionen 1936 och Traktaten om Panamakanalen 1977.

teori att avtal av territoriell karaktär utgör en särskild avtalskategori.<sup>109</sup> De stater som ingår dessa överenskommelser åsyftar vanligtvis att ge de berörda regimerna en objektiv status. Statspraxis påvisar att en sådan regim, skapad av "the great powers" mycket väl kan få status såsom en objektiv regim vilken är giltig gentemot alla stater.<sup>110</sup>

Ännu en kategori av avtal vilka hänförs en objektiv karaktär är gränsavtal samt cessionsavtal. Detta resonemang underbyggs av 1969 års Wienkonvention i artikel 62 (2a), vilken stadgar att en fundamental förändring av omständigheter inte får åberopas som grund för att avsluta eller frånträda ett gränsavtal.<sup>111</sup> Resonemanget stöds vidare av majoriteten av stater som sammanträdde vid Wienkonferensen om Traktaträtten samt av expertis och internationella tribunalers avgöranden.<sup>112</sup> Statspraxis och rättslig expertis visar också att gränsdragningsavtal i de flesta fall skall bestå trots förändringar i statsbilden även om detta varit föremål för kritik från nyblivna stater som tidigare varit föremål för kolonisation.<sup>113</sup> Resonemanget finner stöd i 1978 års Wienkonvention i artikel 11 och 12 som tillhandahåller bekräftelse på acceptansen av den objektiva karaktären i avtal rörande territorium.

Etablerande av en självständig men icke-suverän enhet eller stad respektive provins placerad under administration av en internationell organisation kan också medföra effekt *erga omnes*.<sup>114</sup> Ytterligare ett exempel på internationalisering av territorium inträffade efter första världskrigets slut under NF's mandat.<sup>115</sup> Detta mandatsystem erkändes senare av ICJ såsom objektiva regimer gällande *erga omnes*. Även i kölvattnet av andra världskriget fortsatte statspraxis i denna riktning.<sup>116</sup>

Inrättandet av extraterritoriella regimer är ännu en form av regimer vilka kan erhålla objektiv status. På grund av oroligheter efter andra världskriget beträffande utveckling och testande av kärnvapen samt andra massförstörelsevapen utfördes flertalet ansträngningar att skydda obebodda områden från sådana aktiviteter. Det främsta exemplet på detta är Antarktistraktaten från 1959.<sup>117</sup> Även då detta avtal endast tillträtts av ett fyrtiotal stater anses detta

---

<sup>109</sup> Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s. 185f. Den mest kända överenskommelsen av denna art är Ålandskonventionen från 1856. Se även neutraliseringen av Luxembourg 1867 och Österrikes neutralisation 1956.

<sup>110</sup> Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s. 186f.

<sup>111</sup> Författarens översättning av VCLT artikel 62 (2a).

<sup>112</sup> Se UN Conference on the Law of Treaties, Official Records, First Session, 371 och 380 samt Ibid., Documents of the Conference, 108 och 184. För avgörande se *Free Zones of Upper Savoy and the District of Gex*, PCIJ, Ser. A/B, No. 24 och Ser. A/B No. 46. Se även Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s. 188f.

<sup>113</sup> Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s. 189.

<sup>114</sup> De klassiska exemplen på detta fenomen är fallen Free State of Ionian och Free City of Cracow, båda 1815. Se Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s. 190f.

<sup>115</sup> Se 1919 års Versailles traktat, artikel 22.

<sup>116</sup> Två viktiga exempel i denna tidsperiod är internationaliseringen av städerna Berlin och Jerusalem. Se Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s. 190f.

<sup>117</sup> Andra exempel är Treaty on Outer Space demilitarizes Outer Space 1967 och Treaty on the Demilitarization of the Deep Sea-bed 1971.



vara gällande gentemot alla världssamfundets stater.<sup>118</sup> Dessa regimers objektiva status kan delvis hänföras till att det ligger i allmänhetens intresse att skydda dessa områden.

Slutligen bör även miljöskyddszoner nämnas, då även dessa kan uppnå viss form av objektiv status. Under de senare decennierna har det krävts ett ökat skydd för särskilt angivna områden i havet för att rädda den marina miljön. Till följd av detta har flertalet avtal slutits som behandlar särskilt angivna och skyddsvärda områden.<sup>119</sup> Oftast åsyftar de avtalsslutande staterna att även icke-parter till avtalet skall respektera dess bestämmelser då de befinner sig i avtalsområdet. I vissa fall är det även så att avtalsparterna inbegriper zoner utanför avtalsparternas jurisdiktion i avtalsområdet. Även i dessa fall förväntar sig avtalsparterna att utomstående stater skall respektera bestämmelserna. Resonemanget bygger även i detta fall på att miljön anses vara ett allmänt och gemensamt intresse för samtliga stater och således även skyddet av denna.

