

PRAXIS OCH KORTARE BIDRAG

Professor emeritus Peter Wetterstein, Åbo Akademi

Några kommentarer i anledning av *Eagle S*-domen (Helsingfors tingsrätt 3.10.2025)

I min tidigare artikel ”Balticconnector-incidenten – möjlig ersättningsskyldighet och dess förverkligande” i JFT 5–6/2024, s. 516–551 diskuterades frågan om ingripanden mot främmande fartyg i Finlands exklusiva ekonomiska zon (EEZ). Tankfartyget *Eagle S* är i detta sammanhang extra intressant på grund av att de finska myndigheterna lyckades förmå fartyget att från Finlands EEZ insegla till finska farvatten. Förundersökning inleddes och tre medlemmar av fartygets befäl åtalades sedermera för grova brott i Helsingfors tingsrätt som gav sin dom i ärendet 3.10.2025.

1. Bakgrundsuppgifter

1.1 Händelsen

Den 25 december 2024 uppdagades att elkabeln Estlink 2 mellan Estland och Finland jämte fyra datakablar hade skadats. Tankern *Eagle S*, som var på väg från ryska Ust-Luga västerut i Finska viken, rörde sig över kablarna vid denna tidpunkt. Fartyget var lastat med 35 000 ton blyfri bensin och registrerat på Cooköarna samt ägt av bolaget Caravella LLC-FZ med säte i Förenade Arabemiraten.

De finska myndigheterna uppmanade *Eagle S* som befann sig inom Finlands EEZ att komma till finskt territorium, så att polisen och gränsbevakningen kunde borda och undersöka fartyget. Fartygets befälhavare hörsammade uppmaningen och fartyget ankrade samt kvarstadsbelades av myndigheterna utanför Borgå (Sköldviks hamn).

1.2 Besvär över kvarstadsbeslutet

Eagle S ägare bestred myndigheternas kvarstadsbeslut och krävde att fartyget skulle frigges. Från ägarens sida framfördes bland annat att då ett eventuellt brott hade skett utanför Finlands territorialvatten saknade domstolen behörighet. Helsingfors tingsrätt förkastade medelst beslut av 3 januari 2025 ägarens ansökan och vidhöll kvarstadsbeslutet. Domstolen anförde bland annat ”att då det misstänkta brottets

verkningar sträcker sig till Finland, har de finska myndigheterna haft behörighet att rikta undersökningsåtgärder mot fartyget” [*min övers.*].¹

Fartygsägaren ansökte av Helsingfors hovrätt om tillstånd till fortsatt handläggning av ärendet, men sådant tillstånd beviljades inte. Därefter har ärendet gått till Högsta domstolen som beviljade sökanden besvärstillstånd över hovrättens beslut.²

1.3 Polisens undersökningar

I själva ärendet företog polisen tekniska undersökningar ombord på fartyget och förhör med besättningen men kunde inte påvisa att fartyget i sabotagesyfte med sitt ankare hade skadat elkabeln eller andra kablar. Fartyget frigavs 28 februari 2025. Även de skadelidande hade i ersättningstryggande syfte sökt kvarstad av *Eagle S* men den verkställdes inte.³ Kostnaderna för kablarnas reparation har uppgått till närmare 60 miljoner euro.⁴

Centralkriminalpolisen i Finland (CKP) som ledde förundersökningen meddelade emellertid den 13 juni 2025 att fartygets befäl, det vill säga befälhavaren, överstyrmanen och ytterligare en styrman, misstänks för grovt sabotage (34 kap. 3 § strafflagen) och grovt störande av datakommunikation (38 kap. 6 § strafflagen).⁵ Ärendet överfördes till riksåklagarens byrå och den 12 augusti 2025 rapporterades i media att biträdande riksåklagaren beslutat att väcka talan mot de misstänkta för uppsåtlig skadegörelse. I tillägg till den fysiska skadan på kablarna har kabelbrotten enligt åklagaren orsakat allvarlig fara för energiförsörjningen och telekommunikationen i Finland.

