

En svensk vrakrätt

Av doktoranden JHONNIE KERN

Det råder stor oklarhet i många frågor som rör vrak i svensk rätt. I artikeln berörs frågor som uppkommer när ett vrak påträffas på svenskt sjöterritorium. En rad uppmärksammade haverier som resulterat i vrak visar på behovet av en heltäckande reglering av området, vilket saknas i svensk rätt.

1 Ett rättsområde i behov av reformering

Svensk rätt behöver en ny och reformerad lagstiftning vad gäller vrak och de olika situationer som vrak kan ge upphov till. På senare år har en rad uppmärksammade vrakborttagningar och bärgningsarbeten genomförts internationellt. Av dessa är förmodligen vrakborttagningen och bärgningsarbetet i samband med haveriet av kryssningsfartyget Costa Concordia utanför Italiens kust det mest uppmärksammade. Kostnaden för den komplicerade vrakborttagningen uppskattas till en och en halv miljard euro.¹ I ett led att hantera ansvarsfrågor vad gäller vrak och stateras möjlighet att agera vid den här typen av situationer har Nairobikonventionen, även kallad den internationella vrakkonventionen, tagits fram inom ramen för den internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Konventionen trädde i kraft 2015 och medför kortfattat ett krav på att fartygsägare ska ha en försäkring för den här typen av kostnader samtidigt som den ger en drabbad stat möjlighet att vidta åtgärder för att hantera en vraksituation och därefter kräva ersättning av fartygsägaren. Sverige har ännu inte tillträtt konventionen.²

Vraksituationer kan vara problematiska av andra skäl än rent ekonomiska. Estonias förlisning visar med tydlighet att en rad etiska frågor är oundvikliga vad gäller vrak som har krävt dödsoffer.³ Vidare

¹ Se bl.a. www.lloydslist.com/ll/sector/insurance/article444637.ece. En annan kostsam vrakborttagning var bärgningen av containerfartyget Rena som gick på grund vid Astrolabe Reef strax utanför Nya Zeelands kust. Den vrakborttagningen har kostat över 660 miljoner nyzeeländska dollar. Se Shiel, Ross & Battershill, "Environmental effects of the MV Rena shipwreck: cross-disciplinary investigations of oil and debris impacts on a coastal ecosystem", *New Zealand Journal of Marine and Freshwater Research*, 2016, vol. 50, no. 1, s. 2.

² Nairobikonventionen behandlas inte vidare i detalj här. Se i sammanhanget bl.a. Bertil Bengtssons utredning, Ds 2015:16 Avlägsnande av vrak, om ett svensk tillträde till konventionen samt Shaw, "The Nairobi Wreck Removal Convention", *CMI Yearbook* 2009, s. 402 ff. och Mukherjee & Brownrigg, "Farthing on International Shipping", Springer, fjärde upplagan, 2013, s. 327 f.

³ Vad gäller Estonias förlisning har detta resulterat i lagen (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia som förbjuder dykning och annan undervattensverksamhet inom ett visst specifikt område där Estonia ligger. Lagen bygger på en överenskommelse mellan Estland, Finland och Sverige kring rättsligt skydd för gravfriden vid vraket, se prop. 1994/95:190 s. 4, s. 7 och s. 14 ff. Eftersom vrakplatsen ligger på det fria havet kan emellertid dykning och

kan vraksituationer ge upphov till svåra miljömässiga konsekvenser. Detta visar inte minst förlisningarna av oljetankrarna Erika och Prestige kring millennieskiftet som ledde till omfattande oljespill.⁴ Vid sidan av ovanstående finns också de historiska vraken som väcker frågor av delvis andra slag. Sådana vrak kan behöva skyddas av historiska eller arkeologiska skäl. Dessutom finns det vrak som i sig kan vara farliga för allmänheten på olika vis och som kan behöva skyddsinsatser av den anledningen.

Det finns i dag ingen sammanhållen reglering i svensk rätt vad gäller ovanstående situationer. De rättsliga regelverk som finns är så väl bristfälliga som svåröverskådliga. Dessutom är det i många fall oklart om vissa regelverk överhuvudtaget är tillämpliga på dessa situationer. Osäkerheten på detta område är alltså stor. Samtidigt finns det ett stort antal vrak på det svenska sjöterritoriet som kan behöva hanteras på olika vis.⁵ I andra rättsordningar finns mer utvecklade regelverk vad gäller vrak och hur olika typer av vrak ska hanteras. Det finns ingen anledning till varför svensk rätt inte bör vara lika heltäckande i detta avseende. I sammanhanget kan också nämnas att Sverige, inom ramen för EU, har åtagit sig att vara bunden av Nairobikonventionen.⁶ Det finns sålunda en förväntan på Sverige att agera i detta avseende. Ett kommande svenskt tillträde till Nairobikonventionen vore en bra tidpunkt för att se över regleringen av vrak generellt i svensk rätt. Lagstiftning behövs för dessa situationer på så väl civilrättslig som offentlighetsrättslig nivå. Civilrättsligt är det av särskild vikt att kunna han-

annan undervattensverksamhet inte förhindras med avseende på övriga stater, eller deras medborgare, som inte är en del av överenskommelsen om de inte självmant har valt att följa den.

⁴ Även det ovan nämnda vraket efter fartyget Rena är ett bra exempel på att ett vrak kan få miljömässiga konsekvenser. Fartyget, som var lastat med 1 368 containrar, bröts itu som en konsekvens av dåligt väder några dagar efter att det grundstött. Detta ledde till att en mängd containrar föll i havet. En del av fartygets containrar var även lastade med farligt gods som riskerade att läcka ut och kontaminera både revet och havet. Fartyget läckte också kontinuerligt en kombination av diesel, hydraulolja samt tjock brännolja (heavy fuel oil) från fartygets bunker genom det skadade skrovet. Se vidare Shiel, Ross & Battershill, s. 1 ff.

⁵ Det är svårt att göra en uppskattning över förekomsten av vrak i svenskt vatten. Istället för en övergripande bild av situationen kan det vara mer lämpligt att dela in en översyn i olika delar beroende på vilken problematik som berörs. Exempelvis kan en översyn avse historiska vrak som är av intresse att bevara, medan en annan översyn kan avse vrak som potentiellt är en fara för miljön. För att ge någon sorts uppfattning kan nämnas att det i Skandinaviskt vrakarkiv finns 3 324 olika vrak listade som sjunkna bara i Skagerrak, vars område dock även sträcker sig utanför svenskt vatten. Se Forum Skagerrak II och Länsstyrelsen Västra Götalands län, "Vrak i Skagerrak — Sammanfattning av kunskaperna kring miljöriskerna med läckande vrak i Skagerrak", s. 12. Antalet förlisningar i Östersjön har uppskattats till runt 40 000-50 000, varav dock många aldrig kommer att hittas. Se Sjöfartsverket, "Miljörisker från fartygsvrak", Regeringsuppdrag 2009/4683/TR (2011), s. 16. I Sjöfartsverkets vrakinventering i syfte att identifiera vrak som kan utgöra hot mot miljön identifierades 17 000 olika objekt som uppfyllde de parametrar som var aktuella för inventeringen. Dessa kunde senare reduceras ner till 2 700 objekt som potentiellt kan utgöra en fara för miljön. Se Sjöfartsverket, s. 43 ff.

⁶ Ds 2015:16, s. 4.

tera ansvarsfrågor givet att vrakborttagningar är så kostsamma. Ett helhetsgrepp behövs för att hantera ovanstående situationer.

2 Befintliga vrak i svenskt vatten

I den här artikeln behandlar jag huvudsakligen den typen av vrak som nämndes sist i uppräkningslistan ovan, dvs. vrak som påträffas på svenskt vatten och som har legat där en längre tid.⁷ Mer specifikt behandlas ansvarsfrågor med avseende på vrak som påträffas på det svenska sjöterritoriet.⁸ Dessa frågor har på senare tid väckt viss uppmärksamhet i samband med fyndet av ett brittiskt-kanadensiskt militärflygplan på svenskt vatten i Östersjön utanför Falsterbo.⁹ Det fyndet väcker en rad juridiska frågor som den här artikeln kretsar kring.¹⁰

En fråga som artikeln behandlar är vem som ansvarar för ett sådant här vrak. En annan intressant fråga är vilken roll ägarfrågor spelar i sammanhanget samt vilka myndigheter som kan tänkas ha någon form av delaktighet och ansvar vad gäller vraket. Det är också tänkbart att ett sådant vrak är miljöfarligt, varför det är intressant att belysa frågan även ur den aspekten. Ett vrak kan också vara farligt av andra skäl, t.ex. eftersom det innehåller bomber, vapen och ammunition eller eftersom det, av olika anledningar, är farligt att dyka i anslutning till det. Även vrakets status som fartyg är en intressant fråga. Av vikt i denna del är vilken betydelse det har att det kan röra sig om ett militärt föremål samt ett statsfartyg eller statsluftfartyg. Hur den reglering som avser fartyg och vrak på ett generellt plan förhåller sig till luftfartyg är också en intressant aspekt att belysa.¹¹

3 Centrala funktioner för en lagstiftning kring vrak

Artikeln handlar om vrak som påträffas på svenskt sjöterritorium. Mitt syfte är att påvisa brister i den svenska regleringen genom att jämföra den med engelsk rätt.¹² Nedan presenterar jag först ett antal funktion-

⁷ Det rör sig alltså inte om akuta haverier. Inte heller frågor kring bärgning behandlas här, se bl.a. 16 kap. sjölagen (1994:1009) och lagen (1984:983) om ensamrätt till bärgning. För en problemorientering i finsk rätt på ett liknande tema, se Wetterstein, "Vrak och gamla skatter", JFT 2000/5, s. 451–484.

