

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om temporär ändring av lagen om fredning av vraket efter passagerarfartyget Estonia

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om fredning av vraket efter passagerarfartyget Estonia ändras. Till lagen fogas en bestämmelse enligt vilken myndigheterna får vidta behövliga undersöknings- och utredningsåtgärder i fråga om fartygets förlisning inom det i lagen avsedda fredade området. Tillägget är temporärt. Avsikten är att betydelsen med tanke på fartygets förlisning av de revor i vrakets sida som framgår av det filmmaterial som publicerades hösten 2020 ska kunna utredas på ett ändamålsenligt sätt.

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2021 och gälla till utgången av 2024.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	4
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	4
2.1 Överenskommelsen om M/S Estonia	4
2.2 Estonialagen.....	5
2.3 Vraket efter M/S Estonia ligger inom Finlands ekonomiska zon	6
2.4 Den finska straffrättens regionala behörighet	7
3 Målsättning.....	8
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	8
4.1 De viktigaste förslagen.....	8
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	8
5 Alternativa handlingsvägar.....	9
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	9
5.1.1 Otillåten och tillåten verksamhet enligt Estonialagen.....	9
5.1.2 Giltigheten av de utvidgade bestämmelserna om tillåtna åtgärder.....	10
5.1.3 Den finska straffrättens regionala behörighet	11
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet.....	12
6 Remissvar	14
7 Ikraftträdande.....	15
8 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	15
LAGFÖRSLAG	17
Lag om temporär ändring av lagen om fredning av vraket efter passagerarfartyget Estonia.....	17

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Passagerarfartyget Estonia, som förde estnisk flagg och som var på väg från Tallinn till Stockholm, kantrade och sjönk natten mot den 28 september 1994 sydväst om Utö. Vid storolyckan omkom 852 människor. Bland dem fanns också finska medborgare. Vraket efter M/S Estonia ligger inom Finlands ekonomiska zon. Den ekonomiska zonen hör inte till kuststatens territorium, utan betraktas som internationellt havsområde.

Finland, Estland och Sverige undertecknade den 23 februari 1995 i Tallinn en överenskommelse om M/S Estonia (FördrS 49/1995). Enligt överenskommelsen ska vraket efter M/S Estonia och det kringliggande området betraktas som ett sista vilorum för olycksoffren. De avtalslutande parterna åtog sig i överenskommelsen att kriminalisera all verksamhet som stör offrens sista vilorum. Med stöd av överenskommelsen stiftades en lag om fredning av vraket efter passagerarfartyget Estonia (903/1995, nedan även Estonialagen). Lagen innehåller de straffbestämmelser som förutsätts i överenskommelsen.

Ett tilläggsprotokoll från 1996 möjliggör anslutning till överenskommelsen (FördrS 46/1996). Danmark (1999), Storbritannien (1999), Lettland (1999), Ryssland (2000), Polen (2000) och Litauen (2002) har anslutit sig till överenskommelsen.

Den 29 september 1994 bildades en för Finland, Estland och Sverige gemensam haverikommission (JAIC) för att undersöka orsakerna till att M/S Estonia sjönk. Kommissionen överlämnade sin slutrapport i december 1997.

Den 23–24 september 2019 gjorde från ett tyskt fartyg ett kamerateam bestående av privatpersoner bildupptagningar med en dykrobot i det fredade området. Av bildupptagningarna gjordes en filmdokumentär, som publicerades i september 2020. Enligt de bilder som dykroboten har tagit finns det två revor som inte har upptäckts tidigare i sidan på M/S Estonia.

Estlands myndighet för olycksutredning (Ohutusjuudluse keskus, OJK) i M/S Estonias flaggstat har beslutat att på basis av det nya bildmaterialet inleda en preliminär bedömning av uppkomsten av de skador som syns på bilderna och deras eventuella konsekvenser för fartygets förlisning. I den preliminära bedömningen deltar också den svenska myndigheten för olycksutredning (Statens haverikommission, SHK). Olycksutredningscentralen i Finland har utsett en kontaktperson för den preliminära bedömningen och en stödgrupp för kontaktpersonen.

De estniska och svenska myndigheterna för olycksutredning planerar i anslutning till bedömningsuppdraget undersökningsåtgärder av vraket efter M/S Estonia och den kringliggande havsbotten där avsikten är att använda system för undervattensmätning. Undersökningsåtgärderna utförs genom fotografering och mätning. Ett eventuellt behov av att ta materialprover på havsbotten eller vraket kan inte uteslutas. Undersökningsåtgärderna kan också kräva användning av dykare, om det inte är möjligt att genomföra dem med fjärrstyrda system. De estniska och svenska myndigheterna för olycksutredning har för avsikt att genomföra undervattensundersökningarna av vraket och dess omgivning med hjälp av underleverantörer i två faser 2021–2022. Olycksutredningscentralen kommer inte att delta i de utredningsåtgärder som nu planeras.

Undersökningsåtgärderna i fråga om vraket efter M/S Estonia och i dess omgivning kräver tillträde till området och möjlighet att arbeta där utan osäkerhet med tanke på eventuella straffrättsliga påföljder för de fartyg som används eller för de personer som deltar i verksamheten. De fartyg som används för undersökningsåtgärderna och deras personal kan behöva komma in på Finlands territorium på grund av väderleksförhållanden eller servicebehov medan undersökningsåtgärderna pågår.

Avsikten är att man för de undersökningsåtgärder som nu planeras också ska använda fartyg med status som statsfartyg, vars inträde på Finlands territorium förutsätter ett anmälnings- och tillståndsförfarande enligt territorialövervakningslagen (755/2000). Tillståndsärendet behandlas och avgörs av huvudstaben. Anmälnings- och tillståndsförfarandet gäller dock inte sådana fartygs rätt till så kallad oskadlig genomfart.

Avsikten är att de undersökningsåtgärder som nu planeras ska inledas vid vraket efter M/S Estonia och i det fredade området i början av juli 2021. De första undersökningarna kommer att göra det möjligt att fastställa vilka ytterligare åtgärder som behövs och deras omfattning, karaktär och förväntade varaktighet. Under alla omständigheter kommer dessa åtgärder i anslutning till den preliminära bedömningen att pågå till hösten 2022.