2. Behandlingen av åtalen i Helsingfors tingsrätt

2.1 Åtalspunkterna

Vid rättegången som började den 25 augusti 2025 vid Helsingfors tingsrätt omfattade åtalen förutom de ovan nämnda brottsrubriceringarna (under 1.3) även sekundära och alternativa åtalspunkter. Ifall det under rättegången framgick att kriterierna för grovt sabotage inte är uppfyllda kunde svarandena dömas för sabotage (strafflagen 34 kap. 1 §), grov skadegörelse

¹ Helsingfors tingsrätts beslut 25/39 3.1.2025 (nr PK24/8677) s. 6.

² Högsta domstolens beslut 2.4.2025 (nr 1027 2665).

³ Om kvarstad av fartyg se närmare nedan avsnitt 3.

⁴ Vid behandlingen av straffyrkandena i Helsingfors tingsrätt krävde Fingrid Oyj och Elering AS av svarandena i ersättning för Estlink 2-elkabelns reparation 55,3 miljoner euro jämte ränta och för utebliven inkomst 50 miljoner euro. Elisa Oyj krävde 287,000 euro i ersättning för kabelskadorna. Helsingfors tingsrätts dom 3.10.2025 (nr 1035 6447) s. 5.

⁵ *Turun Sanomat* 14.6.2025.

(strafflagen 35 kap. 2 §) eller orsakande av allmän fara (strafflagen 34 kap. 7 §).

Fartygets befälhavare och de övriga svarandena på *Eagle S* bestred åtal. Befälhavaren anförde att fråga varit om en olyckshändelse och att han inte vetat att fartygets ankare skadat kablar på havsbotten. Vidare uppgav han att man ombord på *Eagle S* inte observerat att ankaret släpade efter fartyget. Fartygets sänkta hastighet berodde på ett motorfel. De åtalade saknade därför uppsåt till skadorna.

Men de åtalade bestred dock i grunden de finska domstolarnas straffrättsliga behörighet, eftersom kabelbrotten skedde inom den ekonomiska zonen utanför finskt territorialvatten.

2.2 Behandlingen av ärendet

Inledningsvis konstaterade tingsrätten att åklagaren inte hade påstått att svarandenas uttryckliga avsikt varit att kapa eller skada undervattenskablar eller att de handlat på någon annans vägnar. Men de hade dock i enlighet med gärningsbeskrivningarna uppsåtligt försummat sina skyldigheter och därmed gjort sig skyldiga till de i åtalen nämnda brotten.

Tingsrätten diskuterade kännetecknen för de i åtalen nämnda brotten grovt sabotage och (sekundärt) sabotage. Brottsrubriceringen sabotage kräver i sin grundform att allvarlig⁶ fara åsamkas energiförsörjningen, den allmänna hälsovården, försvarsväsendet eller andra jämförbara verksamheter. Faran bör vara konkret. Det allvarligare brottet *grovt sabotage* förutsätter att särskilt allvarlig fara förorsakas någon för samhället viktig verksamhet genom den hotande skadans sannolikhet, långvarighet, omfattning eller annat skäl.⁷

Tingsrätten ansåg att kapandet av elkabeln Estlink 2, som vid skadetillfället huvudsakligen levererade el till Estland, inte uppfyllde kriterierna för vare sig sabotage eller grovt sabotage. Som skäl anförde tingsrätten bland annat:

Kännetecknen för sabotage skyddar för det första energiförsörjning. Tingsrätten anser att energiförsörjningen i detta sammanhang bör tolkas så att den närmast avser tillgången till el och dess tillräcklighet. Energiförsörjning bör inte med hänsyn till de av legalitetsprincipen uppställda begränsningarna tolkas så att den omfattar elmarknadens verksamhet mera vidsträckt eller överföring av el utomlands. I den utsträckning som kabelbrottet enligt åtalsbeskrivningen har utsatt elförsörjningen för fara i andra länder har följderna inte i enlighet med 1 kap. 10 § strafflagen uppkommit i Finland. [...] Enligt utredningen i målet kunde kabelbrottet i värsta fall ha orsakat höjning av

⁶ Med termen ”allvarlig” hänvisas till både skadans sannolikhet och dess omfattning. Domen s. 11.

⁷ Domen s. 11.

eltarifferna och några timmars elavbrott inom olika områden. Faran har i detta avseende varit jämförelsevis betydande men inte ändå jämförbar med det i lagens förarbeten nämnda lamsländet av samhällets aktiviteter. [...] På grund av detta anser tingsrätten att handlingen inte orsakat följder i enlighet med kännetecknen för sabotage och sålunda inte heller för grovt sabotage i Finland. Slutledningen beträffande elkabeln stöds även av att kabeln vid gärningstidpunkten användes för överföring av el från Finland till Estland (*min övers.*).

