

# Svensk vraklagstiftning

Av Bengt Grisell

Syftet med föreliggande artikel är att belysa problematiken inom den lagstiftning som rör vrak. Innehållet berör endast lagstiftning beträffande vrak som sjönk för mindre än etthundra år sedan. Övriga vrak, som utgör den största delen av vårt vrakbestånd i Östersjön, är redan skyddade enligt svensk lag sedan 1967, förutsatt att de saknar ägare. Lagen har fått en modernare efterföljare genom *Kulturminneslagen* från 1988, som trädde i kraft den 1 januari 1989. Enligt denna lag så skyddas skeppsvrak, om minst etthundra år kan antas ha gått sedan skeppet blev vrak. På denna huvuddel av våra vrak, sker det en omfattande olaglig bärgningsverksamhet, men det är alltså inte detta som skall diskuteras här.

Övriga skeppsvrak, det vill säga de skepp som blev vrak för mindre än etthundra år sedan, saknar idag ett fullgott skydd, mestadels beroende på intrång i äganderätt och missbruk av lagen om bärgning. Ett vanligt förfarande är att en eventuell bärgare (oftast sportdykare) vänder sig till länsstyrelsen och ansöker om ensamrätt till bärgning. Denna lag om ensamrätt till bärgning som trädde i kraft den 1 januari 1985, ersatte den äldre kungörelsen från 1841. I lagen sägs att:

1 § Den som vill bärga sjunket gods som har övergetts av ägaren kan efter ansökan hos länsstyrelsen erhålla ensamrätt till bärgning enligt denna lag.

2 § Ensamrätt till bärgning innebär rätt för bärgaren att utan intrång av andra under viss tid och på närmare angiven plats bärga godset.

Detta är de inledande huvuddragen. Ansökan görs till länsstyrelsen i det län där godset finns. Lagen är tämligen verkningslös, då det saknas sanktioner för den eller de som trotsar ensamrätten. Lagen missbrukas dessutom ofta genom att sökanden påstår att det inte finns någon ägare till vraket och att det således är övergivet. Om det kan betraktas som övergivet, eller ej, avgörs i första hand av ägaren till vraket eller godset.

I de flesta fall finns en ägare till dessa relativt väl-

dokumenterade fartygsvrak. Problemet är att länsstyrelsen inte har resurser eller kunskaper att ta rätt på eventuella ägare och därför litar på den presumtive bärgarens oftast felaktiga uppgifter om att ägare inte finns. Ägare är ofta försäkringsbolag, som betalat ut ersättning till ägare och därmed övertagit äganderätten till vraket, det vill säga om försäkringsbolaget ej uttryckligen avstått äganderätten. Observera att detta endast gäller fartyget och inte eventuell last som kan vara försäkrad i något annat bolag. I de fall lasten utgörs av styckegods kan ägarna (försäkringsbolagen) ibland uppgå till ett tiotal och inte sällan till betydligt fler. Att finna dessa ägare kan vara både svårt och inte minst tidsödande. Fartygsägaren kan eventuellt hävda att han besitter godset, om ingen rättmätig ägare till godset (lasten) hör av sig.

Ett annat "missbruk" är rätten till bärgning enligt 16 kapitlet i *Sjölagen*. Rätten till bärgning är en internationell överenskommelse som bygger på gemensamma bestämmelser om assistans och bärgning, den så kallade *Brysselkonventionen*. Reglerna har det övergripande syftet att uppmuntra till bärgning av fartyg och last eller att hindra värdeförstöring. Dessa regler har omarbetats flitigt under nittioalet i syfte att förhindra miljökatastrofer som Amoco Cadiz-olyckan. I den ursprungliga engelska texten av *Definitioner* (1989) i den internationella konventionen som vi har godtagit, står det:

"Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property *in danger* in navigable waters or in any other waters whatsoever" (författarens kursivering).

I den svenska översättningen står under samma definition:

"Ett fartyg, vilket förolyckats eller är i fara, eller ombordvarande gods eller något som har hört till sådant fartyg eller gods" (författarens kursivering).

Härigenom ges reglerna ett tillämpningsområde som är mer vidsträckt än Brysselkonventionens. Enligt



Figur 1. Den nya bärgningskonvention som Sverige antog 1996 gör det möjligt att på juridisk väg skydda historiskt värdefulla vrak yngre än 100 år från plundring.

konventionen förutsätter en bärgning att fartyget är "i nöd" eller med andra ord att en fara alltjämt är för handen. Sjölagen i Sverige, liksom i de andra nordiska länderna, omfattar emellertid också fartyg som har förolyckats. Detta gäller även om farosituationen har upphört, såsom när ett skadat fartyg har strandat eller sjunkit och det inte finns någon risk för att fartyget skall komma på drift. Det är just detta som ibland har använts som argument för att exempelvis tömma äldre fartygsvrak på alla tänkbara föremål.

I Sjölagens 224 § punkt 3 står dock att befälhavaren kan motsätta sig bärgning (vilket också måste gälla

för ägaren och redaren), såvida det inte är klart att förbudet är obefogat.

Sverige har helt nyligen ratificerat en helt ny och omarbetad bärgningskonvention med den svenska titeln *Internationell konvention om bärgning* (traktat nr 2422). Den trädde i kraft den 19 december 1996. I den finns ett förbehåll angående bärgning (förbehåll 2) med stöd av artikel 30:1 (d) att inte tillämpa konventionens bestämmelser när den egendom som berörs är sjöfartskulturell egendom av förhistoriskt, arkeologiskt eller historiskt intresse och finns på havsbotten.

För svenskt vidkommande är förbehållet "sjöfartskulturell egendom av historiskt intresse" alltså tillämpligt på skeppsvrak yngre än hundra år. Detta är en nyhet som få känner till, och förhoppningsvis en välsignelse för skyddet av dessa vrak (figur 1). Frågan är bara vem som har tolkningsföreträde till meningen "sjöfartskulturell egendom av historiskt intresse".

**Bengt Grisell är 1:e forskningsingenjör vid Avdelningen för skeppsteknik, Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm**

## Referenser

- Ds Ju 1980:11. Hittegods m. m.*
- Lu 1984/85:11.*
- Malmström, Å.** 1977. *Civilrätt*. Lund.
- Nytt Juridiskt Arkiv 1978:35.*
- Regeringens proposition 1984/85:7.*
- Regeringens proposition 1987/88:104.*
- Regeringens proposition 1995/96:16.*
- SFS 1985:176.*
- SFS 1988:950.*
- SOU 1975:81.*
- Tiberg, H.** *Flyttningar av båtar och vrak*. Anteckningar.