⁸ Svenskt sjöterritorium omfattar inre vatten och territorialhavet som sträcker sig tolv nautiska mil från baslinjerna. Se vidare lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

⁹ Militärflygplanet är ett bombplan av typen Halifax och störtade under andra världskriget.

¹⁰ Samtliga besättningsmän övergav flygplanet före kraschen. Det finns således inga mänskliga kvarlevor i anslutning till vraket. I annat fall hade även den typen av aspekter givit upphov till frågor om griftefrid, huruvida det är rimligt att betrakta ett sådant föremål som gravplats samt hur detta, i sådana fall, ska vägas mot t.ex. miljömässiga konsekvenser eller att vraket som sådant utgör en fara för allmänheten. Dessa resonemang, som även nämnts ovan i samband med Estonias förlisning, utvecklas inte vidare här.

¹¹ Rättsligt faller flygplan in under beteckningen luftfartyg. De behandlas här som synonymer. Se vidare regleringen i bl.a. luftfartslagen (2010:500).

¹² Min framställning nedan har likheter med det metodologiska tillvägagångssätt som beskrivs i Zweigert & Kötz, "An Introduction to Comparative Law", Clarendon Press, Oxford, tredje upplagan, 1998, s. 6.

er som en lagstiftning har att ta hänsyn till när det gäller vrak. Jag har valt att dela in funktionerna i två kategorier. Den första kategorin avser möjligheten att bereda olika typer av skydd i samband med vrak. Den andra kategorin avser möjligheten att flytta eller avlägsna dem.

I kategorin som handlar om att bereda olika typer av skydd identifierar jag, inom ramen för den här artikeln, åtminstone fyra centrala funktioner. För det första är det av vikt att en lagstiftning kan skydda vrak som av olika skäl är viktiga att bevara. Det kan t.ex. handla om att vraket är av historiskt eller kulturellt intresse att bevara för eftervärlden. Den här funktionen syftar sålunda till att skydda själva vraket från utomstående potentiell menlig inverkan, t.ex. från skadlig dykturism eller vrakplundring. För det andra ska en reglering möjliggöra ett effektivt skydd av vrak som är farliga för miljön. Det ska sålunda finnas regelverk som hanterar miljöfarliga vrak, vem som ansvarar för den typen av skada och vilka myndigheter som ska hantera en sådan uppkommen situation. Istället för att skydda vraket från skadlig inverkan från andra avser den här andra funktionen till att skydda omgivningen från sådan skadlig inverkan som vraket i sig kan ha. Den tredje funktionen är av liknande slag. Den handlar om att en lagstiftning ska kunna bereda skydd vad gäller vrak som kan utgöra en fara för människor. Här handlar det dock inte, som i den andra funktionen, om en miljömässig fara för naturen eller omgivningen; något som givetvis kan drabba även människor. Den här funktionen avser istället situationer där vraket som sådant kan utgöra en fara för personer som kommer i kontakt med det. Det kan röra sig om vrak där det finns bomber, vapen och ammunition bevarade ombord och som fortfarande är farliga eller kan användas. Ett annat exempel är att vraket är i ett sådant tillstånd att det är farligt att dyka i eller runt det, t.ex. eftersom det riskerar att välta eller kollapsa. Även här syftar sålunda funktionen till att skydda personer från eventuell skadlig inverkan som vraket kan ha. Den fjärde och sista centrala funktionen i denna kategori utgörs av de speciella omständigheter som föreligger när ett vrak utgör ett militärt föremål eller ett statsfartyg eller statsluftfartyg. En lagstiftning bör kunna hantera även sådana speciella situationer och även i dessa fall skydda vraket från menlig inverkan på olika vis.

Den andra kategorin av funktioner avser istället möjligheten att flytta eller avlägsna vrak som på något vis utgör ett hinder eller en fara. Även här identifierar jag åtminstone fyra centrala funktioner som en lagstiftning ska hantera. För det första måste ansvarsfrågor regleras i dessa situationer. Det är centralt att regelverket, så långt som möjligt, kan peka ut vem som ansvarar för en given situation. Det slutar dock inte där. Utöver att identifiera vem det är som ansvarar måste lagstiftningen också innehålla en faktisk möjlighet att utkräva ansvar. Ett sådant ansvar kan syfta till att antingen avlägsna eller flytta vraket alternativt att vidta åtgärder så att vraket inte längre utgör en fara eller ett hinder. För det andra måste regelverket hantera vad som ska

hända med ett vrak för vilket det inte går att identifiera en ansvarig person. Även ett sådant vrak måste kunna hanteras inom ramen för lagstiftningen. Om ingen ansvarig person kan identifieras måste ett tydligt myndighetsansvar aktualiseras. Den tredje funktionen angränsar till den föregående och behandlar hur man ska hantera vrak som inte betingar något kommersiellt värde. Det centrala här är att möjliggöra en bärgning, flyttning eller vrakborttagning trots att ett sådant värde saknas. Den fjärde och sista funktionen handlar om att hamn-innehavare och liknande aktörer måste ha rättsliga förutsättningar för att flytta eller avlägsna vrak som utgör en fara eller ett hinder för deras verksamhet.

Min identifiering och indelning ovan är självfallet inte uttömmande och det finns även växelverkningar mellan de olika funktionerna.¹³

4 En översikt över en mer heltäckande vrakrättslig reglering...

Jag övergår nu till att behandla hur regleringen ser ut i engelsk rätt med avseende på den typen av vrak som artikeln behandlar och hur de olika regelverken kan relateras till de kategorier och funktioner som identifierats ovan. Den engelska lagstiftaren har valt att tackla denna problematik på ett bitvis annorlunda sätt jämfört med hur situationen ser ut i svensk rätt. Engelsk rätt innehåller också en mer utförlig reglering vad gäller vrak. I sammanhanget kan nämnas att Storbritannien även har tillträtt Nairobikonventionen (vrakkonventionen). Eftersom Nairobikonventionens bestämmelser inte är tänkta att vara tillämpliga på den här typen av situationer, dvs. vrak som påträffas på sjöterritoriet och som har legat där en längre tid, behandlas konventionen emellertid inte närmare här.¹⁴

4.1 Att skydda militära vrak

Av central betydelse för militära vrak är den engelska lagen the Protection of Military Remains Act 1986. Vrak av militär natur utgör en betydande del av de förlisningar som ägde rum under världskrigen och som faller in under den fjärde funktionen i den första kategorin ovan. Enligt preambeln till lagen syftar den till "the protection from unauthorised interference of the remains of military aircraft and vessels that have crashed, sunk or been stranded...". Lagens tillämpningsområde är sålunda militära fartyg i bred mening som i realiteten utgör vrak. Lagen är alltså tillämplig även på luftfartyg som har störtat

¹³ En sådan, som emellertid inte kommer att vara föremål för vidare analys här, är hur en möjlighet eller skyldighet till bärgning, flyttning eller borttagning i enlighet med den andra kategorin förhåller sig till de olika typer av skydd som kan beredas vraket enligt den första gruppen av funktioner.

¹⁴ Se vidare t.ex. definitionen av fartyg och vrak i art. 1(2) och (4) samt tidsbestämmelsen i art. 13 Nairobikonventionen, men jämför i sammanhanget även Dromgoole & Forrest, "The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and Hazardous Historic Shipwrecks", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2011(1), s. 92–122.

under militärtjänst.¹⁵ Tillämpningsområdet omfattar därmed så väl statsfartyg som statsluftfartyg. Lagen omfattar även militära vrak från en annan stat än Storbritannien förutsatt att vraket befinner sig på Storbritanniens sjöterritorium.¹⁶

Lagen skiljer mellan två olika typer av skydd eller skyddsplatser. Dessa benämns *protected places*, se sektion 1(6), och *controlled sites*, se sektion 1(2)(b) och 1(4). När ett luftfartyg havererar blir platsen enligt sektion 1(6) automatiskt skyddad som *protected place*, medan en *controlled site* ska utses särskilt av the Secretary of State. En sådan plats kan utses särskilt i enlighet med sektion 1(3)(b). För båda typer av platser gäller speciella regler. Det är t.ex. inte tillåtet att skada, flytta eller avlägsna objekt från det vrak som befinner sig på platsen och inte heller att dyka invändigt genom att ta sig förbi en öppning eller liknande som leder till ett tillslutet utrymme inne i vraket.¹⁷ Vad gäller *controlled sites* är det utöver detta, enligt sektion 2(3)(a), även förbjudet att överhuvudtaget dyka i syfte att undersöka eller registrera lämningar från ett vrak. För att vidta dylika åtgärder krävs enligt sektion 4 ett särskilt tillstånd. Det är enligt sektion 2 brottsligt att bryta mot de förbud som lagen ställer upp för *protected places* och *controlled sites*.