1.2 Beredning

Tjänstemän från Finland, Sverige och Estland förde hösten 2020 och våren 2021 samordningsdiskussioner där innehållet i överenskommelsen och dess förhållande till de planerade undervattensundersökningarna och tidtabellen för dem bedömdes. Regeringspropositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid justitieministeriet. I arbetet har Olycksutredningscentralen, arbets- och näringsministeriet och utrikesministeriet konsulterats.

Utkastet till regeringsproposition var på remiss mellan den 16 och 29 april 2021. Utlåtandena finns på justitieministeriets projektsida (OM005:00/2021). Responsen i utlåtandena behandlas i avsnitt 6.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Överenskommelsen om M/S Estonia

Finland, Estland och Sverige undertecknade den 23 februari 1995 i Tallinn en överenskommelse om M/S Estonia (FördrS 49/1995). I avtalets ingress konstateras att parterna i överenskommelsen önskar skydda M/S Estonia såsom ett sista vilorum för olycksoffren från all störande verksamhet och uppmanar allmänheten och alla andra stater att för all framtid visa tillbörlig respekt för den plats där M/S Estonia förliste. Enligt överenskommelsen betraktas vraket efter M/S Estonia och dess kringliggande område som ett sista vilorum för olycksoffren och ska som sådant visas tillbörlig respekt (artikel 1). Gränserna för det område som utgör det sista vilorummet fastställs i artikel 2 i överenskommelsen. I överenskommelsen bestäms att M/S Estonia inte ska lyftas (artikel 3).

De avtalsslutande parterna åtar sig att i enlighet med sina nationella förfaranden införa lagstiftning som syftar till att kriminalisera all verksamhet som stör offrens sista vilorum, särskilt dykning eller annan verksamhet i syfte att ta upp offren eller egendom från vraket eller havsbotten (artikel 4.1) och att göra det möjligt att brott som gjorts straffbara utifrån överenskommelsen kan bestraffas med fängelse (artikel 4.2). En avtalsslutande part får dock vidta åtgärder för att täcka över vraket eller för att förhindra förorening av den marina miljön från vraket (artikel 4.3). Varje avtalsslutande part åtar sig att informera en annan avtalsslutande part om förestående eller

pågående verksamhet som har kriminaliserats i enlighet med artikel 4 i överenskommelsen och i vilken ett fartyg som för denna avtalsslutande parts flagg är inblandat (artikel 5). Artikel 6 innehåller en bestämmelse om ikraftträdandet av överenskommelsen.

Överenskommelsen innehåller inga bestämmelser om tillämpningsområdet för de avtalsslutande parternas straffrätt (jurisdiktion) i fråga om det förfarande som avses med kriminaliseringsskyldigheten i artikel 4.1. Överenskommelsen innehåller inga bestämmelser om ändring av den.

Ingripande i verksamhet som stör M/S Estonias gravfrid grundar sig på den mellanstatliga överenskommelsen, som inte rättsligt förpliktar andra stater än parterna i överenskommelsen. Med beaktande av detta väjdade de ursprungliga parterna i överenskommelsen Finland, Estland och Sverige i tiden via Internationella sjöfartsorganisationen till organisationens medlemsstater samt separat till Östersjöstaterna och EU:s medlemsstater att de skulle respektera Estoniaöverenskommelsen och överväga att straffbelägga verksamhet som stör friden vid vraket. Ett tilläggsprotokoll från 1996 möjliggör anslutning till överenskommelsen (FördrS 46/1996). Efter detta har Danmark (1999), Storbritannien (1999), Lettland (1999), Ryssland (2000), Polen (2000) och Litauen (2002) anslutit sig till överenskommelsen.

Kriminaliseringsskyldigheten enligt överenskommelsen ska tolkas mot bakgrund av överenskommelsens ändamål och syfte. Wienkonventionen om traktaträtten (FördrS 32 och 33/1980) innehåller allmänna bestämmelser om tolkningen av traktater. Enligt artikel 31.1 i Wienkonventionen ska en traktat tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrunden av traktatens ändamål och syfte. I ljuset av överenskommelsens ändamål och syfte ska kriminaliseringsskyldigheten anses innebära att all undervattensverksamhet inom skyddsområdet inte är avsedd att vara straffbar, förutsatt att man i verksamheten beaktar att vraket och det omgivande området utgör det sista vilorummet för olycksoffren och att detta iakttas på tillbörligt sätt. Detta framgår också av det faktum att överenskommelsen innehåller bestämmelser som tillåter myndighetsåtgärder som ansågs nödvändiga vid tidpunkten för ingåendet av överenskommelsen (möjlighet att täcka över vraket och förhindra förorening av den marina miljön från vraket). I dessa tillåtna åtgärder, liksom i de nu avsedda kompletterande undersökningar om orsaken till olyckan som baserar sig på konkreta och betydande tidigare oupptäckta fynd, är det fråga om myndighetsåtgärder som vidtas av allmänt intresse. Å andra sidan bör det noteras att det i överenskommelsen som tillåtna åtgärder inte nämns undersökningar av fartygets förlisning. Däremot nämns som en tillåten åtgärd åtgärder för att täcka över vraket. Det bör dessutom noteras att de åtgärder som förklarats tillåtna enligt överenskommelsen är tillåtna när de utförs också av en enda avtalsslutande part. Sammantaget kan det anses att de ytterligare undersökningsåtgärder som föreslås av myndigheterna för utredning av olyckor och som grundar sig på de konkreta och tidigare oupptäckta och väsentliga skadorna i fråga inte ska betraktas som åtgärder som är straffbara enligt överenskommelsen, utan de kan genomföras inom ramen för den gällande överenskommelsen, förutsatt att offrens sista vilorum respekteras vid undersökningen på ett tillbörligt sätt.

2.2 Estonialagen

Estoniaöverenskommelsen har på det sätt som konstateras ovan genomförts i Finland genom stiftandet av Estonialagen. I 1 § i Estonialagen konstateras att vraket efter passagerarfartyget Estonia är ett sista vilorum för olycksoffren och att vraket och det kringliggande havsområdet fredas så som det föreskrivs i den lagen. Det fridlysta området är på det sätt som framgår av 2 § rektangulärt, det är cirka 2 x 2 kilometer stort och koordinaterna för dess hörn har fastställts i enlighet med koordinatsystemet WGS 84.

