

Motion till riksdagen 2005/06:Kr405

av Ingegerd Saarinen (mp)

Värdefulla vrak

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till skärpning av kulturminneslagen (KML) avseende kriteriet för fartygs förlisningstidpunkt så att lagens skydd utvidgas till att gälla vrak förlista för 50 år sedan eller mer.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en förlängning av preskriptionstiden för brott mot kulturminneslagen från två år till fem år.
3. Riksdagen beslutar att regeringen skall verka i Nordiska rådet och i EU för att fartyg som förlist för 50 år sedan eller mer skall få skydd enligt relevant lagstiftning.
4. Riksdagen beslutar att regeringen snarast skall tillträda Unescos konvention om skyddet för det marina kulturarvet.

Motivering

Under senare tid har det rapporterats om plundring av vrak, och i medier har skövlingen av vårt kulturarv under vatten debatterats. Även om vrakplundringens exakta omfattning och karaktär är diffus, är det ställt utom allt tvivel att en ökande och alltmer systematisk vrakplundring sker i svenska vatten. Bevisen för det är tydliga. De mest utsatta vraken förefaller vara de av metall. De innehåller fortfarande relativt välbevarade föremål som är attraktiva byten. Vraken hemsöks både av kommersiella och souvenirmässiga orsaker. Nautika – dvs. föremål som har med sjön att göra – kan betinga stora värden. Prislappen på föremål som nakterhus, rattstativ, maskintelegrafer, propellrar, ventiler och namnplåtar kan uppgå till femsiffriga belopp. Vid sidan av den rena förlusten av föremål, påskyndar också vrakplundringen vrakens nedbrytning. Mekanisk åverkan gör att både erosions- och korrosionsrelaterade skador ökar i omfattning. Ur kulturhistorisk synvinkel är vrakplundringens inriktning mycket oroväckande. De vrak som är särskilt utsatta, metallvraken, är ofta förlista för mindre än 100 år sedan och saknar därför det grundläggande kul-

Fel! Okänt namn på

turminneslagskyddet. Fornlämningskriteriet säger att det skall ha förflutit 100 år sedan skeppet *blev vrak*. Denna gräns är självfallet teoretisk och säger väldigt lite om det enskilda vrakets egentliga kulturhistoriska värde. Ett vrak förlist för *mindre* än 100 år sedan kan i själva verket ha ett högre kulturhistoriskt värde än ett vrak förlist för *mer* än 100 år sedan. Det är därför av stor vikt att fornlämningen analyseras med avseende på sitt kulturhistoriska värde. En möjlighet för kulturvårdande myndigheter och institutioner att göra denna nödvändiga värdering skapas genom ett utökat skydd i form av en 50-årsgräns.

Ett stärkt skydd i kulturminneslagen

Sett ur ett kulturhistoriskt perspektiv skulle en skärpning av kriteriet avseende förlisningstidpunkt vara en god hjälp på vägen. En 50-årsgräns skulle sannolikt vara en motiverad skärpning. Varför? Jo, under tidsperioden 1900–1950 ökade fartygstrafiken explosionsartat. Ångan konkurrerade definitivt ut segel som ett led i den alltmer accelererande industrialismen. Fartygens exteriörer är relativt väl kända, men livet ombord, i form av allt det lösöre som ”frysts i dödsögonblicket” i samband med skeppets förlisning, i kombination med det faktum att kulturlandskapet under vatten generellt sett undgått den exploatering och förstörelse som skett på land, är faktorer som ger många av dessa vrak ett högt kulturhistoriskt värde. Samtidigt är det denna typ av värdefullt fyndmaterial som återspeglar livet ombord – lösöret – som allra först blir plundrarnas rov. Här ligger alltså en konkret intressekonflikt!

Ett stärkt skydd i kulturminneslagen – i form av ett införande av en 50-årsgräns – skulle ge möjligheter att från antikvarisk sida argumentera för det kulturhistoriska värdet även i dessa vrak, trots att de förlist för mindre än 100 år sedan. Skapar vi inte detta utökade skydd, riskerar vi att successivt förlora generationer av skeppsvrak. Dessa utgör en betydelsefull del av vårt gemensamma kulturarv, för vilket ansvaret delas av alla.