I dag skyddas 12 olika vrakplatser som *controlled sites*, medan 66 olika vrakplatser skyddas i egenskap av *protected places*. De flesta av dessa vrak härstammar från första eller andra världskriget.¹⁸

4.2 Att skydda historiskt värdefulla samt farliga vrak

En annan lagstiftning som tar särskilt sikte på vrak i engelsk rätt är the Protection of Wrecks Act 1973. Enligt preamblen till lagen syftar den till att skydda vrak och de platser där vrak finns i territorialhavet från "interference by unauthorised persons". Lagen gör en uppdelning mellan historiska vrak och farliga vrak. På så vis avser regleringen både den första och den tredje funktionen i den första kategorin som identifierats ovan.

Enligt sektion 1(1)(a och b) får the Secretary of State välja att skydda en plats där ett fartyg i form av ett vrak ligger p.g.a. historiska, arkeologiska eller konstnärliga skäl. Detsamma gäller om det finns föremål i anslutning till vraket som tidigare fanns inuti det. The Secretary of State kan i dessa fall bestämma att ett område runt vraket ska vara skyddat. Det är enligt sektion 1(3)(a) brottsligt att röra, skada el-

¹⁵ Se sektion 1(1).

¹⁶ Se sektion 1(4) och 1(6) samt Department for Culture Media & Sport and the Ministry of Defence, "Protection and Management of Historic Military Wrecks outside UK Territorial Waters", tillgänglig via www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/307961/Protection_and_Management_of_Historic_Military_Wrecks_outside_UK_Territorial_Waters__April_2014.pdf, s. 8.

¹⁷ Se sektion 2(1)(b) samt sektion 2(2)(a-c).

¹⁸ Se www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/303274/Protected_wrecks_under_the_Protection_of_Military_Remains_Act_86.pdf.

ler avlägsna delar av ett vrak som uppbär ett sådant skydd. Detsamma gäller enligt sektion 1(3)(b) om en person dyker eller försöker bärga vraket eller delar av det. Inte heller får en person enligt sektion 1(3)(c) till en sådan plats tillföra något som riskerar att skada vraket eller hindra åtkomst till det. Ovanstående gäller även om en person förmår någon annan att göra det som är förbjudet. Som undantag till förbuden går det dock att få en licens av the Secretary of State, som kan ge tillstånd till dykning och liknande.¹⁹ I dag är 55 vrakplatser skyddade genom denna sektion.²⁰

Vad gäller farliga vrak kan the Secretary of State, enligt sektion 2(1), meddela att ett vrak som ligger i brittiskt vatten, och ett visst område runt det, ska skyddas eftersom dess innehåll och skick utgör en potentiell fara för liv eller egendom samtidigt som det bör skyddas från otillåten störning. Det är brottsligt att, utan skriftligt tillstånd från the Secretary of State, vistas på ett sådant förbjudet område vare sig på eller under vattnet. Ett sådant fall kan vara ett fartyg som har förlit lastat med bomber, vapen och ammunition.²¹

I den mån ett vrak befinner sig på land är vidare the Ancient Monuments and Archaeological Areas Act 1979 relevant. På senare tid har man också använt sig av regelverket för att skydda maritima föremål till havs.²² En central definition i lagen är begreppet monument som enligt sektion 61(7)(c) bl.a. omfattar en plats där ett fartyg eller luftfartyg finns eller lämningar efter sådan egendom. Enligt sektion 61(8)(b) omfattas emellertid inte sådant som redan är skyddat enligt sektion 1 av the Protection of Wrecks Act. Lagen erbjuder således ytterligare möjligheter att skydda den här typen av platser och objekt i den mån de inte skyddas av annan lagstiftning.

4.3 Att hantera ansvarsfrågor

Mer generella bestämmelser kring vrak finns i the Merchant Shipping Act 1995. Dessa bestämmelser är tillämpliga även på vrak från luftfartyg, dock med viss modifikation, i enlighet med the Aircraft (Wreck and Salvage) Order 1938.²³

¹⁹ Se vidare i sektion 1(5) om vad en sådan skriftlig licens ska innehålla och till vem den kan ges. Det finns fyra olika typer av licenser som varierar i omfång: visitor license, survey licence, surface recovery licence och excavation licence. Se vidare www.gov.uk/guidance/wreck-and-salvage-law.

²⁰ Det rör sig om vrak som tidsmässigt sträcker sig från bronsåldern till 1900-talet. Se vidare www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/303273/Protected_wrecks_in_the_UK_under_S1.pdf.

²¹ Ett förbud kring ett sådant här farligt vrak har meddelats vid vraket av SS Richard Montgomery som sjönk 1943 fullastat med sprängämnen. För uttömmande listor över deklarerade platser för lagen i sin helhet se www.gov.uk/government/publications/receiver-of-wreck-protected-wrecks.

²² Så är t.ex. fallet med den tyska Högsjöflottan som bitvis sänktes i Scapa Flow i Skottland. Se www.gov.uk/guidance/wreck-and-salvage-law.

²³ Se Rose, "Kennedy and Rose — The Law of Salvage", Sweet & Maxwell, sjätte upplagan, 2002, sektion 250.

I the Merchant Shipping Act 1995 regleras ett ämbete betecknat the Receiver of Wreck. Den som upptäcker ett vrak ska meddela den person som har denna befattning, varefter han eller hon hanterar frågor kring vraket och försöker att väga de intressen som finns mellan t.ex. den som funnit vraket, en eventuell ägare och bärgare. Om en person påträffar eller tar befattning med ett vrak i brittiskt vatten, eller gör så med ett vrak utanför brittiskt vatten och sedan för in vraket i brittiskt vatten, ska han eller hon enligt sektion 236(1) (a och b) meddela detta till the Receiver of Wreck. Att inte göra så resulterar enligt sektion 236(2) i böter och även andra påföljder om det rör sig om ett vrak som upphittaren inte äger. The Receiver of Wrecks har också möjlighet att sälja ett vrak under vissa förutsättningar i sektion 240.²⁴

4.4 Att flytta och avlägsna vrak

The Merchant Shipping Act innehåller även andra bestämmelser med avseende på vrak. Sektion 252 behandlar möjligheten att hantera vrak under vissa omständigheter. Enligt sektion 252(1) har hamnmyndigheten eller en s.k. conservancy authority rätt att vidta åtgärder i den mån ett fartyg har sjunkit, strandat eller övergivits i, eller i närheten av, en hamn eller ett tidvattensområde som står under deras kontroll. Åtgärderna listas i sektion 252(2) (a) och ger berörd myndighet rätt att ta besittning, bärga, ta bort eller förstöra hela vraket eller delar av det. Vidare har berörd myndighet enligt sektion 252(2) (b) rätt att märka vraket eller delar av det genom ljus eller bojar före det att bärgning eller liknande har skett. Sektion 252(2) (c) ger även myndigheten möjlighet att sälja ett sådant fartyg eller del av det som bärgats eller liknande i enlighet med bestämmelsen. Före det att vraket kan säljas måste emellertid den planerade försäljningen publiceras i en lokaltidning i enlighet med sektion 252(5). Ett undantag till detta avser egendom som är av sådan natur att den förstörs eller snabbt tappar i värde vid fördröjning. Av sektion 252(6) följer vidare att den som äger vraket har rätt att få det levererat till honom eller henne för ett marknadsmässigt pris. Efter en försäljning har myndigheten rätt att kompensera sig för de kostnader som uppstått genom försäljningen i enlighet med sektion 252(2) (d). Eventuellt överskott vid försäljning ska enligt sektion 252(4) hållas i förvar av myndigheten åt de som har rätt till det. Den här delen av regleringen avser sålunda den första funktionen i den andra kategorin ovan.

Vid sidan av dessa befogenheter finns regler i sektion 253 om fyrmyndigheter (eng: lighthouse authorities). Bestämmelsen avser enligt sektion 253(1) (a) fartyg som har sjunkit, strandat eller övergivits i någon farled eller på strand, rev eller liknande. Bestämmelsen är samtidigt subsidiär gentemot sektion 252, vilket framkommer av sektion

²⁴ Se vidare för mer detaljerat innehåll bestämmelserna i the Merchant Shipping Act 1995, Part IX, Chapter 1 & 2.

254(1)(b). I händelse av eventuella meningsskillnader om vem som ansvarar för ett givet fall anger sektion 254 att the Secretary of State ska besluta vem som ansvarar. Ett sådant beslut kan inte överklagas. Om the general lighthouse authority på platsen bedömer att fartyget är placerat på ett sådant sätt att det utgör ett hinder eller fara för navigering eller kan tänkas bli ett sådant hinder kan de vidta samma åtgärder som är möjliga enligt sektion 252. Även här kan således vraket säljas i enlighet med ovan. Om en sådan myndighet har ådragit sig kostnader och dessa inte täcks vid en försäljning har myndigheten enligt sektion 253(2)(a) rätt att kräva det resterande beloppet av den person som ansvarar. Om myndigheten inte har sålt vraket kan samtliga kostnader enligt sektion 253(2)(b) krävas av denna person. Den person som ansvarar är enligt sektion 253(4) den som är ägare vid tidpunkten för haveriet. I den mån en kostnad inte kan ersättas genom vare sig försäljning eller av den person som ansvarar finns det som sista utväg en särskild fond ur vilken det kan ges ersättning i enlighet med sektion 253(3). Denna del av regelverket avser sålunda den första funktionen i den andra kategorin ovan och likaså även den andra och tredje funktionen i den andra kategorin vad gäller sektion 253(3).