Däremot ansåg tingsrätten att svarandenas handlande uppfyllde kriterierna för grovt störande av datakommunikation samt den alternativa åtalpunkten grov skadegörelse. De åtalade hade försummat sina skyldigheter att kontrollera ankarmaskineriets skick samt närmare utreda orsaken till fartygets minskade hastighet då det tio ton vägande ankaret fallit och släpat 90 km efter fartyget. De skadelidande hade orsakats stor ekonomisk förlust som för de finska bolagens del hade uppkommit i Finland.⁸

Skadeorsakandet hade skett inom Finlands EEZ och i princip kan finsk straffrätt bli tillämplig. Enligt 1 kap. 1 § i strafflagen tillämpas finsk lag på brott som begåtts i Finland. Vidare följer av 10 § 1 mom. i sagda kap. att ett brott anses vara begånget såväl där den brottsliga handlingen företogs som där den rekvisitsenliga följden av brottet framträdde. Samma lagrum gäller även underlåtenhetsbrott.⁹

I föreliggande ärende hade brottets följder uppkommit i Finland. Även tingsrätten konstaterade att den finska strafflagen i princip kunde tillämpas på gärningar som begåtts utanför Finlands område – förutsatt att de i den aktuella brottsbeskrivningen nämnda följderna inträffat i Finland.¹⁰

Dessutom ingår bestämmelser om finska domstolars straffrättslig behörighet även i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) 5 kap. 10 § och specifikt om miljöbrott i 5 kap. 11 §.

Tingsrätten diskuterade emellertid också 1 kap. 15 § i strafflagen som behandlar frågan om internationella avtals eller i övrigt folkrättens begränsande betydelse för tillämpningsområdet för finsk straffrätt.¹¹ Härvid åberopade tingsrätten artikel 58 i

⁸ Se fotnot 4.

⁹ Ett sådant brott ”anses vara begånget såväl där gärningsmannen borde ha handlat som där den rekvisitsenliga följden av brottet framträdde”.

¹⁰ Domen s. 10.

¹¹ Lagrummet lyder: ”Om en internationell överenskommelse som är förpliktande för Finland eller någon annan författning eller bestämmelse som är internationellt förpliktande för Finland i något fall begränsar tillämpningsområdet för finsk straffrätt utöver vad som stadgas i detta kapitel, skall begränsningen följas såsom avtalats. Utan hinder av detta kapitel skall dessutom iakttas de begränsningar av tillämpningsområdet för finsk lag som följer av allmänt erkända folkrättsliga regler.”

UNCLOS¹² som föreskriver fri sjöfart inom kuststaternas ekonomiska zoner¹³ och artikel 92 om fartygs status.¹⁴ Särskilt betydelsefull i sammanhanget är artikel 97.1 som gäller straffrättslig jurisdiktion avseende kollision eller annan navigeringsincident:

I händelse av kollision eller annan navigeringsincident, som berör fartyg på det fria havet och som medför straffrättsligt eller disciplinärt ansvar för befälhavare eller annan person i tjänst på fartyget, får straffrättsligt eller disciplinärt förfarande ej inledas mot sådan person inför andra judiciella eller administrativa myndigheter än myndigheterna i flaggstaten eller i den stat där personen är medborgare.

Med hänvisning till att kabelskadorna i föreliggande ärende orsakats ombord på *Eagle S* som befunnit sig inom Finlands EEZ som utgör en del av det fria havet och fråga varit om besättningens handlande ("navigeringsincident") ansåg tingsrätten att den saknade straffrättslig behörighet gentemot befälhavaren och de åtalade styrmännen. Därtill hänvisade tingsrätten till lagen om skydd för vissa undervattensledning (145/1965) som utanför Finlands territorialvattengräns gäller endast fartyg under finsk flagg, finska medborgare och finska sammanslutningar.¹⁵

Eftersom finsk straffrätt inte kunde tillämpas i ärendet avvisade Helsingfors tingsrätt åtalen jämte de ersättningsanspråk som grundade sig på dessa.