Enligt 3 § är dykning på det fredade området förbjudet. På det fredade området får inte åtgärder heller vidtas för att ta upp omkomna eller föremål från vraket eller havsbotten eller friden vid vraket på annat sätt störas. Lagens 4 § innehåller ett undantag från förbudet. Enligt den får myndigheterna utan hinder av 3 § täcka över vraket eller förhindra förorening av miljön från vraket. Innehållet i bestämmelserna beskrivs i förarbetena (RP 10/1995 rd, s. 2–3 och LaUB 3/1995 rd, s. 1).

Ett uppsåtligt brott mot förbudet i 3 § är enligt 5 § straffbart som brott mot lagen om fredning av vraket efter passagerarfartyget Estonia. Hotet om straff är böter eller fängelse i högst ett år.

I lagen ingår också 6 § som gäller förverkandepåföljd. Denna bestämmelse ändrades när bestämmelserna om förverkandepåföljd i strafflagen (39/1889) reviderades 2001. Lagen innehåller inga bestämmelser om den regionala behörigheten för den straffrättsliga regleringen, utan de allmänna bestämmelserna om den finns i 1 kap. i strafflagen.

I Finlands domstolspraxis har veterligen inte handlagts några fall där det har varit fråga om tillämpning av straffbestämmelserna i Estonialagen.

2.3 Vraket efter M/S Estonia ligger inom Finlands ekonomiska zon

Vraket efter M/S Estonia och det fredade området kring vraket ligger i ett område som numera hör till Finlands ekonomiska zon. Den ekonomiska zonen inrättades genom lagen och förordningen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004 och 1073/2004), som trädde i kraft den 1 februari 2005. Innan den ekonomiska zonen inrättades befann sig det fredade området på den finska kontinentalsockeln och inom Finlands fiskezon. Den ekonomiska zonen är inte Finlands territorium, utan kuststaternas ekonomiska zoner betraktas som internationellt havsområde. Finland har i sin ekonomiska zon i enlighet med artikel 56 i Förenta nationernas havsrättskonvention (FördrS 49 och 50/1996, nedan havsrättskonventionen) ensamrätt till utforskning och utnyttjande, bevarande och förvaltande av naturtillgångarna, vare sig dessa är levande eller icke-levande, på havsbotten och i dess underlag samt på överliggande vattenområden och vad avser annan ekonomisk exploatering och utforskning av zonen. Finland har också jurisdiktion i fråga om den marinvetenskapliga forskning som bedrivs inom den ekonomiska zonen samt byggandet och användningen av konstgjorda öar, anläggningar och konstruktioner liksom också i fråga om skyddet och bevarandet av den marina miljön. I övrigt gäller inom den ekonomiska zonen de friheter som tillämpas på öppet hav, såsom fri sjöfart och överflygning. Finland har således inte till exempel rätt att ingripa i en främmande stats framförande av fartyg i Finlands ekonomiska zon annat än i situationer som avses i artikel 56.

Med stöd av 6 § i lagen om Finlands ekonomiska zon krävs statsrådets samtycke för utnyttjande av naturtillgångar på havsbotten och i dess underlag i den ekonomiska zonen liksom också till forskning som åsyftar detta och till att i den ekonomiska zonen idkas annan verksamhet som avser ekonomiskt utnyttjande av zonen. Med stöd av 6 § har samtycke getts till vissa projekt inom den ekonomiska zonen, men verksamheten i anslutning till dem bedrivs inte i omedelbar närhet av vraket efter M/S Estonia eller det fredade området som omger vraket. Marinvetenskaplig forskning i Finlands ekonomiska zon är anmälningspliktig enligt 8 § i lagen om Finlands ekonomiska zon. I regeringens proposition 53/2004 rd redogörs för hur den marinvetenskapliga forskningen förstås i detta sammanhang. Med forskning avses i korthet sådan forskning av havet som strävar efter att öka kunskapen om den marina miljön, dess förändringar och samspelet mellan hav, isar och atmosfär. De ytterligare undersökningsåtgärder som myndigheterna för olycksutredning vidtar i anslutning till utredningen av M/S Estonias förlisningsorsak, och som avses göras möjliga genom denna proposition, kan inte anses vara sådan forskning som syftar

till ekonomiskt utnyttjande som avses i havsrättskonventionen och i lagen om Finlands ekonomiska zon som grundar sig på konventionen, och bestämmelserna i 6 § i lagen om Finlands ekonomiska zon ska således inte tillämpas på dem. På eventuella undersökningsåtgärder som betraktas som havsvetenskaplig forskning tillämpas dock 8 § i lagen om Finlands ekonomiska zon. I fråga om de ytterligare undersökningsåtgärderna ska dessutom beaktas den lagstiftning som med stöd av 3 § i lagen om Finlands ekonomiska zon tillämpas på miljöskydd, vattenbyggnad och havsplanering.

2.4 Den finska straffrättens regionala behörighet

I samband med stiftandet av Estonialagen föreskrevs det inte om tillämpningsområdet för finsk straffrätt. Tillämpningsområdet för finsk straffrätt i fråga om tillämpningen av kriminalisering enligt 5 § i Estonialagen bestäms således i princip i enlighet med de allmänna bestämmelserna om tillämpningsområdet för finsk straffrätt i 1 kap. i strafflagen.

I den regeringsproposition som ledde till stiftandet av Estonialagen (RP 10/1995 rd, s. 1) konstateras att principen om det fria havet inte förhindrar att den föreslagna lagen stiftas. Enligt propositionen kan Finland i sin egen lagstiftning förbjuda störande av gravfriden också när det gäller ett vrak som ligger på internationellt vatten.