#### 4.4 Utvecklingen mot inrättandet av skydd kring vrak som s.k. objektiva regimer

Ett avtal kan inte skapa rättigheter respektive skyldigheter för icke avtalsslutande parter enligt en väl etablerad princip, *pacta tertiis nec nocent nec prosunt*.<sup>120</sup> Däremot finns grund för ett resonemang kring att Estoniafallet skulle kunna bli föremål för skapande av en objektiv regim och avtalet således bli tillämpligt erga omnes, även då ett sådant resonemang skulle bli problematiskt.<sup>121</sup> Den territoriella regimen i Estoniafallet är ostridigt skapad i allmänhetens intresse och uppfyller således ett av kraven på en objektiv regim. Däremot är det inte lika klart huruvida någon av de avtalsslutande staterna har territoriell kompetens över området som är föremål för regimen.<sup>122</sup>

I Havsrättskonventionens artikel 60 och 80 anges att kuststat i särskilt angivna syften får uppföra, bemyndiga och reglera konstgjorda öar, anläggningar och konstruktioner i den ekonomiska zonen samt på kontinentalsockeln.<sup>123</sup> Dessa bestämmelser kan inte anses direkt tillämpliga på en maritim grav dels då syftena i Havsrättskonventionens artikel 56, till vilka rättigheterna i artikel 60 och 80 är nära knutna, inte ligger för handen och dels då en maritim grav inte utan tveksamhet kan anses falla in under angivna anlägg-

---

<sup>118</sup> Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, s. 191f.

<sup>119</sup> Se exempelvis The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil 1954, som talar om "förbjudna zoner" och The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, som istället talar om "speciella områden".

<sup>120</sup> Se VCLT artikel 34-38.

<sup>121</sup> Jacobsson & Klabbers, "Rest in Peace? New development concerning the wreck of *M/S Estonia*", *Nordic Journal of International Law* 69, s. 317-332, avsnitt 4.

<sup>122</sup> *Ibid.*

<sup>123</sup> UNCLOS artikel 56, 60 och 80.

ningsformer. Trots detta kan inte syftet med dessa regleringar direkt motsättas sig en sådan tolkning och tillämpning.<sup>124</sup>

I ett domslut angående FN's rättsliga personlighets objektiva karaktär uttalar ICJ att FN skapades av ett stort antal stater som representerade majoriteten av världssamfundets stater.<sup>125</sup> Men detta i åtanke slöt de tre avtalslutande parterna i Estoniafallet 1996 ett tilläggsprotokoll till Estoniaavtalet där de uppmanade övriga stater i världssamfundet att ansluta till avtalet och därmed samverka till skyddandet av vraket.<sup>126</sup> I dagsläget är det endast ett fåtal av världssamfundets stater som står bakom Estoniaavtalet vilket medför att det för en utveckling åt en objektiv status endast kan tillförlita sig på erkännande, accepterande eller samtycke från övriga stater på den internationella arenan.<sup>127</sup>

Jacobsson och Klabbers påpekar något väldigt intressant då de menar att den internationella rätten brister när det gäller mindre dramatiska fall då den i nuläget inte förmår att skydda en maritim grav på tillfredsställande sätt och att detta ger upphov till frågan var gränsen mellan en objektiv och en regional regim ligger. De poängterar vidare att det i Estoniafallet kan finnas en utveckling i internationella rätt vilken stödjer skapandet av en regional regim snarare än för en objektiv.<sup>128</sup>

Det kan bara konstateras att en utveckling i riktning att vraket av M/S Estonia skall vinna objektiv status vars skyddande regleringar därmed vinner tillämplighet erga omnes är beroende av att fler stater ansluter sig till avtalet och därmed stärker erkännandet av regimen i det internationella samfundet.