¹² När det gäller kuststaternas rätt att utöva jurisdiktion på sina vattenområden är den centrala utgångspunkten FN:s havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea) som ingicks i Montego Bay 10 december 1982. Konventionen är en bred reglering av frågor med anknytning till havsrätten och dess bestämmelser hade i stor utsträckning blivit internationell sedvanerätt redan innan konventionen trädde i kraft 16 november 1994. Konventionen är även bindande för Finland och innehåller bland annat bestämmelser om avgränsningen av olika havsområden och kuststaternas rättigheter.

¹³ Artikel 58.1 lyder: "I den ekonomiska zonen åtnjuter alla stater, vare sig de är kuststater eller kustlösa stater, med förbehåll för tillämpliga bestämmelser i denna konvention, de i artikel 87 avsedda friheterna till sjöfart och överflygning, utläggande av undervattenskablar och rörledningar samt annan enligt folkrätten legitim användning av havet i samband med dessa friheter, såsom de som har samband med fartygs och luftfartygs framförande samt skötsel av undervattenskablar och rörledningar och är förenliga med övriga bestämmelser i denna konvention."

¹⁴ Fartyg skall segla under endast en stats flagg och vara underkastade denna stats exklusiva jurisdiktion på det fria havet utom i undantagsfall, varom uttryckligen stadgas i internationella fördrag eller i UNCLOS.

¹⁵ Se även fotnot 16.

3. Några synpunkter på domen

Utgående från en strikt bokstavstolkning av bestämmelserna i UNCLOS (särskilt artikel 97.1, jfr artikel 113¹⁶) kan nog ett sådant slutresultat nås. Ett ingrepp mot ett utländskt fartyg på det fria havet och inom en kuststats ekonomiska zon är i utgångspunkten ett folkrättsbrott. Ingreppet kränker flaggstatens exklusiva jurisdiktion (*flaggstatsjurisdiktionen*)¹⁷ och måste förankras i UNCLOS eller andra konventioners bestämmelser.¹⁸

Men uppmärksammas bör att skadeorsakandet skedde inom Finlands EEZ där flaggstatens behörighet begränsas enligt lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004, nedan EEZ-lagen) som utformats med iakttagande av bestämmelserna i UNCLOS. Beträffande finska statens rättigheter och jurisdiktion i EEZ bestäms i 1 kap. 2 § 2 mom. att

[i] den ekonomiska zonen har Finland i enlighet med folkrätten jurisdiktion med avseende på uppförande och användning av konstgjorda öar, anläggningar och andra konstruktioner samt på skydd av den marina miljön och marinvetenskaplig forskning, liksom också andra av folkrätten erkända rättigheter och skyldigheter.

Se också artikel 56 i UNCLOS¹⁹ och de tidigare nämnda stadgandena om straffrättslig behörighet i lagen om Finlands ekonomiska zon (ovan s. 376).

Sålunda har Finland viss straffrättslig behörighet för skadegörelse som sker på dess EEZ. Med hjälp av en dynamisk och anpassande tolkning av UNCLOS kunde man på ett mera allmänt plan argumentera att skrivningen ”konstgjorda öar, anläggningar

¹⁶ Helsingfors tingsrätt noterade också artikel 113 som lyder: ”Varje stat skall anta de lagar och andra författningar som behövs för att straffbelägga handling som uppsåtligen eller genom vårdslöshet vållas ombord på *ett fartyg som för dess flagg (min kursiv.)* eller av person underkastad dess jurisdiktion, om handlingen medför brott eller skada på undervattenskabel i det fria havet, varigenom telegraf- eller telefonförbindelse kan avbrytas eller hindras, eller på undervattensrörledning eller högspänningskabel. Denna föreskrift omfattar även handling som är avsedd att leda till eller som kan framkalla fara för sådant brott eller sådan skada...” Tingsrätten konstaterade att bestämmelsen ger flaggstaten exklusiv jurisdiktion (domen s. 15). I denna fråga instämmer jag med Henrik Ringbom som utförligt diskuterar tingsrättens ställningstagande samt konkluderar att inget i bestämmelsens text eller dess motsvarighet i finsk rätt talar för flaggstatens exklusiva jurisdiktion. Se närmare Henrik Ringbom, Finsk straffjurisdiktion och havsrätten – Tankar med anledning av Helsingfors tingsrätts dom i *Eagle S* målet, manuskript för publicering i Festskrift Ämnesföreningen Stadga r.f. 1996 - 2026, s.12–14.