Enligt den då gällande 2 § i 1 kap. i strafflagen tillämpades finsk straffrätt på brott som en finsk medborgare begått utanför Finland. Enligt kapitlets 3 § 1 mom. tillämpades finsk straffrätt på brott som utlänningar begått ombord på finska fartyg. Enligt samma moment var finsk straffrätt tillämplig också på andra brott som en utlänning begått utanför Finland, om brottet hade begåtts inom ett område där inte någon stats lag gällde. I regeringspropositionen konstaterades det att vraket efter M/S Estonia befinner sig just på ett sådant område, varför brott mot den föreslagna lagen i samtliga fall faller inom tillämpningsområdet för finsk lag (RP 10/1995 rd, s. 3).

Bestämmelserna i 1 kap. i strafflagen reformerades i sin helhet 1996 (626/1996). I den regeringsproposition som ledde till reformen ansågs att det dåvarande tillämpningsområdet för den finska straffrätten kunde anses vara alltför omfattande, åtminstone beträffande vissa fall som nämns i 1 kap. 3 § 1 mom. i strafflagen (RP 1/1996 rd, s. 11). Ett så omfattande tillämpningsområde kunde i princip leda till en konflikt med en främmande stat. I fråga om brott som begåtts på områden som inte hör till någon stat och som avses i bestämmelsen konstaterades att det i bestämmelsen inte ställs några krav på brottets grovhetsgrad, varför straff också för lindriga förseelser i princip kunde dömas ut i Finland.

Enligt 1 mom. 1 punkten i den gällande strafflagens 1 kap. 2 §, som gäller brott som har anknytning till finska fartyg, tillämpas på brott som begåtts ombord på ett finskt fartyg eller luftfartyg finsk lag, om brottet har begåtts när fartyget befann sig på öppna havet eller inom ett område som inte tillhör någon stat eller när luftfartyget befinner sig inom eller ovanför ett sådant område.

Enligt 1 mom. i strafflagens 1 kap. 6 §, som gäller brott som har begåtts av en finsk medborgare, tillämpas finsk lag på brott som en finsk medborgare har begått utanför Finland. Har brottet förövats inom ett område som inte tillhör någon stat, är en förutsättning för straffbarheten att på brottet enligt finsk lag kan följa fängelse i över sex månader.

Enligt paragrafens andra moment anses som finsk medborgare den som vid gärningstidpunkten eller när rättegången inleds är finsk medborgare. Enligt paragrafens 3 mom. anses som en finsk medborgare 1) den som vid gärningstidpunkten eller när rättegången inleds är varaktigt bosatt i

Finland, samt 2) den som påträffas i Finland och som när rättegången inleds är medborgare eller varaktigt bosatt i Danmark, Island, Norge eller Sverige.

Enligt 1 mom. första meningen i 1 kap. 10 §, som gäller gärningsorten, anses ett brott vara begånget såväl där den brottsliga handlingen företogs som där den rekvisitsenliga följden av brottet framträdde. Enligt paragrafens 3 mom. anses en anstiftares och en medhjälparens brott vara begånget både på den ort där delaktighetsgärningen utfördes och på den ort där gärningsmannens brott anses vara begånget.

Finsk straffrätt kan tillämpas på straffbart störande av gravfriden för M/S Estonia i de fall som avses i 1 kap. 2 § 1 mom. 1 punkten och 10 § samt 1 kap. 6 § 1 mom. i strafflagen.

3 Målsättning

På det sätt som konstateras ovan ska de aktuella ytterligare undersökningsåtgärder som myndigheterna för olycksutredning föreslår inte betraktas som verksamhet som ska vara straffbar enligt överenskommelsen. Enligt Estonialagen, närmast 4 §, är det dock inte uttryckligen tillåtet att vidta sådana åtgärder. Syftet med förslaget är att komplettera Estonialagen så att det kan säkerställas att betydelsen av de nya revorna som har upptäckts i vrakets sida kan utredas på ett ändamålsenligt sätt.

Syftet är däremot inte att göra en helhetsbetonad bedömning och revidering av innehållet i Estonialagen och det är inte heller ändamålsenligt att bereda en sådan inom den relativt korta tiden.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att det stiftas en ny 4 a § om tillåtna undersökningsåtgärder på vraket efter M/S Estonia, som kompletterar de nuvarande bestämmelserna i Estonialagen. Enligt den föreslagna bestämmelsen får myndigheterna, trots vad som föreskrivs i 3 § om förbjudna åtgärder på det fredade området, vidta behövliga undersöknings- och utredningsåtgärder som gäller passagerarfartyget Estonias förlisning. Den kompletterande bestämmelsen gäller till och med till den 31 december 2024, då undersökningarna av de revor som upptäckts och deras betydelse med största sannolikhet har slutförts.

Bestämmelsen omfattar alla behövliga åtgärder i anslutning till den preliminära bedömningen av fartygets förlisning och eventuella fortsatta åtgärder som behövs på grund av dem. Vid åtgärderna ska med iakttagande av proportionalitetsprincipen vraket efter M/S Estonia respekteras som sista vilorum för olycksoffren.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

De ekonomiska konsekvenserna av propositionen beror i huvudsak på den preliminära bedömningen och de kostnader som föranleds av undersökningsåtgärderna under vatten och analysen av den information som fås genom dem samt på kostnaderna för en eventuell ytterligare utredning av M/S Estonias förlisning. Estland och Sverige svarar för kostnaderna för de inledande undersökningsåtgärderna, så de föranleder inga kostnader för Finland.

Propositionens konsekvenser för myndigheterna grundar sig på att myndigheterna med stöd av den nya förtydligande regleringen kan vidta de i regleringen avsedda undersöknings- och utredningsåtgärderna inom det fredade området vid vraket efter M/S Estonia.

Den föreslagna regleringen påverkar inte Finlands skyldigheter i fråga om internationella olycksutredningar eller Finlands skyldigheter som medlem i Europeiska unionen.