Vad gäller specifikt hamnar finns avslutningsvis lagen Harbours, Docks and Piers Clauses Act 1847. Enligt sektion 56 har hamninnehavaren (eng. harbour master) rätt att avlägsna vrak eller andra föremål som befinner sig i en hamn, vid en kaj, pir eller i närheten av dessa platser. De kostnader som uppstår i samband med avlägsnandet kan krävas av ägaren. Hamninnehavaren har även retentionsrätt med avseende på ett sådant vrak eller föremål som säkerhet för sitt krav. Om ägaren inte betalar trots ett sådant krav kan vraket eller föremålet säljas. Av säljlikviden kan hamninnehavaren därefter kompensera sin förlust. Eventuellt överskjutande belopp ska betalas ut till ägaren om så begärs. Även detta regelverk avser den första funktionen i den andra kategorin ovan.

5 ...jämfört med en oklar och bristfällig reglering

Mot bakgrund av de ovan nämnda engelska regelverken ska vi nu se hur detta område har reglerats i svensk rätt. Min analys nedan visar att det svenska rättsläget vad gäller vrak är så väl splittrat som bristfälligt. Detta är också i linje med utsagor om att svensk rätt i många delar är oklar i dessa frågor.²⁵ Detta resulterar i ett rättsläge som är både bristfälligt och svåröverskådligt. Rättsläget är än oklarare vad gäller luftfartyg, eftersom den reglering som finns mestadels endast reglerar fartyg till sjöss.²⁶

²⁵ Bertil Bengtsson har beskrivit regleringen på området som både ofullständig, föga effektiv samt svåröverskådlig. Se Ds 2015:16, s. 54. Enligt en rapport från Sjöfartsverket är detta ett rättsområde som domineras av bristande lagstiftning. Se Sjöfartsverket, s. 39.

²⁶ Som visat ovan inkluderar regleringen i engelsk rätt i viss mån även luftfartyg.

Man kan urskilja två övergripande typer av situationer i den svenska lagstiftningen vad gäller vrak. Den första avser vrak som utgör en fara för miljön, medan den andra avser vrak som är en fara i navigationshänseende eftersom vraket i någon mån utgör ett hinder.²⁷ Dessa två typfall är reglerade på olika håll i lagstiftningen. Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller bestämmelser som tar sikte på den första situationen. Här finns exempelvis möjligheter att vidta åtgärder när olja eller andra skadliga ämnen riskerar att läcka ut från ett vrak. Det andra typfallet finns reglerat i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn samt förordningen (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske. Vid sidan av detta ger även kulturmiljölagen (1988:950) och sjötrafikförordningen (1986:300) vissa möjligheter att skydda specifika vrakplatser.

Samtliga dessa regelverk har emellertid gemensamt att de på ett otillfredsställande vis relaterar till de fall som artikeln behandlar, dvs. vrak som påträffas på sjöterritoriet och som har legat där en längre tid, t.ex. sedan världskrigen. Det är också bitvis oklart i vilken mån delar av regleringen överhuvudtaget är tillämpliga vad gäller vrak. Än mer osäkerhet finns kring dess eventuella tillämplighet på luftfartyg. Det råder med andra ord stor oklarhet på detta område. I det följande gör jag en närmare genomgång och analys av dessa regelverk i syfte att styrka denna tes.

5.1 Oklarheter kring vrak som hotar miljön

En av de lagar som kan vara aktuella när ett fartyg förlist eller ett luftfartyg störtat är lagen om skydd mot olyckor. Lagen syftar enligt 1 kap. 1 § till att i hela landet bereda människors liv, hälsa, egendom och miljö ett tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor. I 4 kap. 5 § finns regler om miljöräddningstjänst.²⁸ Den myndighet som regeringen bestämmer ansvarar enligt bestämmelsen för räddningstjänst när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet. Enligt 4 kap. 12 § första stycket i förordning om skydd mot olyckor är det Kustbevakningen som är ansvarig myndighet för denna miljöräddningstjänst till sjöss. Samma sak gäller om det finns en överhängande

²⁷ De resonemang som följer nedan kring oklarheter kring vrak som hotar miljön har inte fått samma utrymme i genomgången av engelsk rätt ovan. Närmare bestämt saknas en redogörelse för vad som gäller för de fall där Nairobi-konventionen inte är tillämplig p.g.a. de tidsgränser som slås fast i konventionen. Jag har anledning att återkomma till detta i ett senare sammanhang och avgränsar därför bort motsvarande genomgång för engelsk rätt. Jag väljer dock att här lyfta fram den svenska regleringen på området för att ytterligare stärka tesen om att den svenska regleringen av vrak är bristfällig genom att peka på oklarheter även vad gäller denna punkt.

²⁸ Se i sammanhanget även bestämmelsen i 4 kap. 2 § om flygräddningstjänst vid flyghaverier inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon. Ansvarig myndighet för flygräddningstjänst är Sjöfartsverket enligt 4 kap. 2 § förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor. I artikeln behandlas emellertid inte, som nämnt ovan, akuta haverier.

fara för ett sådant utsläpp. Enligt en rapport från Statskontoret ska rekvisitet om en överhängande fara tolkas restriktivt. Ordvalet indikerar att det ska röra sig om korta tidsfrister och kanske så kort som några timmar.²⁹ Om det finns farlig last ombord innebär inte detta per automatik att rekvisitet är uppfyllt utan det ska röra sig om en mer konkret fara.³⁰ Rent preventiva åtgärder synes därmed inte rymmas inom ramen för paragrafen, men den ger likväl någon form av möjlighet att agera före ett faktiskt utsläpp.³¹ För att bedöma om en sådan fara eller reell risk föreligger får en sammanvägd bedömning göras som beaktar olika faktiska omständigheter i fallet. Sålunda kan fartygets skick, dess position, hur eventuell trafik ser ut på platsen, bottenförhållanden samt information om strömmar och meteorologiska data som väder- och vindförhållanden spela in i bedömningen.³²

Kustbevakningen ansvarar för miljöräddningstjänst till sjöss. Ansvaret omfattar Sveriges sjöterritorium och den svenska ekonomiska zonen.³³ Åtgärder som kan vidtas av Kustbevakningen är bl.a. att lägga ut länsor, förbereda läktring av olja eller andra ämnen som kan vara skadliga samt skydda den marina miljön på olika vis.³⁴ Enligt 4 kap. 5 § undantas emellertid särskilt vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Vätern, Vättern och Mälaren. Där ansvarar istället aktuell kommun. Uppdelningen mellan kommuner och staten beror på att kommunerna anses ha bäst förutsättningar för att vidta de åtgärder som behövs när en olycka inträffat i hamnar, mindre sjöar eller vattendrag inom kommunen. Däremot har deras möjligheter att agera bedömts vara sämre vad gäller olyckor till havs, i kustvatten eller Vätern, Vättern och Mälaren, varför staten har fått ansvara för dessa istället.³⁵ Detta leder också till att ansvaret kan skifta från stat till kommun om t.ex. olja som har släppts ut på territorialhavet flyter i land eller till ett område som kommunen ansvarar för.³⁶

Det framgår indirekt av förarbetena till lagen om skydd mot olyckor att bestämmelsen om miljöräddningstjänst till sjöss främst är avsedd för fartygsvrak i form av båtar eller skepp.³⁷ Lagens ordalydelse utesluter emellertid inte en tillämpning även på luftfartyg. I den mån ett luftfartyg medför att olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet, alternativt om det finns en överhängande fara för att så sker, lär därmed Kustbevakningen ansvara för att komma tillrätta med

²⁹ Statskontoret, "Vrak och ägarlösa båtar", (2008:6), s. 32.

³⁰ Prop. 2002/03:119, s. 116.

³¹ Sjöfartsverket, s. 40.

³² Prop. 2002/03:119, s. 116.

³³ Som nämnt ovan avses med svenskt sjöterritorium inre vatten och territorialhavet enligt 1 § lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium. Den svenska ekonomiska zonen regleras i lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon och koordinater för zonen utbredning finns i förordning (1992:1226) om Sveriges ekonomiska zon.

³⁴ Prop. 2002/03:119, s. 116.

³⁵ Prop. 2002/03:119, s. 75 f. och s. 85.

³⁶ Prop. 1985/86:170, s. 78.

³⁷ Se t.ex. prop. 2002/03:119, s. 86.

problematiken. Som noterat begränsas dock möjligheten att vidta åtgärder av lagstiftningens restriktiva utformning.

