

# Ensamrätt till bärgning

## – legaliserad vrakplundring?

Bengt Grisell

När det gäller vrak yngre än hundra år på svenskt vatten så finns det ur juridiskt hänseende tre olika kategorier av vrak att ta hänsyn till: varaktigt övergivna, *res derelictae*, vrak där ägaren ej går att finna, *res perditae*, samt vrak med ägare. Vad som är varaktigt övergivet beskrivs bäst i en departementspromemoria från sextioalet:

I fråga om äldre sjöfynd kan det från juridisk-teknisk synpunkt råda tvekan om det rör sig om övergivna ting eller om förlorade ting. Den förstnämnda kategorin anses omfatta ting i fråga om vilka ägaren medvetet gett upp sitt äganderättsanspråk, medan han vad gäller den senare kategorin väl förlorat rådigheten över tinget men inte för den skull kan anses ha avstått från sitt äganderättsanspråk.

Varaktigt övergivna vrak kan tas i anspråk med så kallad ockupation, vilket innebär att vem som helst kan plundra fartyget och anmäla fyndet som sjöfynd. Detta är det stora hotet mot vårt marina kulturarv idag. I denna kategori finns ett stort antal segelfartyg och ångfartyg från första världskriget. Ett annat problem är att fastställa äganderätten till vrak. Detta kan ta månader i anspråk, och under tiden har oftast vraket redan plundrats.

### Ensamrätt ej samma sak som bärgningstillstånd!

Den eventuella bärgaren (vrakplundraren) anmäler sitt objekt (vrak) till länsstyrelsen och ansöker om ensamrätt till bärgning och uppger att vraket är övergivet. Länsstyrelsen har varken tid eller kunskap att kontrollera detta och fattar oftast ett beslut i ärendet som medger plundring trots att det i förarbetet till lagen inte medges ensamrätt till bärgning för endast souvenirplockning. Plundraren å sin sida uppfattar oftast beslutet som ett tillfälligt bärgningstillstånd, vilket det inte är – det behandlar inte äganderätten alls – varför eventuella bärgade föremål skall anmälas som sjöfynd.

De som systematiskt utnyttjat detta destruktiva system känner väl till att det finns ägare men tycker förmodligen att det moraliska och juridiska problemet ligger hos

länsstyrelsen. Nu finns det vissa plundrare som påstår att de *bärgar* och inte vrakplundrar. Om de bärgade föremålen endast består av rattar, skeppsklockor, rattstativ och andra nautiska detaljer av mässing, med ett attraktivt marknadsvärde, så anser de flesta seriösa bedömare att detta är vrakplundring. Vad är annars vrakplundring? Om man sedan tar fyra eller fem fotografier av föremålen på plats (*in situ*) så är det knappast vad som idag kan betraktas som dokumentering – vi vet ju redan var dessa föremål sitter.

### Lagförslaget

För att komma tillrätta med detta, som för övrigt inte är något nytt problem, kan vi göra på samma sätt som andra kulturstater gjort. Redan på sextioalet diskuterades frågan på Statens sjöhistoriska museum av Hans Hansson, som vad jag förstår var den förste i museivärlden att inse problemet med den så kallade legaliserade vrakplundringen. Tyvärr så lämnade hans idéer och synpunkter inte några bestående avtryck. Vad andra länder har gjort är att lagstifta om att alla vrak som kan betraktas som övergivna tillhör staten. I slutändan är det ju ändock staten som får stå för kostnaden för övergivna vrak om de skall bärgas eller undanröjas av någon anledning. Av detta följer att de också borde tillhöra staten redan på ett tidigt stadium, då de kan tillföra samhället något i form av kunskap, forskning eller endast såsom fartygskulturell tillgång.

En annan fördel med detta system är att den som vill bärga föremål från ett fartygsvrak tvingas att efterforska ägaren och att med honom förhandla fram ett avtal om bärgningsrätt eller äganderätt. När detta är klart kanske han eller hon tycker att vraket förtjänar ett bättre öde än att bara plundras. För att upprätthålla detta system på ett för myndigheterna effektivt sätt krävs alltså att man kan uppvisa någon form av dokument som medger bärgning på plats. Detta innebär att kustbevakning och sjöpolis kan ingripa till sjöss och redan där stoppa eller medge bärgning. Idag kan de endast titta på och inte ingripa alls.

Detta är i korthet vad det nya lagförslaget innebär. Man kan helt ta bort lagen om ensamrätt till bärgning när det gäller vrak och låta det vara kvar i fråga om sjunktimmer, där den mest används för övrigt. För att inte hindra innovativa och seriösa projekt av privat natur så kan tillstånd att bärga vrak eller delar därav behandlas av respektive länsstyrelse efter remissförfarande av museer

och andra myndigheter. Det är inte bra att museer och Riksantikvarieämbetet ensamma får bestämma detta eftersom de av olika skäl icke kan betraktas som ojäviga.

*Bengt Grisell är 1:e forskningsingenjör vid Undervattensteknik, Institutionen för farkostteknik, Kungliga tekniska högskolan, Stockholm*