Propositionens samhälleliga konsekvenser grundar sig på att det är fråga om den största sjöfartsolyckan i våra närområden, som också krävde finländska dödsoffer. Utredningen av orsakerna till en sådan olycka är av samhällelig betydelse. Uttryckligen på basis av de nya, konkreta och betydande fynd som nu är aktuella finns det motiverade grunder för att fortsätta utredningen. För de anhöriga till de omkomna är utredningen förknippad med ett stort känslomässigt värde. Det kan antas att en del anhöriga förhåller sig positivt, andra negativt till nya utredningsåtgärder. Utredningsåtgärderna ska därför begränsas till vad som är nödvändigt både med tanke på karaktären av de åtgärder som ska vidtas och tiden, och vid åtgärderna ska proportionalitetsprincipen med beaktande av olika intressen och synpunkter samt en tillbörlig respekt för de avlidna och gravfriden iakttas.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Otillåten och tillåten verksamhet enligt Estonialagen

Ur Finlands synvinkel är det viktigt att vid behov kunna delta i de undersökningsåtgärder som gäller vraket efter M/S Estonia, som ligger inom Finlands ekonomiska zon, vilka i huvudsak utförs av Estland och Sverige. De planerade preliminära undersökningarna med anslutande utredningsåtgärder och en eventuell ny utredning, som de förstnämnda kan ge anledning till, kan innebära störande av den gravfrid som avses i 3 § i Estonialagen. De är dock inte sådana tillåtna myndighetsåtgärder som avses i 4 §. Således är det mer ändamålsenligt att komplettera bestämmelserna om tillåtna myndighetsåtgärder i lagen än att enbart tolka de nuvarande bestämmelserna som tillräckliga för utförandet av de aktuella undersökningsåtgärderna.

Det kan vara möjligt att avgränsa eller precisera undersöknings- och utredningsåtgärderna till exempel i fråga om vilka slags åtgärder och vilka redskap (organoleptiska observationer, fotografering, provtagning, olika mättingsåtgärder, åtgärder som styrs från ett ytfartyg, användning av dykare) samt vilka platser (havsbotten, utanför och inne i vraket) det är fråga om.

Det förefaller dock vara varken behövligt eller ändamålsenligt att mer detaljerat precisera undersökningsåtgärderna på lagnivå i fråga om åtgärdernas karaktär, redskapen eller platserna för utförande av dem. Det är i vilket fall som helst fråga om behövliga undersöknings- och utredningsåtgärder med tanke på revornas betydelse för fartygets förlisning. Undersökningsåtgärderna ska vara förenliga med proportionalitetsprincipen och respektera gravfriden. Proportionalitetsprincipen framgår av kriteriet för den föreslagna bestämmelsens behövlighet. Kravet på respekt för gravfriden framgår tydligt av 1 och 3 § i Estonialagen samt av den överenskommelse som ligger till grund för regleringen.

Vid undersöknings- och utredningsåtgärderna kan det bli aktuellt att utnyttja utrustning och personal från den privata sektorn. Enligt 11 § 1 mom. i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) kan Olycksutredningscentralen som hjälp vid säkerhetsutredningar anlita utomstående experter. Enligt första meningen i 15 § i den lagen tillämpas i

uppdrag enligt denna lag bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på experterna vid Olycksutredningscentralen och på de företrädare för en annan stat som avses i 12 § i den lagen. Enligt 24 § i den lagen kan Olycksutredningscentralen eller utredningskommissionen i frågor som kräver särskild expertis beställa utredningar av andra myndigheter eller av enskilda aktörer eller begära utlåtande av dem i särskilda frågor.

Med beaktande av bestämmelserna om olycksutredning och det faktum att en eventuell assistent eller expert arbetar under myndighetens ledning och tillsyn har det inte ansetts nödvändigt att i Estonialagen ta in särskilda bestämmelser om en sådan person.

5.1.2 Giltigheten av de utvidgade bestämmelserna om tillåtna åtgärder

På det sätt som konstateras ovan är det befogat att komplettera bestämmelserna om tillåtna myndighetsåtgärder i Estonialagen. Vid beredningen har karaktären av den nya kompletterande regleringen om tillåtna åtgärder bedömts med tanke på huruvida den bör föreskrivas som ett permanent undantag eller ett tidsbegränsat undantag som gäller de preliminära undersökningsåtgärder som de nya iakttagelserna har ansetts ge anledning till, samt den helhet av undersöknings- och utredningsåtgärder som eventuella fortsatta åtgärder utgör.

I Sveriges aktuella lagförslag i frågan, som beskrivs i avsnitt 5.2, har utgångspunkten varit att den nya undantagsgrunden som tas in i den kompletterande regleringen är i samma ställning som de övriga undantagsgrunderna i den svenska Estonialagen, dvs. att den inte ska vara begränsad till sin giltighetstid. Det är inte nödvändigt att Finlands och Sveriges lagstiftning till denna del har samma innehåll. Redan för närvarande skiljer sig bestämmelserna från varandra i flera avseenden. Estland anser att undersökningsåtgärderna inte kräver att lagstiftningen över huvud taget ändras.

Frågan om det faktiska behovet när det gäller giltigheten för den kompletterade regleringen anknyter till huruvida de behövliga undersökningsåtgärderna kan utföras inom en viss tid som rimligen kan uppskattas, eller om det är omöjligt att i tillräcklig omfattning förutse tiden. Enligt de uppgifter som fått kommer det sannolikt att ta några veckor att genomföra de preliminära undersökningsåtgärderna i juli 2021. OJK och SHK har för avsikt att genomföra följande undersökningsåtgärder vid vraket i början av nästa år. Om det framkommer skäl att inleda en olycksutredning, har detta ansetts förutsätta en utredningstid på eventuellt cirka två år. Inom denna tid kan också en tillräcklig granskning av fartygets skrov utföras med tanke på andra motsvarande revor. Det kan således för det första anses att den tid som krävs för de undersökningsåtgärder som krävs för att uppfylla det uppkomna utredningsbehovet kan förutses och uppskattas i tillräcklig omfattning, och för det andra kan det anses att sådana åtgärder kan utföras före utgången av 2024.

Överenskommelsen innehåller inga entydiga bestämmelser om sådana frågor om undersökningsåtgärder. En bedömning av betydelsen av de observerade revorna i fartygets skrov skulle uppenbarligen dock ha omfattats av tidigare utförda undersökningar av fartyget. De ytterligare undersökningar som grundar sig på de aktuella konkreta fynden kan därför till sin karaktär anses komplettera den tidigare utredningen.