För att vidga perspektivet kan Ålandsöverenskommelsen vara värd att beakta, vilken trots att denna av många betraktas som en ensidig utfästelse från Finlands sida till Nationernas Förbund vunnit erkännande såsom en folkrättsligt bindande traktat. Denna tillkom på åtgärd av det finska folkförbundsrådet och har tillerkänts folkrättslig giltighet med viss objektiv status. Om detta sägs i doktrin att den främsta förutsättningen för att en traktat skall vara formellt giltig är att den internationella viljeförklaringen är utfärdad av en statlig myndighet med traktatslutande kapacitet. En traktat kan vara bilateral, multilateral eller ensidig ägnad att ändra eller påverka bestående rättslägen. Ett villkor för att en ensidig viljeförklaring skall kunna betraktas såsom en folkrättsligt giltig traktat är att denna avges i syfte att binda sig i

---

<sup>124</sup> Jacobsson & Klabbers, "Rest in Peace? New development concerning the wreck of M/S Estonia", Nordic Journal of International Law 69, s. 317-332, avsnitt 4, fotnot 36.

<sup>125</sup> Se *Reparation for injuries suffered in the service of the UN*, Advisory opinion, ICJ Reports 174, s. 185.

<sup>126</sup> Jacobsson & Klabbers, "Rest in Peace? New development concerning the wreck of M/S Estonia", Nordic Journal of International Law 69, s. 317-332, samt Ibid. fotnot 41.

<sup>127</sup> Ibid., avsnitt 5. Se även Simma, "The Antarctic Treaty as a treaty providing for an objective regime", 19 Cornell ILJ, s. 189-209.

<sup>128</sup> Jacobsson & Klabbers, "Rest in Peace? New development concerning the wreck of M/S Estonia", Nordic Journal of International Law 69, s. 317-332, avsnitt 5. Regional regim att ses som en form av regional sedvanerätt.

förhållande till ett eller flera subjekt samt att dessa uttryckligen eller tyst accepterar denna bundenhet.<sup>129</sup> Vidare sägs att det inte finns bestämda föreskrifter för sådana traktater.<sup>130</sup> Det fastslås att Ålandsöverenskommelsen, trots att denna enbart är upptagen i folkförbundsrådets tryckta protokoll och således inte undertecknats av någon part, ändå är giltig såsom folkrättslig traktat.<sup>131</sup> Juris doktor Tore Modeen menar att Ålandsöverenskommelsen är av bilateral karaktär grundad på överenskommelse mellan Finland och Sverige samt sedermera ställd under Nationernas Förbunds garanti.<sup>132</sup> Vidare anser han att denna överenskommelse fortfarande är gällande mellan Finland och Sverige med stöd av folkrättsliga regler.<sup>133</sup> Även då Ålandsöverenskommelsen samt dess partsfråga i många avseenden skiljer sig från Estoniaavtalet kan dess folkrättsliga status ändå vara intressant att beakta i ett resonemang kring objektiv status av territoriella regimer. Detta eftersom denna överenskommelse vunnit mer eller mindre universell acceptans i världssamfundet trots sin ursprungliga ensidiga form. Därav skulle en slutsats att objektiv status även kan uppnås då antalet stater vilka tillträtt ett avtal inte är många till antalet.

Slutligen är det lämpligt att kort behandla frågan rörande RMS Titanic och dess gravplats. Denna katastrof har inte obemärkt passerat någon och inte heller har minnet bleknat. Inte minst är fallet än idag aktuellt då Storbritannien, USA, Kanada och Frankrike 2003 slöt avtal, motsvarande Estoniaavtalet, till skydd av fartygets vrakplats.<sup>134</sup> Med likartat innehåll stadgas även här att vrakplatsen skall vara en sista viloplats för katastrofens offer och visas tillbörlig respekt. Därutöver poängteras vrakets kulturella samt historiska värde vilket kräver särskilt skydd och särskild lagreglering. Eftersom detta avtal är relativt nytt är det med spänning jag ska följa utvecklingen kring detta skyddsområdes territoriella status samt huruvida övriga utomstående stater väljer att följa dess bestämmelser.

---

<sup>129</sup> Modeen, *De folkrättsliga garantierna för bevarandet av Ålandsöarnas nationella karaktär*, s. 41f.

<sup>130</sup> Se exempelvis VCLT art. 2 och 11.

<sup>131</sup> Modeen, *De folkrättsliga garantierna för bevarandet av Ålandsöarnas nationella karaktär*, s. 41f.

<sup>132</sup> Modeen, *De folkrättsliga garantierna för bevarandet av Ålandsöarnas nationella karaktär*, s. 171f.

<sup>133</sup> Exempelvis att bortfall av en garant ej leder till att en traktatförpliktelse upphör.

<sup>134</sup> Se Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic inklusive Annex.