¹⁷ Se artiklarna 90–94 i UNCLOS.

¹⁸ Se närmare till exempel Frede Rønning Rangnes, Inngrep overfor forurensende skip på åbent hav og i økonomiske sone. Marlus No. 531. Sjørettsfondet 2020, s. 7–15.

¹⁹ Artikel 56 innehåller detaljerade bestämmelser om kuststatens rättigheter och skyldigheter i den ekonomiska zonen.

och andra konstruktioner” även borde omfatta gasrör och kablar.²⁰ De övergripande intressen som i betydande grad styr konventionens målsättning talar för kuststatens strävan att kunna skydda även sin undervattensinfrastruktur. Kuststaten har ett starkt intresse av ostörd verksamhet med undervattensrör och kablar inom sin ekonomiska zon. Förutom de ekonomiska intressena kan också eltilförseln, datakommunikationen och mera allmänt kuststatens skyddsbehov, säkerhet och försörjningsberedskap nämnas. Nya cyberhot i form av sabotage och annan skadegörelse bör härvid tas i beaktande.²¹

I föreliggande ärende kunde Helsingfors tingsrätt inte finna uppsåtligt handlande hos de åtalade besättningsmännen ombord på *Eagle S*. Men de allvarliga brottsrubriceringarna grovt störande av datakommunikation och grov skadegörelse ansågs ha uppfyllts. Ändå avvisade tingsrätten åtalen och de krävda ersättningarna med hänvisning främst till artikel 97.1. i UNCLOS (ovan s. 377).

Intresset riktas härvid till denna artikels centrala skrivning ”kollision eller annan navigeringsincident, som berör fartyg på det fria havet”. UNCLOS saknar en närmare bestämning av texten, men tingsrätten bedömde att föreliggande händelse och besättningsens handlande kunde ses som en ”navigeringsincident”.

Inledningsvis kan beträffande tolkningen av artikel 97.1 sägas att ordet ”kollision” som utgångspunkt inte är svårtolkat. Sammanstötningar mellan fartyg hör till vardagen inom sjöfarten. Men man kan i framtiden råka ut för situationer där ett fartyg i sabotagesyfte eller annars uppsåtligt orsakar en kollision. Gäller flaggstatens exklusiva straffrättsjurisdiktion exempelvis då dess fartyg uppsåtligt skadar ett annat fartyg inom en kuststats ekonomiska zon? Tolkningsmaterialet i detta avseende är knapphändigt men man kan nog med fog ifrågasätta en sådan tolkning.²²

Vid andra sammanstötningar än mellan fartyg riktas intresset mot uttrycket ”navigeringsincident” som också gäller kabelbrotten orsakade av *Eagle S*. Nämnade uttryck kan ses som en sammanslagning av två ord navigering och incident. Ett fartygs navigering kan i ett lite bredare perspektiv ses som ett uttryck för fartygets nautiska

²⁰ Jfr Peter Wetterstein, *Balticconnector-incidenten – möjlig ersättningsskyldighet och dess förverkligande*. JFT 5–6/2024, s. 520–521, 526–527 med litteraturhänvisningar.

²¹ Jag kan instämma med Henrik Ringbom – Alexander Lott, Chapter 6 *Sabotage of Critical Offshore Infrastructure: A Case Study of the Balticconnector Incident*, som anför s. 162 i verket Alexander Lott (ed.), *Maritime Security Law in Hybrid Warfare*. Brill 2024: “...it seems clear that the overall interests underlying the LOSC heavily favor the interests of States who seek to have their undersea infrastructure intact; it is difficult to find anything in the text of the Convention or in its underlying object and purpose that would protect actors or States that seek to abuse the provisions of the LOSC for carrying out sabotage activities at sea, or to protect ships that may reasonably be suspected to be involved in such activities from further investigation.”

²² Jfr piratverksamhet som inte åtnjuter folkrättsligt skydd. Se bl.a. Kari Hakapää, *Uusi kansainvälinen oikeus*. Talentum 2010, s. 406.

handhavande, dvs. dess framförande, navigering och sjömansmässiga handhavande²³ (jfr begreppet ”gott sjömanskap”), men i detta sammanhang täcker det åtminstone ett fartygs framförande och navigering. Ordet ”incident” för tankarna till en ”olycka” eller ”händelse”, alltså här en olyckshändelse till sjöss.²⁴

I föreliggande ärende ansåg Helsingfors tingsrätt att ankarsläpet och de åtalades handlande/uraktlåtenhet ombord på tankern *Eagle S* omfattades av skrivningen ”navigeringsincident”. Denna tolkning väcker emellertid frågor.