Ovan har det också ansetts att de nu aktuella ytterligare undersökningsåtgärder som myndigheterna för olycksutredning har föreslagit inte ska betraktas som handlingar som enligt överenskommelsen avses vara straffbara, utan de kan genomföras inom ramen för den gällande överenskommelsen, förutsatt att offrens sista viloplats respekteras på ett tillbörligt sätt vid undersökningsåtgärderna.

I propositionen har man således kommit fram till att det är ändamålsenligt att införa kompletterande reglering för den tidsperiod under vilken de undersökningar som anses nödvändiga kan utföras på ett ändamålsenligt och tillräckligt täckande sätt. Detta är också väl förenligt med det grundläggande syftet med Estoniaöverenskommelsen, dvs. att skydda gravfriden.

5.1.3 Den finska straffrättens regionala behörighet

På det sätt som beskrivs i avsnitt 2.4 bestäms den regionala behörigheten för finsk straffrätt enligt de allmänna bestämmelserna om detta i 1 kap. i strafflagen. Finsk straffrätt är behörig i fråga om straffbara överträdelser av bestämmelserna i Estonialagen när brottet i fall som avses i första meningen i 10 § i det kapitlet begås från ett finländskt fartyg eller när gärningsmannen är finsk medborgare eller en person som kan jämföras med en finsk medborgare.

Vid tidpunkten för stiftandet av Estonialagen utgick bestämmelserna i 1 kap. i den dåvarande strafflagen från en mer omfattande behörighet än detta, vilket också framgår av lagberedningshandlingarna för Estonialagen. Med beaktande av detta har också i denna beredning övervägts alternativ och möjligheter att utvidga Finlands behörighet i fråga om straffbart brott mot Estonialagen.

En utvidgning av behörigheten kan då bedömas så att den oberoende av nationalitet gäller alla som bryter mot gravfriden (behörighet som liknar universalprincipen). Alternativet att behörigheten utöver den nuvarande behörigheten skulle utsträckas till medborgare i andra avtalsslutande stater och till brott som begås från fartyg som för deras flagg kan också bedömas.

Som det konstateras i avsnitt 2.1 innehåller Estoniaöverenskommelsen inga bestämmelser om regional straffrättslig behörighet. Utifrån beredningen ska det anses att även om en stat i sig kan föreskriva om sin behörighet på det sätt som den önskar, innebär detta ännu inte att staten med detta som grund också effektivt kan utöva sådan domsrätt och i synnerhet verkställande makt i de fall då gärningsmannen inte har varit medborgare i den staten eller staten i fråga inte har någon annan i internationell rätt erkänd grund för att utöva domsrätt och verkställande makt. Att fartygets vrak ligger inom Finlands ekonomiska zon utgör ingen grund för en sådan anknytning. Detsamma gäller att också finska medborgare omkom i storolyckan och att gravfriden på detta sätt gäller Finland. Det är alltså mycket osäkert om Finland genom sina egna lagstiftningsåtgärder på ett internationellt erkänt sätt skulle kunna inrätta en sådan effektiv behörighet som den universella behörigheten i förhållande till brott mot gravfriden för M/S Estonia.

Dessutom kan alltså bedömas alternativet att föreskriva om Finlands straffrättsliga behörighet så att den utöver den behörighet som framgår av 1 kap. i den gällande strafflagen också omfattar brott som begås av medborgare i andra avtalsslutande stater och med dem jämförbara personer samt från fartyg som för de avtalsslutande staternas flagg. De stater som förbundit sig till överenskommelsen och dess kriminaliseringsskyldigheter kan samtidigt anses ha godkänt utövandet av behörigheten i förhållande till sina medborgare. När man tänker på detta sätt bör man också på motsvarande sätt godkänna de övriga avtalsslutande parternas behörighet i förhållande till finska medborgare. Dessutom innehåller artikel 5 i överenskommelsen på det sätt som konstateras i avsnitt 2.1 en skyldighet att informera andra avtalsslutande stater. Det kan därför anses vara mycket tveksamt om överenskommelsen, i avsaknad av relevanta bestämmelser, skulle tillåta en sådan tolkning av den inbördes behörigheten. Det kan inte heller framföras något tungt vägande behov för en sådan behörighet.

Således har i propositionen inte tagits in några förslag till bestämmelser om Finlands straffrättsliga behörighet.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Sverige

I Sverige stiftades en speciallag med stöd av Estoniaöverenskommelsen, lagen (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia.

Enligt 2 § i den lagen får dykning och annan undervattensverksamhet inte bedrivas i vraket efter passagerarfartyget Estonia eller inom det område som anges i lagens 1 §. 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.

I förarbetena till bestämmelsen konstateras att utgångspunkten för regleringen bör vara att i princip all undervattensverksamhet i det skyddade området stör gravfriden där. Därför förutsätts det inte i bestämmelsen att det i enskilda fall utreds om gravfriden har störts. Förutom åtgärderna som gäller att täcka över vraket och skydda den marina miljön var det motiverat att också tillåta åtgärder för att skydda vraket, exempelvis kunde installation av någon form av övervakningsutrustning komma att behövas.

I 5 § föreskrivs att för brott mot lagen döms i svensk domstol, även om 2 kap. 2 eller 3 § i brottsbalken, som gäller straffrättens tillämpningsområde, inte är tillämpliga. I förarbetena konstateras att vem som helst som stör gravfriden ska kunna dömas i en svensk domstol. Enligt internationell rätt är det förbjudet för en stat att rikta åtgärder mot främmande staters fartyg på det fria havet. Med beaktande av bestämmelserna i internationell rätt kan ett rättsligt förfarande vara svårt, om inte det utländska fartyget anlöper en svensk hamn eller kommer in på Sveriges inre vatten.

För att möjliggöra en utredning av de nya iakttagelserna inleddes i Sverige ett lagstiftningsprojekt för ändring av Estonialagen. Enligt regeringspropositionen Utvidgade möjligheter att utreda förlisningen av passagerarfartyget Estonia, proposition 2020/21:165, kompletteras 2 § i Estonialagen så att där utöver de nuvarande åtgärderna för tillåtna ändamål nämns verksamhet som avser att utreda förlisningen. Den föreslagna lagstiftningsändringen avses träda i kraft den 1 juli 2021.