## 5 Slutsats

Jag har under arbetets gång ständigt blivit påmind om den oerhörda diskrepansen mellan den känslomässiga och den folkrättsliga aspekten rörande Estoniakatastrofen. Känslorna talar om att allt som kan göras, måste utföras, i syfte att förhindra intrång och kränkning av den gravfrid som alla maritima offer förtjänar. Kosta vad det kosta vill! Medan den folkrättsliga vetenskapen talar om att endast det som står i vår makt kan göras för att beskydda den maritima graven efter M/S Estonia.

Jag kan inget annat än förstå och beundra Sverige, som en av parterna, för allt som vår regering samt diverse organisationer gjort för att respektera och hedra minnet av de offer som 1994 förlorade sina liv. Men jag kan inte heller annat än att juridiskt ifrågasätta de grunder som den svenska, finländska och estländska regeringen byggt sitt resonemang på beträffande jurisdiktionen över M/S Estonias vrak.

Estoniaavtalet såsom multilateral traktat strider inte mot gällande folkrätt i det avseende det riktar sig gentemot avtalsparternas medborgare. Beträffande avtalets bindande verkan gentemot utomstående staters medborgare kan, i motsats till de avtalsslutande staternas mening, konstateras att en tolkning i denna riktning skulle underminera självaste grundmeningen med staters fria rätt att internt lagstifta och vara suverän. Att Estoniaavtalet skulle få rättslig bindande verkan gentemot alla stater är inte troligt. Därav följer att avtalet inte förändrar eller påverkar staternas möjlighet att på grund av detta hävda jurisdiktion.

Staternas möjlighet att inrätta skyddsområde följer samma argumentation som deras möjlighet att med bindande verkan lagstifta utanför sina egna gränser. Om det konstateras att varken Sverige, Finland eller Estland har legislativ jurisdiktion att binda utomstående stater till Estoniaavtalet så kan det också konstateras att staterna inte heller har rätt att inrätta ett skyddsområde, med bindande verkan gentemot utomstående stater, av det slag som avtalet gör.

Både Sverige, Finland och Estland har enligt gällande folkrätt jurisdiktion att lagföra sina egna medborgare med stöd av nationalitetsprincipen. Beträffande utomstående staters medborgare ligger ingen jurisdiktionsgrundande anknytningsprincip nära till hands. Skyddsprincipen och passiva personaltetsprincipen blir mycket svåra att tillämpa och huruvida effektprincipen har stöd i folkrätten även utanför ekonomiska områden samt om staternas territorium påverkas i sådan utsträckning som internationell rätt påbjuder av ett brott mot gravfriden är tveksamt. Slutligen återfinns då universalitetsprincipen vilken jag återkommer till. Vad avser judikativ jurisdiktion måste kort sägas att de avtalsslutande parterna till Estoniaavtalet inte har rätt att överlåta domsrätten till Sverige, såsom avtalet stadgar, då de inte ursprungligen innehar den lagliga titeln till rättigheten.

Då ett brott mot gravfriden inträffar, sker detta på internationellt vatten utanför samtliga avtalsslutande parters överhöghet. Detta innebär att varken Sverige, Finland eller Estland har rätt att med stöd i den internationella rätten förhindra, ingripa eller straffa andra staters medborgare att utöva sina friheter på det fria havet i enlighet med havsrättskonventionen. I praktiken skulle detta innebära stora svårigheter för Sverige att utöva exekutiv jurisdiktion gentemot en främmande stats fartyg om inte detta angör hamn eller annars kommer in på vårt inre vatten.

En betongövertäckning av vraket skulle hypotetiskt kunna vara möjligt med stöd av havsrättskonventionens bestämmelser om rätten för kuststat att uppföra anläggningar etc. på kontinentalsockeln. Under förutsättning att Finland, såsom kuststat, är beslutsfattare. Det måste dock poängteras att en sådan tolkning av havsrättskonventionens bestämmelser inte på något sätt är självklar och kan med all säkerhet bli föremål för motargumentation. Detta resonemang, i och med Finlands ratificerande av konventionen 1996, skulle ge Finland exklusiv jurisdiktion över anläggningen.

Sveriges, Finlands och Estlands egenmäktiga beslut att tillsätta en för staterna gemensam haverikommission, oavsett andra staters intresse att medverka eller ej, kan inte anses utgöra ett brott mot gällande folkrätt. Detta gäller oberoende av om IMO-rekommendationer frånträtts vilket påvisas av självaste innebörden av en rekommendation.