Fällande av ett fartygs ankare utgör förvisso typisk fartygsdrift. Kabelskador är inte ovanliga i sjöfartssammanhang.²⁵ Men *Eagle S* hade tappat sitt ankare och släpat det nittio kilometer på havsbotten över området i vilket de skadade el- och datakablar fanns. Fartyget inklusive dess ankarspel hade varit i dåligt skick.²⁶

Det i tingsrätten visade orsaks- och händelseförloppet ombord på *Eagle S* avvek markant från normal ankarhantering och dess egentliga syfte, nämligen att hålla ett fartyg på plats. Och släpandet av ankaret räckte över sex timmar vilket kan rimma illa med gängse uppfattning av begreppet ”incident”. Man kan sålunda på goda grunder ifrågasätta om fråga varit om en ”navigeringsincident” enligt artikel 97.1 i UNCLOS såsom tingsrätten konkluderar.²⁷

Fastän tingsrätten på grund av dess övriga bedömningar i domen inte specifikt tog ställning till frågan om uppsåtliga handlingars betydelse vid tillämpningen av artikel 97.1, synes domstolen likväl anse att även sådana handlingar omfattas av flaggstatens

²³ Jfr Peter Wetterstein, Redarens miljöskadeansvar. Åbo Akademis förlag 2004, s. 31–50 om redarens principalansvar enligt 7 kap. 1 § sjölagen (674/1994).

²⁴ Jämförelsevis kan nämnas artikel 221.1 i UNCLOS som bekräftar kuststatens behörighet att skrida till åtgärder för att förhindra förorening som härrör från sjöolyckor. I artikel 221.2 ingår en definition av ”sjöolycka”: ”I denna artikel avses med ’sjöolycka’ kollision mellan fartyg, grundstötning, eller annat navigeringsmissöde, eller annan händelse ombord på ett fartyg eller utanför detta, som medför materiell skada eller omedelbart hot om materiell skada på fartyg och last.”

²⁵ Som exempel kan nämnas Sveriges Högsta domstols dom 14.11.2023 (T 6909–22) i ärendet *m/s Delfborg* som gällde skada på undervattenskabel för överföring av högspänd likström mellan Trelleborg och Lübeck.

²⁶ Finlands Transport- och kommunikationsverk Traficom gjorde inspektioner ombord på *Eagle S* och fann flera allvarliga brister i fartygets skick och utrustning. Bland annat var baboradssidans ankarmaskineri i dåligt skick och delvis sönder. Traficom stoppade fartyget den 8 januari 2025 i avsikt att de upptäckta felen och bristerna skulle repareras.

²⁷ Här kan också hänvisas till Henrik Ringbom, manuskript ovan fotnot 16, s. 9 som kommenterar tingsrättens tolkning. Han anför att ”[e]n tolkning som hade haft betydligt mer stöd i ovannämnda bakgrundsmaterial vore att incidenter som följer av normal ankarhantering, dvs då ankaret används för sitt egentliga (och enda) syfte, dvs att hålla fartyget på plats, omfattas av begreppet navigeringsincident, även då oavsiktliga händelser inträffar i samband med ankrandet, såsom draggningar, olyckshändelser vid om-ankring osv. Däremot verkar inget av det oovansagda stöda tolkningen att användningen av ankaret till ändamål som inte har något med normal fartygsdrift att göra, såsom att dra det efter sig vid normal gång ska omfattas av termen navigeringsincident.”

straffrättsjurisdiktion.²⁸ Då jag ovan kort kommenterade uttrycket ”kollision” ifrågasatte jag en sådan tolkning av artikel 97.1.

Vissa grundelement för tolkningen av ”navigeringsincident” berördes ovan. Jag har svårt att tänka mig att man då texten till 1982 års havsrättskonvention utarbetades ville ge skrivningen en vidsträcktare innebörd än det som enligt gängse uppfattning avsågs som ett fartygs framförande/navigering och därmed förknippade risker och olyckor. Dagens cyber- och hybridverklighet var givetvis okänd vid denna tidpunkt. Och som framgått syftar också ordet ”incident” på en icke-avsiktlig händelse eller olycka.