Eftersom lagen behandlar olja eller andra skadliga ämnen som har kommit ut i vattnet, eller där det finns en överhängande fara för att så sker, tangerar lagen den andra funktionen i den första kategorin som identifierats ovan. Det kan dock noteras att lagen ingalunda på ett heltäckande vis tar sig an funktionen om att erbjuda ett skydd mot vrak som kan vara skadliga för miljön. Det är endast under vissa förutsättningar och i ett, mer eller mindre, akut skede med ett närstående utsläpp som lagen blir tillämplig och en del av funktionen tillgodoses.³⁸

En lag som specifikt avser fartyg är lagen om åtgärder mot förorening från fartyg. Där finns bestämmelser som främst tar sikte på föroreningsaspekter av fartyg i drift. Även här rör det sig därmed om bestämmelser som tangerar den andra funktionen i den första kategorin. De bestämmelser som kan vara av intresse vad gäller haverier finns i 7 kap. 5 §. Bestämmelsen ger Transportstyrelsen, eller en annan myndighet som regeringen utser, möjlighet att agera om olja eller något annat skadligt ämne släpps ut från ett fartyg eller om det finns anledning att befara att ett sådant utsläpp kommer att ske. Rimligen krävs det mindre för att rekvisitet "kan ... skäligen befaras" ska uppfyllas jämfört med den mer omedelbara skrivelsen i lagen om skydd mot olyckor om en "överhängande fara". Vidare krävs en grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av utsläppet kan skadas i avsevärd mån. Förelägganden enligt paragrafen kan t.ex. avse läkring av olja eller annat skadligt ämne i enlighet med 7 kap. 5 § sjunde punkten. Fartygets ägare eller redare är enligt 7 kap. 10 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot föroreningar från fartyg skyldig att ersätta de kostnader som uppstår som en följd av de föreskrifter som kan följa enligt lagen. Tidigare har man enligt uppgift bärgat eller omhändertagit fartyg som sjunkit eller riskerat att sjunka till följd av kollision genom tillämpning av lagen.³⁹ Hur de åtgärderna har täckning i lagtexten förefaller emellertid något oklart. Den typen av åtgärder korresponderar med den andra och tredje funktionen i den andra kategorin ovan.

Eftersom lagen om åtgärder mot förorening från fartyg gäller specifikt för fartyg synes luftfartyg inte omfattas. Om fartygsbegreppet tolkas extensivt till att även omfatta luftfartyg medges emellertid

³⁸ Det kan i sammanhanget noteras att sjölagens bestämmelser kring oljeskada och bunkeroljeskada, se 10 och 10 a kap. sjölagen, inte blir aktuella i dessa fall eftersom artikeln behandlar föremål som har legat på sjöterritoriet en längre tid. Av samma anledning har inte redaransvaret i sjölagen behandlats i artikeln.

³⁹ Statskontoret, s. 42.

Transportstyrelsen en möjlighet att meddela förbud eller förelägganden även för luftfartyg. En sådan tolkning är emellertid tveksam. Med fartygsbegreppet avses generellt, även om en strikt legaldefinition i egentlig mening saknas, ett sjötransportmedel.⁴⁰ En annan möjlighet vore att tillämpa bestämmelserna analogt. Även om så är fallet pekar, å andra sidan, det faktum att det inte rör sig om utsläpp som direkt kan kopplas till ett fartygs drift på att bestämmelserna inte är tillämpliga.⁴¹ Även om bestämmelserna skulle vara potentiellt tillämpliga på föremålet som sådant, måste emellertid, som noterat ovan, också en rad andra omständigheter föreligga. Det krävs rimligen en hel del för att det ska finnas grundad anledning för att anta att svenskt sjöterritorium, svenskt luftrum eller svenska intressen kan skadas i avsevärd mån. Möjligen kan, för att återknyta till det exempel som inledde artikeln, riklig förekomst av ammunition eller sprängmedel ombord på ett vrak utgöra ett sådant grundat antagande.

5.2 Bristfälligt skydd av historiskt intressanta vrak

Kulturmiljölagen syftar enligt 1 kap. 2 § till att skydda och vårda kulturmiljön. Lagen skyddar t.ex. fornminnen i form av fartygslämningar enligt 2 kap. 1 § åttonde punkten. Till en fornlämning i form av ett skeppsvrak hör enligt 1 kap. 2 § ett så stort område på sjö- eller havsbotten som behövs för att bevara fornlämningen och ge den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. En fartygslämning som påträffas på havsbotten eller dess underlag utanför gränserna för nationell jurisdiktion och som bärgats av ett svenskt fartyg eller förts till Sverige omfattas även den av lagen och tillfaller staten enligt 2 kap. 4 § fjärde stycket. Den som påträffar ett fornfynd ska enligt 2 kap. 5 § första stycket anmäla detta till länsstyrelsen eller Polismyndigheten. Av samma paragraf följer även att ett fornfynd som hör till en fartygslämning dessutom kan anmälas till Kustbevakningen. Enligt andra stycket i paragrafen är den som påträffar ett sådant föremål skyldig att på begäran lämna ut det mot kvitto samt uppge var, när och hur det påträffades.

Kulturmiljölagen innehåller bl.a. ett förbud, enligt 2 kap. 6 §, mot att, i avsikt att tillstånd, rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Det är enligt 2 kap. 21 § förenat med straffansvar i form av fornminnesbrott att bryta mot detta förbud. Om ett vrak som lagen är tillämplig på har påträffats får

⁴⁰ Se Rune, "Rätt till skepp", Sjurättsföreningen i Göteborg skrifter 55, Akademi-förlaget, första upplagan, 1976, s. 14 f. I sjölagens mening, som alltså saknar en definition av fartygsbegreppet, går det att indirekt sluta sig till att ett fartyg bl.a. ska ha skrov och styrinrättning, se 1 kap. 2 § första stycket samt 1 kap. 3 § första stycket. Det går å andra sidan att tänka sig att det finns olika fartygsbegrepp i svensk rätt och att begreppet därmed inte är begränsat till den karakteristik som bitvis kan skönjas av sjölagen.

⁴¹ Jfr Statskontoret, s. 41.

Riksantikvarieämbetet och länsstyrelsen enligt 2 kap. 7 § vidta de åtgärder som behövs för att skydda och vårda det. De har också enligt 2 kap. 8 § första stycket rätt att t.ex. bärga en fartygslämning. Om en sådan fartygslämning bärgas och saknar ägare ska vraket enligt 2 kap. 8 § tillfalla staten. Det finns också enligt 2 kap. 9 § möjligheter för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vad allmänheten ska iaktta inom och i närheten av en skyddad plats.

En förutsättning för ovanstående är emellertid enligt 2 kap. 1 a § första stycket att vraket tillkommit före 1850. Införandet av den tidsgränsen, som trädde i kraft 2014, motiverades med att det är viktigt att ha en tydlig gräns mellan äldre och yngre lämningar. Detta är tänkt att öka förutsebarheten, t.ex. med avseende på markägare. Det specifika årtalet valdes eftersom det, enligt propositionen, sammanfaller med viktiga samhällsreformer i det moderna Sveriges utveckling som genomfördes under mitten av 1800-talet.⁴² Tidigare fanns ett särskilt skydd för skeppsvrak som skyddades om det hade gått mer än 100 år sedan skeppet blivit vrak, men denna ordning förkastades av lagstiftaren vid införandet av tidsgränsen utan någon särskild motivering.⁴³ Konsekvensen härav blir därmed att vissa äldre skeppsvrak omfattas av det skydd som lagen ger. Men eftersom flertalet av de haverier som kan vara av intresse för den här artikeln har inträffat senare, främst under åren för första och andra världskriget, är kulturmiljölagen som utgångspunkt inte tillämplig i dessa fall. Detsamma gäller de skeppsvrak som tidigare hade skyddats eftersom de blivit vrak för över 100 år sedan, men som har förlist 1850 eller senare.

Det finns emellertid en möjlighet för länsstyrelsen att förklara en lämning som fornlämning om det finns särskilda skäl med hänsyn till dess kulturhistoriska värde i enlighet med 2 kap. 1 a § andra stycket. Som exempel nämns i propositionen att lämningar som ingår i ett betydelsefullt kulturhistoriskt sammanhang eller som kan ge viktig kunskap som kompletterar skriftliga källor kan motivera att undantaget används.⁴⁴ Å andra sidan går det inte att bortse från att tidsskillnaden mellan vad som inträffat före 1850 och under världskrigen är tämligen stor. Det rör sig om mellan 64 och 95 år efter den bestämda tidsgränsen om man räknar från första världskrigets början till andra världskrigets slut.

Kulturmiljölagen behandlar den första funktionen i den första kategorin. Givet den bestämda tidsgränsen och osäkerheten kring eventuella undantag uppfylls dock funktionen endast delvis.

⁴² Prop. 2012/13:96, s. 44 f. Kulturmiljöutredningen hade istället föreslagit årtalet 1750 i sin utredning. Se prop. 2012/13:96, s. 42.

⁴³ Prop. 2012/13:96, s. 45. I kulturmiljöutredningen föreslogs att ett skeppsvrak skulle utgöra fornlämning om det kunde antas att skeppet förlist före 1900, se prop. 2012/13:96, s. 42.

⁴⁴ Prop. 2012/13:96, s. 48.

5.3 Viss möjlighet att skydda vrak

En annan förordning som kan vara aktuell i dessa fall är sjötrafikförordningen. Enligt förordningens 2 kap. 2 § första stycket har länsstyrelsen möjlighet att meddela förbud mot ankring eller begränsning i rätten att dyka i Sveriges sjöterritorium. Innan ett sådant beslut fattas ska aktuell länsstyrelse samråda med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. På så vis finns möjlighet att meddela t.ex. ankringsförbud eller begränsningar i rätten att dyka vid särskilda platser, t.ex. vid ett förlist fartyg eller luftfartyg.⁴⁵ Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett en sådan föreskrift döms till böter enligt 5 kap. 1 § andra punkten. Eftersom förordningen möjliggör dykförbud kan den spela in i uppfyllandet av den första kategorin funktioner genom det skydd som ett dykförbud kan ge. Detta är ett potentiellt användningsområde för förordningen tack vare dess stora tillämpningsområde. Den utgör dock ingalunda ett heltäckande skydd för funktionerna i den första kategorin, eftersom den begränsas till just dyk- och ankringsförbud.