Slutligen återstår möjligheten att i framtiden tilldöma Estoniaavtalet en objektiv status tillämplig erga omnes. En utveckling i denna riktning delvis är beroende av att fler stater ansluter sig till avtalet och därmed stärker erkännandet av regimen i det internationella samfundet. Mot detta faktum talar dock Ålandsöverenskommelsen som genom sin objektiva genomslagskraft påvisar att objektiv status tillämplig erga omnes i vissa fall kan uppnås även då antalet stater vilka tillträtt ett avtal inte är många till antalet.

Det kan enbart konstateras att internationell rätt idag inte erbjuder någon klar och tillfredställande lösning på detta område. Vi kan endast enas om att internationell rätt idag är otillfredsställande på denna punkt och att denna ”lucka” återstår att fyllas. Huruvida en maritim grav kommer att tillerkännas status såsom objektiv regim eller ens att begreppet objektiv regim vinner full acceptans på den internationella arenan återstår för framtiden att utvisa.

Som en avslutning vill jag säga att det är med förhoppning jag inväntar framtidens utveckling för att se om en maritim grav kan tillförsäkras samma skydd och respekt såsom en jordbunden sådan oberoende av territoriell överhöghet och nationalitet.

# 6 Bilagor

## 6.1 Östersjön och dess kuststater.



## 6.2 M/S Estonias rutt och olycksplats



## 6.3 Lag (1995:732) om skydd för gravriden vid vraket efter passagerarfär-

## tyget Estonia

Utfärdad: 1995-06-08

SFS nr: 1995:732

Departement: Justitiedepartementet L5

1 § I denna lag finns bestämmelser till skydd för gravfriden i vraket efter passagerarfartyget Estonia och i ett anslutande område i Östersjön. Det skyddade området är rektangulärt och har, enligt det geodetiska referenssystemet World Geodetic System 1984 (WGS 84), följande positioner som hörn.

1. 59 grader 23,500 minuter nordlig bredd  
21 grader 40,000 minuter östlig längd
2. 59 grader 23,500 minuter nordlig bredd  
21 grader 42,000 minuter östlig längd
3. 59 grader 22,500 minuter nordlig bredd  
21 grader 42,000 minuter östlig längd
4. 59 grader 22,500 minuter nordlig bredd  
21 grader 40,000 minuter östlig längd

2 § Dykning och annan undervattensverksamhet får inte bedrivas i vraket efter passagerarfartyget Estonia eller inom det område som anges i 1 § andra stycket. Förbudet gäller dock inte verksamhet som avser att täcka över eller skydda vraket eller att förhindra förorening av den marina miljön från vraket, om verksamheten bedrivs av en myndighet i Estland, Finland eller Sverige eller på uppdrag av en sådan myndighet.

3 § Den som uppsåtligen bryter mot 2 § döms till böter eller fängelse i högst två år. För försök döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

4 § Föremål som någon har kommit över vid brott mot denna lag eller föremålets värde skall förklaras förverkat, om det inte är uppenbart oskäligt. Detsamma gäller ersättning som har lämnats till den som har begått ett sådant brott.

Egendom som har använts som hjälpmedel vid brott mot denna lag får förklaras förverkad, om det behövs för att förebygga brott eller om det annars finns särskilda skäl. I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat.

5 § För brott mot denna lag döms vid svensk domstol, även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig.

----- slut på dokumentet -----



#### 6.4 Estoniaavtalet med tillhörande protokoll

##### **Agreement between the Republic of Estonia, the Republic of Finland and the Kingdom of Sweden regarding the M/S Estonia.**

The Republic of Estonia, the Republic of Finland and the Kingdom of Sweden, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Recalling the disaster on the night of 28 September 1994 when the M/S Estonia sank in the Baltic Sea on her way from Tallinn to Stockholm,

Wishing to protect the M/S Estonia, as a final place of rest for victims of the disaster, from any disturbing activities,

Urging the public and all other States to afford appropriate respect to the site of the M/S Estonia for all time,

Have agreed as follows:

##### *ARTICLE 1*

The wreck of the M/S ESTONIA and the surrounding area, as defined in Article 2, shall be regarded as a final place of rest for victims of the disaster, and as such shall be afforded appropriate respect.

##### *ARTICLE 2*

The area constituting the final place of rest shall for the purpose of this Agreement be delimited by straight lines from point No. 1 through points No. 2, 3, 4 and back to point No. 1:

Point No. 1 (Upper Left) 59°23,500'N, 21°40,000'E

Point No. 2 (Upper Right) 59°23,500'N, 21°42,000'E

Point No. 3 (Lower Right) 59°22,500'N, 21°42,000'E

Point No. 4 (Lower Left) 59°22,500'N, 21°40,000'E;

all positions defined by geographical coordinates in World Geodetic System 1984 (WGS 84).