Jämförelsevis kan nämnas att för avsiktligt skadeorsakande i form av till exempel sjöröveri råder universell verkställighetsbehörighet på det fria havet.²⁹ Åtminstone klara fall av sabotage och annan avsiktlig skadegörelse riktade mot Finland och finska intressen borde sålunda i mån av möjlighet alltid prövas i finsk domstol enligt finsk straffrätt. Även i juridisk litteratur har nämnts att flaggstatsjurisdiktionen enligt artikel 97.1 i UNCLOS inte nödvändigtvis omfattar uppsåtlig skadegörelse på undervattenskablar.³⁰

I föreliggande ärende bedömde Helsingfors tingsrätt att de åtalade gjort sig skyldiga till icke-avsiktliga handlingar och försummelser som dock orsakat finska (och estniska) intressen mycket betydande ekonomiska förluster. Då en tillämpning av artikel 97.1 inte enligt min uppfattning borde göras kvarstår ännu frågan om finsk straffrättslig behörighet i ärendet.

Även tingsrätten konstaterade att den finska strafflagen i princip kunde tillämpas på gärningar som begåtts utanför Finlands område – förutsatt att de i de aktuella brottsbeskrivningarna nämnda följderna inträffat i Finland. Tingsrätten utvecklade inte närmare sitt resonemang utan koncentrerade sig främst på de behörigheten begränsande artiklarna 97.1 och 113 i UNCLOS.

Brotten hade begåtts inom Finlands ekonomiska zon med nämnda allvarliga följder. Detta talar för finsk straffrättslig behörighet. Men ur en allmänpreventiv synvinkel kan man nog ifrågasätta nyttan av att döma några besättningsmän för skadegörelse – bortsett från att anhängiggörandet av straffrättsliga krav i en finsk domstol kunde utgöra en signal om att kuststaten skrider till rättsliga åtgärder vid sabotage- och cyberangrepp.

Av större betydelse i sammanhanget är möjligheten att erhålla ersättning för orsakad skada. Men igen, att döma besättningsmän räcker inte långt. Deras ersättningsförmåga är vanligen begränsad och möjlig utmätningsbar egendom finns i utlandet. Det skulle gälla att få fartygets rederi eller andra till fartygsdriften anknutna ansvarssubjekt ersättningsskyldiga.

²⁸ Domen s. 16.

²⁹ Se närmare Ringbom, manuskript ovan fotnot 16, s.11. Se även fotnot 21.

³⁰ Se hänvisningen i tingsrättens dom s. 15.

Men de skadeorsakande fartygen, såsom *Eagle S*, är ofta registrerade i och drivna från länder utanför EU. Ett belysande exempel är den så kallade ryska skuggflottan som seglar i Östersjön jämte Finska viken och transporterar av EU och andra västländer sanktionerade oljeprodukter från Ryssland.³¹ Fartygen är i regel äldre, bristfälligt underhållna och genomgående i dåligt skick. De byter ofta flagg och operatörer. Att under sådana omständigheter få en effektiv ersättningsdom mot skyldiga aktörer är komplicerat och osäkert.³²

Jämförelsevis kan tilläggas att överlåtandet av straffrättslig behörighet till fartygets flaggstat i enlighet med UNCLOS artikel 97.1³³ kan medföra stor osäkerhet beträffande ifrågavarande stats beredskap att lagföra inom Finlands EEZ begångna brott – flaggstaten kan ju själv vara involverad i driften av det skadeorsakande fartyget. Även möjligheterna att framställa krav på skadestånd kan försvåras ytterligare.

Som inledningsvis nämndes (ovan avsnitt 1.3) hade de skadelidande sökt kvarstad av *Eagle S* till säkerhet för sina fordringar, men senare avstått från den. Kvarstad av fartyg är ett effektivt rättsmedel för att säkra bland annat ett skadeståndskrav mot en redare.

Beläggandet av ett i Finland befintligt fartyg med kvarstad kan vara den enda möjligheten att effektivt framställa ett krav mot en utländsk redare. Härigenom erhålls såväl domstolsbehörighet (*fartygsforum*) som möjlighet att verkställa en eventuell dom. Domen ger borgenären rätt till utsökning av fordran.