5.4 Varierande möjligheter att flytta och avlägsna vrak

Ett område som har varit föremål för en tämligen detaljerad svensk lagstiftning är vad som gäller för fartyg som orsakar problem i allmänna hamnar.⁴⁶ Bestämmelserna finns i lag om flyttning av fartyg i allmän hamn. Även om lagen till sin ordalydelse endast är tillämplig på just fartyg har bestämmelserna ansetts analogt tillämpliga även på vrak.⁴⁷ Eftersom lagen berör hamninnehavares möjligheter att hantera vrak som utgör hinder faller den in under den fjärde funktionen i den andra kategorin. Även här uppfylls funktionen emellertid endast delvis, eftersom lagen endast är tillämplig på allmänna hamnar. Eftersom de fall som den här artikeln rör inte lär finnas i allmänna hamnar kommer regleringen endast att beröras översiktligt.

Enligt 1 § får ett fartyg i en allmän hamn flyttas av hamninnehavaren om fartyget hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. Det finns därmed två typsituationer där lagen är tillämplig. Ett exempel på den första situationen är ett fartyg som ligger på ett sådant vis att det hindrar andra fartyg från att anlöpa hamnen. Vad gäller den andra situa-

⁴⁵ Ett förbud mot att dyka, ankra och använda undervattensfarkoster utfärdades exempelvis av länsstyrelsen i Stockholm vid vraket efter 1600-talsskeppet Resande man. Detta gjordes emellertid med stöd av bestämmelser i kulturmiljölagen, eftersom fartygslämningen utgör ett fornminne. Se www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/nyheter/2012/Pages/dykforbud-vid-vraket-efter-resande-man.aspx.

⁴⁶ En allmän hamn får, enligt 1 § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn, inrättas om den är av väsentligt betydelse för den allmänna samfärdseln. En allmän hamn karakteriseras av att den är öppen för alla, se SOU 2007:058, s. 11. Detta kan jämföras med en industrihamn, t.ex. en oljehamn som inte är tillgänglig för allmänheten. För en förteckning kring allmänna farleder och hamnar, se SJÖFS 2013:4.

⁴⁷ Tiberg, H., "Wrecks and Wreckage in Swedish Waters", från: Wahlgren P., ed. Maritime & transport law: bar associations, Stockholm Institute for Scandinavian Law, 2004, s. 9.

tionen är det centrala rekvisitet att bedöma varaktighetskravet. Det är oklart vilka tidsrymder som krävs för att rekvisitet ska vara uppfyllt. Sannolikt markerar rekvisitet att det inte ska röra sig om endast en kortare felplacering, utan det krävs ett längre mer varaktigt tillstånd. Liknande resonemang finns i propositionen, där det nämns att ett fartyg som inte är ett hinder i ett initialt skede kan bli ett hinder om fartyget ligger kvar under en längre tidsperiod.⁴⁸ Rimligen kommer bedömningen också att variera beroende på hamn och fartygets placering i hamnen. Ett fartyg som ligger i ett prekärt läge och t.ex. hindrar andra fartyg från att ta sig in och ut ur hamnen, är rimligen att betrakta som ett relevant hinder tämligen omgående, medan en mer tillåtande attityd är lämplig gentemot ett fartyg som ligger på ett mindre centralt område. Ett exempel på det senare kan vara ett fartyg som ligger vid en kaj i strid med hamnföreskrifter. Vad gäller fartyg som har övergivits eller abandonerats nämns i propositionen att sådana fartyg i praktiken regelmässigt lär vara placerade på ett sådant sätt att de strider mot hamnföreskrifter och på så vis omfattas av regleringen.⁴⁹

Om ett fartyg faller in under lagens två typfall, följer ytterligare regler kring hur fartyget ska flyttas i 2–8 §§. Utan att gå in i detaljnivå ska fartygets ägare eller redare underrättas samt ges skäligen råd om till att flytta fartyget på egen hand. Enligt 5 § första stycket är den ägare eller redare som underrättats i enlighet med lagen också skyldig att ersätta de kostnader som uppstår för hamninnehavaren i och med att fartyget flyttas samt för en eventuell efterföljande förvaring. Fartyget får enligt 7 § första stycket hållas som säkerhet för den fordran som uppstår i och med att fartyget flyttas. Den här retentionsrätten kombineras med en rätt att sälja fartyget enligt 7 § andra stycket om fordran inte betalas eller säkerhet ställs.

Den nionde och sista paragrafen i lagen ger en hamninnehavare rätt att låta ett fartyg som uppenbart saknar försäljningsvärde skaffas bort istället för att flytta eller sälja det. Paragrafens språkliga konstruktion gör det möjligt för hamninnehavaren att skaffa bort ett fartyg utan att behöva flytta det först.⁵⁰ Med uttrycket "uppenbart saknar försäljningsvärde" avses förmodligen att en försäljning inte är möjlig eller skulle resultera i en nettoförlust, eftersom ett fartyg rent krassett kan huggas upp för att sedan säljas som skrot och därigenom betingar ett värde. I Lagrådets yttrande nämns uttryckligen att ett fartyg uppenbart saknar försäljningsvärde i den mån en hamninnehavare har försökt att få fartyget sålt enligt gängse tillvägagångssätt men inte

⁴⁸ Prop. 1985/86:122, s. 14.

⁴⁹ Prop. 1985/86:122, s. 14.

⁵⁰ Prop. 1985/86:122, s. 35.

lyckats.⁵¹ Det finns i lagen inget kostnadsansvar kopplat till när fartyget skaffas bort i enlighet med 9 §. Lagrådet noterade detta i sitt yttrande, men övervägde inte frågan närmare.⁵² Även en sådan här bortskaffning kommer rimligen i normala fall att kosta pengar. Eftersom lagen saknar bestämmelser kring detta kommer eventuella kostnader att stanna på hamninnehavaren i den mån ett kostnadsansvar inte på någon annan grund kan utkrävas av ägaren eller redaren. Det förefaller oklart varför man valde att inte knyta samma kostnadsansvar till ägaren eller redaren här som vid flyttning och förvaring.

Ett annat regelverk vad gäller möjligheten att flytta eller avlägsna vrak är förordningen om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske. Förordningen ger enligt 1 § första stycket Sjöfartsverket möjlighet att se till att ett fartyg eller ett annat större föremål, som har sjunkit i allmän farled, helt eller delvis avlägsnas. Ett sådant avlägsnande får ske om det finns skäl för det och fartyget eller föremålet medför hinder eller fara för sjöfarten samt under förutsättning att den berörda befälhavaren, redaren eller ägaren inte omedelbart ser till att fartyget eller föremålet avlägsnas. Bestämmelsen gäller emellertid inte om det område där fartyget eller föremålet har sjunkit står under en särskild myndighets tillsyn. Ett luftfartyg faller, av allt att döma, in under förordningens tillämpningsområde eftersom den omfattar så väl fartyg som andra större föremål.

Enligt ett yttrande från Sjöfartsverket tillämpas förordningen mycket sällan, vilket kan förklaras av dess begränsade tillämpningsområde.⁵³ Förordningen tillämpas endast med avseende på allmänna farleder.⁵⁴ Utöver de allmänna farlederna sträcker sig även förordningens tillämpningsområde enligt 1 § andra stycket till vattenområden där fiske får bedrivas utan enskild fiskerätt. I ett sådant område får fartyg eller större föremål avlägsnas om de orsakar allvarliga hinder för ett betydelsefullt fiske. Här ställs hårdare krav än i första stycket eftersom det ska röra sig om ett allvarligt hinder. Sjöfartsverket ska också höra Havs- och vattenmyndigheten innan ett fartyg eller föremål avlägsnas enligt det sista stycket i paragrafen.

Det kan noteras att förordningen inte nämner något om vem som ska stå kostnaden för att ett fartyg eller ett föremål avlägsnas i enlighet med förordningen. Utan uttryckligt lagstöd är det rimligen svårt att kräva den berörda befälhavaren, redaren eller ägaren. I propositionen bakom lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn nämns emeller-

⁵¹ Prop. 1985/86:122, s. 35.

⁵² Prop. 1985/86:122, s. 35.

⁵³ Sjöfartsverkets yttrande över Miljödepartementets promemoria om flyttning av båtar eller skrotbåtar, M2012/1824/R, s. 1.

⁵⁴ Reglerna för allmän farled behandlas i lag om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. Här gäller enligt 1 § att en allmän farled får inrättas om den är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. Det är också möjligt att inrätta en allmän farled om den är av väsentlig betydelse för fiskerinäringen eller om den är av väsentlig betydelse för trafiken med fritidsbåtar och det behövs med hänsyn till säkerheten i farleden.

tid att det finns ett kungligt brev från den 5 maj 1882 som ger stöd för att Sjöfartsverket ska ha en generell rätt att sälja ett bärgat vrak för att täcka de kostnader som bärgningen orsakat.⁵⁵ Den rättsliga relevansen av detta i dag förefaller emellertid, minst sagt, tveksam.