##### *ARTICLE 3*

The Contracting Parties hereby agree that the M/S ESTONIA shall not be raised.

##### *ARTICLE 4*

1. The Contracting Parties undertake to institute legislation, in accordance with their national procedures, aiming at the criminalization of any activities disturbing the peace of the final place of rest, in particular any diving or other activities with the purpose of recovering victims or property from the wreck or the sea-bed.

2. The Contracting Parties undertake to make it possible to punish the commission of an offence, established in accordance with paragraph 1 of this Article, by imprisonment.

3. Notwithstanding the above provisions, a Contracting Party may take measures to cover the wreck or to prevent pollution of the marine environment from the wreck.

*ARTICLE 5*

Each Contracting Party undertakes to submit information to another Contracting Party on pending or on-going activities having been criminalized in conformity with Article 4 and involving a vessel flying the flag of that Contracting Party.

*ARTICLE 6*

This Agreement shall enter into force thirty days after the date when the Contracting Parties have notified the other Contracting Parties in writing that the necessary constitutional procedures for its entry into force have been completed.

Done at Tallinn on 23 February 1995 in three originals, each in the English language.

In witness whereof the undersigned, duly authorized thereto, have signed this agreement:

For the Republic of Estonia  
For the Republic of Finland  
For the Kingdom of Sweden

*J. Luik*  
*J. Kaurinkoski*  
*L. Grundberg*

**Protocol additional to the Agreement between the Republic of Estonia, the Republic of Finland and the Kingdom of Sweden regarding the M/S**

## **Estonia**

The Government of the Republic of Estonia, the Government of the Republic of Finland and the Government of the Kingdom of Sweden being Parties to the Agreement on the protection of the wreck of the m/s Estonia, signed at Tallinn on 23 February 1995, wishing to further strengthen the protection of the wreck, as a final place of rest for the victims of the disaster, from any disturbing activities, have agreed as follows:

### Article 1

All States, wishing to do so, may accede to the Agreement between the Republic of Estonia, the Republic of Finland and the Kingdom of Sweden on the protection of the wreck of the m/s Estonia, signed at Tallinn on 23 February 1995.

### Article 2

States acceding to the Agreement shall deposit its instrument of accession with the Government of Sweden.

### Article 3

The Agreement shall enter into force for a State acceding to the Agreement on the date of the deposition of the instrument of accession with the depositary.

Done at Stockholm on April 23, 1996.

For the Government of the Republic of Estonia  
For the Government of the Republic of Finland  
For the Government of the Kingdom of Sweden

*M. LAIDRE*  
*H. TALVITIE*  
*A. BJURNER*

# 7 Källförteckning

## 7.1 Monografier

- Bring & Mahmoudi *Sverige och Folkrätten*, Norstedts juridik, Stockholm, 1998.
- Christie & Hildreth *Coastal and Ocean Management in a nutshell*, 2:nd ed., West Group, Minnesota, 1999.
- Jacobsson, Marie *The Antarctic Treaty System – Erga omnes or Inter Partes?*, Vetenskaplig avhandling för avläggande av juris doktorsexamen, Lunds Universitet, 1998.
- Jareborg & Zila *Straffrättens påföljdslära*, Upplaga 1:2, Norstedts juridik, Stockholm, 2000.
- Koskenniemi och Lehto *Finland and the Law of the Sea*, Kluwer, Haag, 1997.
- Malanczuk, Peter *Akehurst's - Modern introduction to International Law*, 7:th ed., Routledge, 1997.
- Meessen, Karl M. *Extraterritorial Jurisdiction in Theory and Practise*, Kluwer Law International, London, 1996.
- Modeen, Tore *De folkrättsliga garantierna för bevarandet av Ålandsöarnas nationella karaktär*, Meddelanden från Institutet för samhällsforskning upprätthållet av Statsvetenskapliga fakulteten vid Åbo Akademi, SER. A no 76, Åbo, 1973.
- Reuter, P. *Introduction to the Law of Treaties*, London, 1989.
- Shaw, Malcolm N. *International Law*, 4:th ed, Cambridge University Press, 1997.
- Sinclair, I. *The Vienna Convention on the Law of the Treaties*, Manchester, 1984.
- Spinedi, M & Simma, B *United Nations Codification of State Responsibility*, New York, 1987.

Strömberg och Melander *Folkrätt*, uppl. 6, Studentlitteratur, Lund, 2003.