Den svenska åklagarmyndigheten väckte mot de två svenska medborgare som ingick i det kamerateam som nämns i avsnitt 1.1 åtal för brott mot Estonialagen vid tingsrätten i Göteborg. Den enligt Estonialagen förbjudna undervattensverksamheten hade enligt åtalet utgjorts av att filmteamet från en för ändamålet chartrad båt hade lagt ut en kabelförsedd dykrobot och filmat vraket under vattnet. De åtalade hade haft viktiga roller vid genomförandet av undervattensverksamheten i fråga. Tingsrätten ansåg i sin dom av den 8 februari 2021 att de objektiva förutsättningarna för straffrättsligt ansvar var uppfyllda. Tingsrätten ansåg dock att gärningen hade begåtts från ett tyskt fartyg och således från Tysklands territorium. Tyskland har inte anslutit sig till överenskommelsen. Bestämmelsen om territoriell behörighet för svensk straffrätt i 5 § i Estonialagen strider mot de internationella rättsprinciperna och kunde inte tillämpas. Åtalet förkastades. Åklagaren har överklagat domen.

Danmark

Danmark anslöt sig till Estoniaöverenskommelsen 1999 och då stiftades i Danmark en speciallag om detta, lov om beskyttelse af gravfreden ved vraket efter passagerskibet "M/S Estonia", lov nr 823 af 25/11/1998.

Enligt 2 § 1 mom. i den lagen är dykning och annan undervattensverksamhet förbjuden inom det område som nämns i 1 § 2 mom. Enligt 2 § 2 mom. gäller förbudet i 1 mom. dock inte verksamhet som en myndighet i Estland, Finland eller Sverige leder i avsikt att täcka vraket eller för att förhindra förorening av den marina miljön från vraket.

Beskrivningen av den förbjudna verksamheten motsvarar i hög grad den beskrivna regleringen i Sveriges lag. I de danska bestämmelserna tillåts dock inte undervattensverksamhet som syftar till att skydda vraket. För att vara tillåtna ska åtgärderna ledas av myndigheter i Estland, Finland eller Sverige. Danmark är alltså inte själv en av dessa stater. Bestämmelsen motsvarar till denna del den svenska regleringen. I 3 § föreskrivs om hot om böter eller fängelse i högst sex månader för uppsåtlig överträdelse av förbudet i 2 § 1 mom.

I förarbetena konstateras att gravfridsöverenskommelsen inte innehåller några bestämmelser om makt att utkräva straff (straffmyndighet) och att avtalet således inte kan anses medföra särskilda skyldigheter för de avtalsslutande parterna att utöva dömande makt på det fria havet. Skyldigheten att informera de andra avtalsslutande parterna innebär att flaggstaten har möjlighet att väcka åtal i fråga om fartyg som för dess flagg. Det var därför inte motiverat att föreskriva om Danmarks domsrätt för verkställigheten av överenskommelsen.

Estland

I Estland stiftades ingen speciallag om gravfriden för M/S Estonia med stöd av Estoniaöverenskommelsen. I samband med att överenskommelsen ingicks 1995 kompletterades dock 199 § om gravskändning i Estlands strafflag.

Enligt 149 § i Estlands strafflag från 2002 är det straffbart att kränka en avlidens minne. Enligt 1 mom. ska för störande av begravning eller någon annan minnesstund, för vanvård av grav, någon annan plats som är avsedd som sista viloplats eller för kränkning av en avlidens persons minnesmärke och för stöld av föremål från en sådan plats dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

Estland anser inte att de planerade undersökningsåtgärderna kräver några lagstiftningsåtgärder.

Förenade kungariket

När Förenade kungariket anslöt sig till Estoniaöverenskommelsen 1999 utfärdade landet en bestämmelse om skydd av vrak (The Protection of Wrecks (M/S Estonia) Order 1999).

Enligt 3 § 1 stycket i föreskriften är följande åtgärder förbjudna liksom att få någon annan att utföra dem samt att tillåta dem inom det skyddade området:

a) manipulera, skada eller avlägsna någon del av ett fartygsvrak på eller i havsbotten eller något föremål eller någon kropp som befinner sig i ett sådant vrak eller tidigare har befunnit sig ombord på fartyget,

b) genomföra dyk- eller räddningsinsatser som syftar till att undersöka ett vrak eller lösgöra något föremål eller en kropp från vraket eller havsbotten, eller

c) använda utrustning konstruerad eller anpassad för någon som helst dyk- eller räddningsinsats.

Den som bryter mot bestämmelserna i första stycket föreläggs eller döms till böter. När Förenade kungariket anslöt sig till överenskommelsen gjorde landet en reservation mot artikel 4.2 i överenskommelsen, där det förutsätts att fängelsestraff kan dömas ut för brott mot gravfriden.

6 Remissvar

I vissa utlåtanden fästs uppmärksamhet vid att den föreslagna regleringen som tillåter undersökningsåtgärderna ska vara temporär, medan man i Sveriges proposition har utgått från en undantagsbestämmelse som inte är tidsbegränsad. Det har då ansetts att även Finlands undantag ska vara mer bestående eller tidsmässigt obegränsat (Polisstyrelsen, Åbo Akademi) eller att utgångspunkten i propositionen ska motiveras närmare (utrikesministeriet, biträdande justitiekansler Puumalainen).

Kyrkostyrelsen anser det vara viktigt att möjligheten till avvikelser i fråga om gravfriden görs genom en noggrant avgränsad bestämmelse. Avgränsningen av undantagsbestämmelsen till myndigheternas behövliga undersöknings- och utredningsåtgärder som gäller M/S Estonias förlisning samt den tidsbegränsade giltighetstiden för bestämmelsen kan i detta avseende anses vara tillräcklig reglering.

Frågan om regleringens tidsbundenhet behandlas i avsnitt 2.1 och 5.1.2. i motiveringen. På basis av utlåtandena har motiveringen kompletterats.