En förutsättning för att förordningen skulle bli tillämplig på sådana fall som den här artikeln avser är att föremålet befinner sig i en allmän farled samtidigt som det utgör ett hinder eller medför fara för sjöfarten eller, alternativt, ett allvarligt hinder för ett betydelsefullt fiske i vattenområden där fiske får bedrivas utan enskild fiskerätt. På så vis tangerar förordningen den andra, tredje och fjärde funktionen i den andra kategorin. Återigen uppfylls dock funktionerna på ett bristfälligt sätt, eftersom det rimligen är få fall där ovanstående uppsättningar av rekvisit är uppfyllda bland de situationer som artikeln behandlar.

6 Möjligheterna med en reform

Mot bakgrund av ovanstående genomgång av engelsk och svensk rätt följer nu ett diskussionsavsnitt. Mitt bakomliggande syfte här är att undersöka vilka reformmöjligheter som finns på detta område i svensk rätt.

6.1 Att fånga upp de olika funktionerna

Genomgången ovan visar att lagstiftningen kring vrak är mer utförlig och konsekvent i engelsk rätt jämfört med Sverige. Att det svenska rättsläget kräver större utrymme för genomgång förklaras av att regleringen med avseende på vrak är så väl splittrad som osäker och oklar. Medan den lagstiftning som finns i svensk rätt, med undantag av förordningen om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske och i viss mån kulturmiljölagen, inte behandlar vrak specifikt, finns flera olika regelverk som hanterar olika typer av vrak i engelsk rätt. Dessa bildar ett mönster där olika typer av vraksituationer fångas upp av respektive regelverk. På så vis kan också samtliga identifierade funktioner, mer eller mindre, uppfyllas på ett enhetligt, konsekvent och överskådligt sätt. Sålunda kan t.ex. vrak som är av historisk betydelse eller som är farliga skyddas av the Protection of Wrecks Act, medan militära luftfartyg som störtat vinner automatiskt skydd genom the Protection of Military Remains Act. Även andra militära föremål kan skyddas av denna lag. Antalet faktiskt skyddade objekt visar också att dessa regelverk kommer till praktisk användning i en engelsk kontext. Engelsk rätt innehåller också bestämmelser som möjliggör flyttning av fartyg och vrak som utgör hinder i hamnar och liknande samt en möjlighet att sälja vraket eller kräva den som ansvarar för det på ersättning. Vid sidan av detta finns också ett generellt ämbete i form av the Receiver of Wreck dit vrak ska rapporteras och som ska väga olika intressen mot varandra i enskilda fall.

⁵⁵ Prop. 1985/86:122, s. 8.

Svensk rätt, å andra sidan, saknar reglering vad gäller väsentliga delar av de identifierade funktionerna. Även om de svenska regelverken tangerar dem är det nästan alltid bristfälligt eller på ett osäkert eller oklart vis. En anledning till det är att det saknas en övergripande lagstiftning, eller ett fåtal tydliga regelverk likt dem i engelsk rätt, som hanterar vrak i svensk rätt. Därför får man istället leta efter svar i olika regelverk som inte berör det direkta området, vilket gör att regleringen kring vrak framstår som fragmentarisk.

6.2 Ett mer omfattande skydd för historiska vrak

Det kan noteras att möjligheten att skydda vrak som är historiskt, arkeologiskt eller konstnärligt intressanta i svensk rätt i princip begränsas till kulturmiljölagens bestämmelser. Den lagen kräver emellertid, som utgångspunkt, att föremålet tillkommit före 1850. I detta sammanhang ska alltså föremålet blivit ett vrak före 1850. Detta omfattar gamla skeppsvrak, men utesluter samtliga luftfartyg i den mening som har diskuterats i artikeln.⁵⁶ Trots att äldre skeppsvrak omfattas av bestämmelserna är det långt ifrån samtliga tänkbara vrak som omfattas av dem.⁵⁷ Många av de fartyg och luftfartyg som skulle behöva skydd kommer att falla bort p.g.a. tidskravet. Inte minst tillkom många under världskrigen. I engelsk rätt syftar bl.a. the Protection of Wrecks Act till att uppfylla den här nämnda funktionen. Lagen, som har använts tämligen flitigt, ger staten möjlighet att skydda vrak som är historiskt, arkeologiskt eller konstnärligt intressanta oavsett ålder. En liknande reglering skulle kunna införas i svensk rätt för att säkra upp det tidsintervall som kulturmiljölagen inte täcker in.

Diskrepansen mellan svensk och engelsk rätt med avseende på dessa vrak beror främst på den valda tidsgränsen i kulturmiljölagen. Även om det i propositionen, bakom den lagändring som införde tidsgränsen, diskuteras kring att gränsen vid 1850 inte ska betraktas som allt för rigid förefaller det märkligt att låta samtliga dessa andra fall falla in under det undantag som är möjligt för aktuell länsstyrelse att beakta.⁵⁸ Det kan inte gärna vara eftersträvansvärt att tillämpa det möjliga undantaget i kulturmiljölagen på detta vis. En sådan tillämpning skulle i praktiken innebära ett ifrågasättande kring varför man bestämde sig för 1850 i första taget och den tydliga gräns som det talas om i propositionen att tidsgränsen ska vara förefaller, i sådana fall, snarare vag. En sådan ordning vore också märklig givet att lagstiftaren

⁵⁶ De enda luftfartyg man kan tänka sig som kan ha havererat före 1850 är luftballonger och liknande. Luftfartyg av den typ som diskuteras i artikeln, som t.ex. det nämnda Halifaxplanet, tillkom först på 1900-talet. Se Rose, s. 118.

⁵⁷ Det kan dock noteras att den huvudsakliga avsaknaden av skeppsmask i Östersjön har gynnat lämningar av gamla skeppsvrak som kan ligga, mer eller mindre, intakta på botten. Se vidare Appelqvist, Havenhand & Toth, "Distribution and abundance of teredinid recruits along the Swedish coast — are shipworms invading the Baltic Sea?", *Journal of the Marine Biological Association of the United Kingdom*, 2015, 95(4), s. 783 ff. och Sjöfartsverket, s. 16.

⁵⁸ Jfr prop. 2012/13:96, s. 48.

valde att inte längre behålla den särskilda regleringen som tidigare fanns för vrak. Likaså förkastades den lösning som utredningen föreslog med ett skydd för vrak som tillkommit före 1900. Mot bakgrund av min analys kan man dra slutsatsen att det är svårt att överhuvudtaget se värdet av dessa fixa tidsgränser, vilka gör att tillämpningsområdet för lagen är fixerat för all framtid i avsaknad av ändringar och modifieringar. Med avseende på vrak innebär detta att mängden historiska vrak är konstant samtidigt som senare vrak, som med tiden rimligen blir mer och mer relevanta att skydda, inte kan ges något skydd. Konstruktionen medför också att inga luftfartyg i egentlig mening kan komma att skyddas av lagens huvudregel, eftersom tidsgränsen är fixerad vid före 1850. Ett mer realistiskt förhållningssätt vore att de lämningar som är intressanta att bevara av historiska skäl inte är fixerade i tid, utan att antalet lämningar istället utvidgas i takt med att åren går och samhället förändras. Den valda lösningen förefaller kortsiktig.

6.3 Att hantera farliga vrak

Vad gäller den identifierade funktionen om att skydda allmänheten från farliga vrak, kan konstateras att det inte heller här finns någon heltäckande reglering i svenskt avseende. Förvisso går det att genom sjötrafikförordningen utfärda ett straffsanktionerat ankrings- och dykförbud vid en specifik plats. På så vis är det möjligt att nå ungefärligen samma funktion inom ramen för svensk rätt som the Protection of Wrecks Act möjliggör. Det är emellertid inte säkert att ett sådant förbud får en lika stor spridning som ett skydd enligt en tydligt publicerad lista över skyddade vrak, likt den som finns i engelsk rätt. Förmodligen bör man dock kunna klart och tydligt markera ut ett förbud enligt sjötrafikförordningen på sjökort och genom bojar, varför detta kan tänkas vara ett mindre problem. Däremot går det inte att komma bort ifrån att ett sådant förbud inte har direkt bäring på vraket i sig och sålunda inte specifikt är knutet till vraket. Eftersom den reella effekten av detta rimligen är liten bör emellertid detta kanske inte spela någon roll. Dock ska inte värdet av att ha en sammanhängande reglering i ett konformt regelverk underskattas. Skulle man välja att införa en möjlighet att skydda vrak p.g.a. historiska, arkeologiska eller konstnärliga skäl, i enlighet med ovanstående, vore det därmed också ändamålsenligt att införa möjligheten att skydda vrak som är farliga i samma lagstiftning. Då uppfylls funktionen på samma sätt som i engelsk rätt.⁵⁹

⁵⁹ En annan fråga som jag inte berör i denna artikel, men som är kopplad till denna del och värd att beakta i sammanhanget, är förekomsten av minor på svenskt sjöterritorium. Minorerna kan vara farliga föremål och allmänheten kan behöva skyddas från dem på olika vis. Enbart i Östersjön har det gjorts bedömningar om att det finns mellan 30 000–50 000 minor som är osvepta, se Sjöfartsverket, s. 18. En angränsande fråga är vidare olika kemiska dumpningar och inte minst dumpningen av kemiska stridsmedel efter andra världskriget. Även dessa aspekter är värda att ha i åtanke och utreda vid en reformering av regelverket.