Subedi, Surya P. *Land and Maritime Zones of Peace in International Law*, Clarendon Press, Oxford, 1996.

1980 DIGEST 999 & 1006.

Den för Estland, Finland & Sverige gemensamma haverikommissionens Slutrapport om M/S Estonias förlisning i Östersjön, Helsingfors 1998.

Japanese Annual International Law, volume 29, 115, 1986.

Nordic Journal of International Law vol. 69, 2000.

UN Conference on the Law of Treaties, Official Records, First Session, 371 och 380.

UN Conference on the Law of Treaties, Documents of the Conference, 108 och 184.

Yearbook of the International Law Commission 1960, 1964, 1966, 1974.

## 7.2 Artiklar och övrigt material

Dromgoole & Gaskell *“Who has a Right to Historic Wrecks and Wreckage?”*, 2 International Law Journal, Cultural Prop. 217, 1993.

Jacobsson & Klabbers *“Rest in Peace? New development concerning the wreck of M/S Estonia”*, Nordic Journal of International Law 69: 317-332, Kluwer Law International, 2000.

Jacobsson, Marie *“Om folkrätt och maritim säkerhet”*, Inträdesanförande i Kungliga Krigsvetenskapsakademiens handlingar & tidskrift, avd II, 2002.

Roach, Ashley *“Sunken Warships and Military Aircraft”*, United States Department of the Navy, Washington DC, 2001 (återfinns på [www.history.navy.mil/branches/org12-7j.htm](http://www.history.navy.mil/branches/org12-7j.htm)).

Simma, *“The Antarctic Treaty as a treaty providing for an objective regime”*, s. 189-209, 19 Cornell International Law Journal, 1986.

Tomth, Lars                      Intervjumaterial från intervju med Peter Nobel, 31 mars 1998, Sekretariatet för Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder (återfinns på [www.estoniasamlingen.se](http://www.estoniasamlingen.se)).

Treves, Tullio                    “*The law of the sea: the EU and it´s member states*”, s.127-150, Koskenniemi och Lehto, *Finland and the Law of the Sea*, Kluwer, Haag, 1997.

Utrikesdepartementets pressmeddelande per den 29 januari 1999, ”The Estonia Disaster – Facts”, dossier nr. 4, avdelning R, grupp 90, 1999.

### **7.3 Lag & Offentligt tryck**

Brottsbalken

Lag (1995:732) om skydd för Gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia.

Lag (1990:712) om undersökning av olyckor.

Regeringens Proposition 1994/95:190 Skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia.

SÖ 1921:26, Konvention om Ålandsöarnas icke-befästade och neutralisering, svensk officiell översättning.

SÖ 1995:36, Estoniaavtalet, svensk officiell översättning.

SÖ 2000:1, Havsrättskonventionen, 1982, svensk officiell översättning.

### **7.4 Traktater & Instrument**

Treaty of Utrecht, July 13, 1713, between England and Spain (28 CTS 295, 1713-4).

Berlin Act, February 26, 1885, between Germany, United States of America, Austria-Hungary, Belgium, Denmark, France, Great Britain, Italy, the Netherlands, Portugal, Russia, Spain, Sweden-Norway and Zanzibar (återfinns på <http://web.jjay.cuny.edu/~jobrien/reference/ob45.html>).

Convention Respecting Free Navigation of Suez Canal, October 29, 1888, between Great Britain, Germany, Austria-Hungary, Spain, France, Italy,

The Netherlands, Russia and Turkey (1909, 3 AJIL, Supp. 123; 79 BFSP 18).

US Sherman Antitrust Act, 1896 (15 United States Code).

Treaty of Versailles, June 28, 1919, between 32 states with United States, Britain, France, Italy and Japan as dominating powers (225 CTS 188).

Convention Respecting the Non-fortification and Neutralisation of the Aaland Islands, October 20, 1921, between Germany, Denmark-Iceland, Estonia, Finland, France, Great Britain, Ireland, India, Italy, Latvia, Poland and Sweden (SÖ 1921:26).

Montreux Convention, December 11, 1936, between Bulgaria, France, Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, India, the Hellenes, Japan, Romania, Turkey, the Soviet Union and Yugoslavia (återfinns på <http://www.turkishpilots.org/DOCUMENTS/montro.html>).

International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954 (327 UNTS 3).

Neutraliseringen av Luxemburg May 11, 1867 och Neutraliseringen av Österrike May 15, 1955, between Soviet Union, the United States, the United Kingdom, France and Austria (1956, 50 AJIL, 418).

Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone, 1958 (AJIL 52, 1958, 834).