Biträdande justitiekanslern anser att det är problematiskt att det samtidigt i propositionsutkastet (s. 16) uttryckligen bedöms att gravfriden respekteras och proportionalitetsprincipen iakttas i lagstiftningshelheten och det uttryckligen på denna grund anses att propositionen inte är problematisk med tanke på gravfriden och det skydd för privatlivet som avses i 10 § i grundlagen och den religions- och samvetsfrihet som avses i 11 § i grundlagen. Strävan har varit att till dessa delar precisera motiveringarna i fråga.

Biträdande justitiekanslern fäster i fråga om underleverantörernas ställning uppmärksamhet vid att eftersom lagen om säkerhetsutredning av olyckor dock inte tillämpas på undersökning som utförs av estniska och svenska myndigheter för undersökning av olyckor, verkar det som att den lösningsmodell som tillämpas i utkastet till proposition inte är tillräcklig om avsikten är att till exempel förhindra att finländsk personal vid underleverantörerna till dessa myndigheter blir föremål för straffrättsliga åtgärder. Det är värt att notera att den svenska lag som nämns i propositionsutkastet (s. 13) i definitionen av den tillåtna verksamheten redan i övrigt har strukturen "... om verksamheten bedrivs av en myndighet i Estland, Finland eller Sverige eller på uppdrag av en sådan myndighet". Justitieministeriet fäster till denna del uppmärksamhet vid att de föreslagna undersökningsåtgärderna ska för de avtalsslutande parterna anses vara tillåtna enligt överenskommelsen. Enligt justitieministeriets uppfattning kan undersökningsåtgärder utförda av myndigheter hos andra avtalsslutande parter i överenskommelsen eller av underleverantörer som handlar under deras ledning och tillsyn inte som en stats handlingar exempelvis i en brottsprocess i Finland bli föremål för bedömning som brott begångna av de enskilda personer som deltagit i åtgärderna.

Försvarsministeriet framför synpunkter på terminologin i motiveringen i fråga om straffrätten och myndigheternas regionala behörighet. Strävan har varit att beakta synpunkterna i motiveringen i fråga om behörigheten.

Gränsbevakningsväsendet anser det vara viktigt att Gränsbevakningsväsendet på förhand får information om eventuella undersöknings- och utredningsåtgärder som vidtas vid vraket efter M/S Estonia och föreslår ett tillägg om detta i Estonialagen. Bedömningen är dock att Gränsbevakningsväsendet i detta sammanhang i vilket fall som helst får de uppgifter som behövs tjäns-tevägen.

Åklagarmyndigheten har inget att anmärka med avseende på den föreslagna nya paragrafen. Den konstaterar att Finlands straffrättsliga behörighet i den nuvarande formen i 1 kap. i strafflagen dock endast kan problemfritt grunda sig på behörighetsgrunden i 1 kap. 6 § i den lagen. I de lagberedningshandlingar som gäller 1 kap. i strafflagen finns det ingen hänvisning till att begreppet ”ombord på ett finskt fartyg” inbegriper åtgärder som en person som vistats ombord på ett fartyg vidtar utanför fartyget, såsom dykning. Ytterligare med beaktande av att det i 1 kap. 2 § i strafflagen särskilt föreskrivs om en situation där en gärning har begåtts någon annanstans än ombord på fartyget, är det inte självklart att behörighetsbestämmelsen i 2 § 1 mom. 1 punkten i den lagen kan tillämpas på en gärning som inte har begåtts ombord på fartyget. Strävan har varit att till dessa delar precisera motiveringen.

I arbets- och näringsministeriets utlåtande utreds betydelsen av FN:s havsrättskonvention samt lagen och statsrådets förordning om Finlands ekonomiska zon med tanke på propositionen.

Trafikledsverket fäster uppmärksamhet vid att det undersökningsområde som avses i begäran om utlåtande finns på livligt trafikerade havsområden och farleder. Vid undersökningarna ska man när man rör sig på farleder göra de anmälningar som behövs med tanke på övervakningen av sjötrafiken. Vid undersökningsarbetet ska de lagar och föreskrifter som gäller utmärkning av farleder samt reglering och tryggnad av sjötrafiken iakttas.

Strävan har varit att utveckla motiveringen till propositionen så att även andra synpunkter som framgår av utlåtandena beaktas, bland andra synpunkterna av Olycksutredningscentralen.

Vissa remissinstanser hade inget att anmärka eller yttra i ärendet (kommunikationsministeriet, undervisnings- och kulturministeriet). En remissinstans meddelade att den inte avger något utlåtande i ärendet (riksdagens biträdande justitieombudsman Sakslin).

7 Ikraftträdande

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2021 när också Sveriges lagstiftning om frågan ska träda i kraft och undersökningsåtgärderna inledas. Avsikten är att lagen ska gälla till utgången av 2024, då de behövliga utredningsåtgärderna har slutförts.

8 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Propositionen hänför sig till den straffrättsliga legalitetsprincipen enligt 8 § i grundlagen, eftersom den föreslagna regleringen utvidgar undantagen från det förfarande som är straffbart som brott mot gravfriden för M/S Estonia. Den föreslagna bestämmelsen är noggrant avgränsad och regleringshelheten är ändamålsenlig med tanke på legalitetsprincipen.

Propositionen gäller gravfrid och tangerar därmed också skyddet för privatlivet (10 § i grundlagen) samt religions- och samvetsfriheten (11 § i grundlagen). I förslaget till reglering och i motiveringen till den har beaktats den respekt för gravfriden som också förutsätts i överenskommenheten samt iakttagandet av proportionalitetsprincipen, så propositionen är inte problematisk med tanke på de nämnda grundläggande fri- och rättigheterna.

RP 81/2021 rd

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om temporär ändring av lagen om fredning av vraket efter passagerarfartyget Estonia

I enlighet med riksdagens beslut
fogas temporärt till lagen om fredning av vraket efter passagerarfartyget Estonia (903/1995)
en ny 4 a § som följer:

4 a §

Trots vad som föreskrivs i 3 § får myndigheterna vidta behövliga undersöknings- och utredningsåtgärder i fråga om passagerarfartyget Estonias förlisning.

Denna lag träder i kraft den 20 och gäller till och med den 31 december 2024.

Helsingfors den 12 maj 2021

Statsminister

Sanna Marin

Justitieminister Anna-Maja Henriksson