6.4 Ett infört skydd för militära vrak

Vad gäller skydd för militära föremål finns överhuvudtaget ingen reglering i svensk rätt. Det är i den här kategorin som det inledningsvis nämnda militära brittiskt-kanadensiska statsluftfartyget hamnar. I engelsk rätt finns här ett utförligt regelverk i form av the Protection of Military Remains Act. Den lagstiftningen skyddar så väl fartyg som luftfartyg och ger i praktiken ett automatiskt skydd i vissa fall. Detta är ytterligare ett område som lämpar sig för reform i en svensk kontext. En liknande lagstiftning skulle möjliggöra ett automatiskt skydd för den här typen av objekt samt en möjlighet att klassa vissa föremål som skyddade på ett sätt som de facto innebär totalt dykningsförbud. Det skulle också möjliggöra en större flexibilitet i detta avseende, eftersom vissa platser då också kan ges ett mindre omfattande skydd som exempelvis kan möjliggöra dykning som inte inverkar på vraket som sådant enligt principen ”se men inte röra”.

I dessa fall måste också diplomatiska hänsyn tas. Det är möjligt att den stat varifrån det militära föremålet kommer anser att det är ett suveränt föremål som ingen, vare sig allmänheten eller den stat där föremålet numera befinner sig, har rätt att beblanda sig med. Man kan också resonera kring att ett sådant föremål uppbär immunitet i enlighet med diskursen kring sovereign immunity.⁶⁰ Oavsett detta skulle en reglering som ger ett automatiskt skydd för den här typen av föremål rimligen bara underlätta ett sådant diplomatiskt arbete. En stat med denna inställning lär knappast anse det bättre om föremålet helt saknar rättsligt skydd i det territorium som det trots allt befinner sig i.

6.5 Att förbättra hanteringen av vrak som utgör hinder

Det är viktigt att en lagstiftning kan hantera hur vrak ska hanteras som utgör hinder på olika vis. I svensk rätt finns förordningen om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske som ett exempel på detta. Lagstiftningen är dock begränsad till att gälla i allmänna farleder, vilket utesluter många av de platser där vrak kan finnas. Särskilt tydligt blir detta om vi beaktar de situationer som kan leda till ett vrak i artikelns mening. Chanserna att ett störtat luftfartyg råkat hamna just i en allmän farled förefaller inte särskilt stora. Detsamma gäller exempelvis fartyg som p.g.a. oförmåga att navigera drivit omkring, varefter de grundstött och förlist. För att förordningen ska vara tillämplig krävs då att fartyget drivit på ett sådant sätt att det hamnat i en allmän farled och förlist där. Att förordningen enbart tar sikte på detta begränsade område är orimligt om syftet är att nå en fullgod funktion i detta avseende.

⁶⁰ Jfr Shaw, ”International Law”, Cambridge University Press, sjätte upplagan, 2008, s. 697 ff.

Ett område där det däremot råder en snarlik reglering i både svensk och engelsk rätt är när fartyg eller vrak utgör ett hinder i en allmän hamn. Här syftar den underliggande funktionen till att avlägsna och, i de flesta fall, att kunna utkräva ersättning från den som har en koppling till fartyget eller vraket i egenskap av ägare eller redare. Här finns i båda rättssystemen möjlighet att låta avlägsna ett sådant fartyg eller vrak som utgör ett hinder för hamnen. Egendomen kan sedermera, enligt snarlika förfarandesätt, hållas som säkerhet eller säljas för att täcka hamninnehavarens kostnader. Det är dock värt att notera att den svenska regleringen endast avser allmänna hamnar, vilket exkluderar de hamnar som inte är allmänna. Det finns dessutom ingen möjlighet att kräva den som ansvarar för fartyget eller vraket på ersättning i den mån en hamninnehavare väljer att utnyttja lagens möjlighet att skaffa bort vraket. Dessa två punkter lämpar sig för genomlysning och reform i en svensk kontext. Samma huvudsakliga regler bör rimligen gälla samtliga hamnar och även i de fall ett fartyg eller vrak skaffas bort borde det gå att kräva ersättning från den som ansvarar för fartyget eller vraket på samma sätt som när det flyttas enligt samma lag.

6.6 Ett tydliggjort ansvar och bättre kontroll

Vad gäller frågan om vem som närmare ansvarar för ett vrak skiljer sig också regleringarna markant mellan engelsk och svensk rätt. Det råder idag en närmast total oklarhet kring ansvarsfrågor vid den här typen av händelser i svensk rätt. Därför vore ett ämbete som liknar the Receiver of Wreck i engelsk rätt att föredra utifrån ett svenskt perspektiv. En sådan person skulle kunna navigera genom den fragmentariska regleringen av vrak och väga olika intressen mot varandra, t.ex. mellan den som har hittat ett vrak och andra aktörer. På så vis kan också staten på ett tidigt stadiet upptäcka om det rör sig om ett fynd som t.ex. kan ha miljömässiga konsekvenser som kräver insatser av det slaget eller ett militärt föremål som kräver andra typer av åtgärder. Genom ett sådant ämbete skapas också förutsättningar för staten att på central nivå få en bra överblick kring vad som ligger i svenskt vatten samtidigt som värdefull kompetens kan knytas till posten.⁶¹

6.7 Möjligheter att reformera området

Det har framgått av framställningen ovan att lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn i princip är det enda detaljerade regelverk som finns i svensk rätt på det område som artikeln behandlar. Regelverket

⁶¹ Det kan noteras att denna funktion till viss del redan uppfylls av lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd som enligt 1 § medför en anmälningsskyldighet i den mån övergivna fartyg, fartygslämningar, redskap eller gods bärgas. Fyndet ska anmälas till Polismyndigheten, Kustbevakningen eller Tullverket. Som nämnt tidigare behandlas inte bärgningsfrågor närmare här. Liknande bestämmelser finns även i kulturmiljölagen för de vrak som faller under den lagens tillämpningsområde. De reglerna har redan behandlats i artikeln.

har stora likheter med dess motsvarighet i engelsk rätt. Att min analys visar på att svensk och engelsk rätt är så lika varandra vad gäller denna särskilda funktion är en indikator på att ytterligare regelverk av mer detaljerad art lär kunna introduceras i en svensk kontext med inspiration från vad som i övrigt har varit gångbart i engelsk rätt. Sålunda finns det anledning att anta att en implementering av ovanstående bestämmelser har god möjlighet att få bra effekt även i svensk rätt. Som framgått visar också det brittiska exemplet att reglerna där kommer till praktisk användning.

7 Vägen framåt

Det vore värdefullt för den svenska regleringen om ett generellt regelverk för att skydda vrak införs. I engelsk rätt är de två centrala lagstiftningsakterna i detta avseende the Protection of Wrecks Act och the Protection of Military Remains Act. Dessa båda lagar täcker in ett brett område med avseende på de situationer som den här artikeln behandlar. The Protection of Wrecks Act ger staten möjlighet att skydda platser där det finns vrak eller lämningar efter vrak baserat på att de antingen är av värde i historiskt, arkeologiskt eller konstnärligt avseende eller alternativt för att de är farliga. Skulle exempelvis ett vrak påträffas som sjönk under andra världskriget fullastat med farlig ammunition, kan platsen där detta vrak finns förklarad skyddad enligt regelverket. Det som man från svenskt håll kan göra åt en sådan situation idag är att länsstyrelsen kan utfärda dyk- och ankringsförbud, men det finns inte alls samma utvecklade skydd som enligt den engelska lagstiftningen. The Protection of Military Remains Act har vidare en sådan uppbyggnad att t.ex. luftfartyg som störtar i praktiken automatiskt ges skydd. Hade motsvarande bestämmelser funnits på plats i svensk rätt hade alltså det område där det inledningsvis nämnda brittiskt-kanadensiska Halifaxplanet störtade redan uppburet skydd när det hittades i egenskap av att vara ett militärt statsluftfartyg.

För att få en mer sammanhängande och heltäckande reglering bör Sverige införa bestämmelser som liknar de som finns i the Protection of Wrecks Act och the Protection of Military Remains Act. På så vis kan ett tydligare skydd ges åt den typen av objekt som artikeln behandlar. Detta skulle möjliggöra att kulturmiljölagen inte behöver ändras utan kan ha kvar sin tänkta funktion med fokus på lämningar som har tillkommit före 1850. Vidare bör Sverige även ta efter det engelska systemet med ett ämbete med samma funktion som the Receiver of Wreck.

En lämplig tidpunkt för att närmare utreda och införa den här typen av bestämmelser är när Sverige väljer att tillträda Nairobi-konventionen. Det vore ett utmärkt tillfälle att göra en genomgående översyn av den svenska regleringen med avseende på vrak. Ett helhetsgrepp på detta vis har goda förutsättningar för att åstadkomma en mer heltäckande lagstiftning på området. Genom ett framtida reformarbete

och ett införande av liknande bestämmelser kan vi skapa en svensk lagstiftning kring vrak som uppfyller de funktioner som jag har presenterat i artikeln.