Geneva Convention on the High Seas, 1958 (AJIL 52, 1958, 842).

Geneva Convention on the Continental Shelf, 1958 (AJIL 52, 1958, 858).

Treaty on Principles governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space including the Moon and Other Celestial Bodies, January 27, 1967 (610 UNTS 205).

Vienna Convention on the Law of Treaties, My 22, 1969, entry into force January 27, 1980 (ILM 8, 1969, 679). Även kallad 1969 års Wienkonvention.

General Assembly Resolution 2749 (XXV) on the Demilitarization of the Deep Sea-bed, December 17, 1970 (återfinns på [www.unesco.org](http://www.unesco.org)).

Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping Wastes and Other Matter, 1972 (ILM 11, 1972, 262).

International Convention on the Suppression and Punishment of the Crimes of Apartheid, 1973 (ILM 13, 1974, 50).

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (ILM 12, 1973, 1319).

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, MARPOL 73/78 (återfinns på <http://www.imo.org>).

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1 November, 1974, entry into force May 25, 1980 (återfinns på <http://www.imo.org>).

Panama Canal Treaty, 1977 (ILM 16, 1977, 1022)

Vienna Convention on the Succession of States in Respect of Treaties, 1978 (ILM 17, 1978, 1488). Även kallad 1978 års Wienkonvention.

ILC Draft Articles on State Responsibility, 1980 (ILC Yearbook 1980, vol 2, part 2)

United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (ILM 21, 1982, 1261).

Convention against Torture and other Cruel, Inhuman and Degrading Treatment or Punishment, 1984 (ILM 23, 1984, 1027; amended text in ILM 24, 1985, 535).

Basel Convention on the Control of Transboundary Movements on Hazardous Wastes and Their Disposal, March 22, 1989, entry into force 1992 (ILM 28, 1989, 652).

Agreement between The Republic of Estonia, The Republic of Finland and The Kingdom of Sweden regarding the M/S Estonia, February 23, 1995 (återfinns på [http://www.estemb.se/failid/435/estonia\\_eng.pdf](http://www.estemb.se/failid/435/estonia_eng.pdf)).

Protocol additional to the Agreement between The Republic of Estonia, The Republic of Finland and The Kingdom of Sweden regarding the M/S Estonia, April 23, 1996 (återfinns på [http://www.estemb.se/failid/370/estonia\\_lisaprot\\_eng.pdf](http://www.estemb.se/failid/370/estonia_lisaprot_eng.pdf)).

International Maritime Organisation Resolution A.637(16), vilken ersattes av Resolution A.849(20) i november 1997 (återfinns på [www.imo.org](http://www.imo.org)).

The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, i Annex till IMO Res. A 849 (20), 1997 (återfinns på [www.imo.org](http://www.imo.org)).

Agreement concerning the shipwrecked vessel RMS Titanic between United Kingdom, September 29, 2003 (Statutory Instrument 2003 No. 2496), and United States of America, June 18, 2004 (återfinns på <http://www.legislation.hmso.gov.uk/si/si2003/20032496.htm> resp. <http://www.state.gov/g/oes/rls/or/2004/33709.htm>).



RP 53/2004 rd 241034, Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om Finlands ekonomiska zon samt vissa lagar som har samband med den. (återfinns på UM's hemsida [www.formin.fi](http://www.formin.fi).)

## 7.5 Rättsfall

*Free Zones of Upper Savoy and the District of Gex*, Permanent Court International Justice, Ser. A/B, No. 46.

*Sverige v. Capri Marine Ltd.*, Högsta Domstolen Mål nr. Ö 4158-02, 2002.

*Holmes v. Bangladesh Biman Corp.*, 1 Appeal Case 1112:87, International Law Reports, 1989.

*Reparation for injuries suffered in the service of the UN*, International Court of Justice Reports 174, 1949.

*Klein v. Unidentified Wrecked and Abandoned Sailing Vessel*, 11:th Circuit Court of Appeals, 1985.

*RMST as salvor-in-possession of the wreck R.M.S. Titanic, Inc. v. Haver*, 171 Federal Reporter (Third Series) 943, 959, 967-8, 4:th Circuit Court of Appeals, 1999, cert. Denied, 120 S. Ct. 74, 1999.

*United States v. Aluminum Co. Of America*, 148 Federal Reporter (Second Series) 416, 1945.

*United States v. Florida*, 5:th Circuit Court of Appeals, 1975.

*United States v. Insurance Antitrust Case*, 89 American Journal of International Law 42, 1995.