Genom kvarstad eller hot om kvarstad kan man även utöva påtryckning mot gäldenären, så att denne frivilligt betalar skulden eller ställer annan tillräcklig säkerhet för betalning av den (det senare alternativet är vanligt inom internationell sjöfart).³⁴

Sjölagens 4 kap. innehåller bestämmelser om kvarstad av fartyg för en sjöfordran som nämns i 4 § och som i Finland eller i annat land är eller kan bli föremål för talan. Förteckningen av sjöfordringar omfattar även skador av *Eagle S*-typ, dvs. kabelskador orsakade av fartyg med släpande ankare.

Det är sålunda lite förvånande att de skadelidande som hade sökt kvarstad av *Eagle S* inte hade verkställt den då fartyget frigavs av myndigheterna den 28 februari 2025. Måhända hade bestämmelsen i rättegångsbalken (4/1734) 7 kap. 11 § inverkat på de skadelidandes agerande. Av lagrummet följer nämligen att en sökande som i onödan har utverkat en säkringsåtgärd skall ersätta motparten den skada som säkringsåtgärden och verkställigheten av den har orsakat honom samt kostnaderna i saken. Det är

³¹ Den ryska skuggflottan omfattar uppskattningsvis 1200–1300 fartyg och dagligen avgår ett tiotal fartyg med olja och oljeprodukter från ryska hamnar i Finska viken. *Hufvudstadsbladet* 23.1.2025.

³² Beträffande svårigheterna att framställa framgångsrika ersättningskrav mot utländska skadeorsakande fartyg, se närmare Wetterstein 2024, s. 529–534.

³³ I artikeln nämns alternativt staten där den av bestämmelsen omfattade personen är medborgare.

³⁴ Om kvarstad i fartyg och dess verkställande se närmare Wetterstein 2024 s. 516–551, 534–544.

fråga om strikt ansvar för all uppkommen ekonomisk skada. Det bör noteras att ett beslut om en säkringsåtgärd får inte verkställas om inte sökanden ställer säkerhet hos utmätningssmannen för den skada som åtgärden kan åsamka motparten.³⁵

Sammanfattningsvis kan beträffande finsk straffrättsjurisdiktion för brottslig verksamhet inom den ekonomiska zonen sägas att åtminstone klara sabotagefall och annan uppsåtlig skadegörelse riktade mot Finland och finska intressen borde i mån av möjlighet alltid prövas i finsk domstol enligt finsk straffrätt. Vid icke-uppsåtliga handlingar bör man vid tolkningen av flaggstatsjurisdiktionen enligt artikel 97.1 och dess begrepp ”navigeringsincident” uppmärksamma både textens språkliga utformning och upphovsmännens förmodade avsikt vid skrivningens tillkomst 1982, dvs. att begreppet avser ett fartygs sedvanliga framförande/navigering och därmed förbundna risker och olyckor. På skadeorsakande inom Finlands ekonomiska zon som inte faller under artikel 97.1 i UNCLOS tillämpas finsk straffrättslig jurisdiktion i enlighet med strafflagens och EEZ-lagens tidigare nämnda bestämmelser.

Helsingfors tingsrätt avvisade åtalen i föreliggande ärende men åklagaren har ansökt av Helsingfors hovrätt tillstånd till fortsatt handläggning av ärendet. På grund av dess betydande rättsliga betydelse jämte principiella intresse är en fortsatt handläggning önskvärd.

Slutligen bör påpekas att de relevanta artiklarna i UNCLOS borde revideras och specificeras till att bättre beakta och möta dagens cyber- och hybridhot. Men med beaktande av alla de kompromisser och den tidsutdräkt som antaget av 1982 års havsrättskonvention krävde, är det förståeligt att staterna förhåller sig försiktiga till att ”öppna” texterna på nytt.

³⁵ Utsökningsbalken 8 kap. 2 § 1 mom. Storleken av säkerheten, som oftast är en bankgaranti, avgörs av utmätningssmannen och är i regel betydande. I tillägg till denna säkerhet kan krävas borgen av en eller flera personer. Dessa stränga krav leder till att sökanden stundom inte lyckas uppställa tillräcklig säkerhet och kvarstadsbeslutet följaktligen inte verkställs. Se närmare Wetterstein 2024, s. 539–541.