Lagen uppmuntrar plundring

Bärgning från vrak kan som ovan konstaterats i dagsläget ske inom lagens rāmärken, om vraket har förlist för mindre än 100 år sedan och därför saknar skydd av kulturminneslagen. Villkoret är att man köpt vraket av den ursprungliga ägaren eller försäkringsbolaget som vid skaderegleringen blivit ägare till vraket. Man kan också av statlig myndighet efter ansökan tilldelas rätten till bärgning av eller på ett vrak. Om man tilldelats rätten till bärgning av ett vrak, innebär den en skyldighet att aktivt verka för bärgning. Underlåtenhet att bärga innebär att man fråntas rätten. Alltså står andemeningen lagen i direkt motsats till möjligheterna att bevara och skydda vraket. Inte sällan händer det att bärgning då sker från flera vrak, trots att bärgningsrätten utfär-

dats för ett enda. Anledningen till att det kan ske är att risken för upptäckt är minimal. Intresset från rättsvårdande instanser i dylika ärenden är också ofta minimalt eftersom den målsägande parten saknas. Man kan därför betrakta dessa vrak som rättslösa och utan någon som för deras talan.

Preskriptionstiden

I de fall där misstanke föreligger mot regelrätta brott mot KML, dvs. plundring av vrak som förlist för mer än 100 år sedan, är rättsvårdande myndigheters resurser av prioriteringsskäl begränsade. Eftersom preskriptionstiden i dagsläget är två år för brott mot KML, innebär det att eventuella brott riskerar att preskriberas innan förövare hiner lagföras. Mot bakgrund av rättsvårdande myndigheters begränsade utredningsresurser, bör därför preskriptionstiden för brott mot KML utökas från två till fem år.

I dykarnas långsiktiga intresse

Men vrakplundringen är inte bara ett kulturhistoriskt problem. Den innebär också att många dykare fråntas en spännande och intressant dykupplevelse. Att uppleva ett orört vrak är något alldeles speciellt. Lika stor är sorgen när man återvänder, bara för att konstatera att det tidigare jungfruliga vraket berövats de mängder av detaljer som var grunden för den stora dykupplevelsen. Det är utan tvivel i dykarnas långsiktiga intresse att intressanta vrak bevaras. Vilka faktorer kan då ligga bakom den ökade vrakplundringen? Helt klart är den förknippad med den tekniska utvecklingen. Sonarapparatur för effektiv vraksökning är i dagsläget ekonomiskt och tekniskt överkomlig för en större allmänhet och s.k. blandgasdykning gör att större, tidigare orörda djup kan nås. Givetvis finns också en efterfrågan på de föremål som bärgas från vraken, både som marknadsförda varor och enkla souvenirer. Den ökade tillgängligheten till undervattenslandskapet i kombination med avsaknaden av en adekvat lagstiftning, till skydd för fornlämningarna under vatten, skapar en situation som liknar den som rådde vid andra världskrigets slut. I Sverige skulle det ta mer än 20 år efter den lätta dykningens införande innan lagstiftningen hann ikapp. År 1967 infördes den s.k. vraklagen som ett komplement till den dåvarande fornminneslagen. Vrak förlista för mer än 100 år sedan, och som saknar ägare, blev fasta fornlämningar skyddade i lag. Tyvärr hade vid lagens införande redan ett stort antal fornlämningar under vatten hunnit förstöras. Är samma historia på väg att upprepas? Vårt marina kulturarv är inte enbart en nationell angelägenhet. Länder med gränsande territorialhav måste gå samman i sina strävanden att skapa ett rimligt skydd för sitt gemensamma kulturarv. Det är inte bara ett enskilt lands ansträngningar som kan lösa marinarknologins problem i vårt gemensamma hav Östersjön. Här krävs gemensamma kraftansträngningar på flera fronter. Förbättrade och systema-

Fel! Okänt namn på

tiska studier av vrakplundringens omfattning och effekter måste utan dröjsmål genomföras för att få det nödvändiga kunskapsunderlaget för vidare åtgärder. Det är också nödvändigt att i grunden utöka skyddet i kulturminneslagen att även omfatta vrak av kulturhistoriskt värde som förlit för mindre än 100 år sedan. Vidare måste argumenten och tonen i diskussionen skärpas betydligt, både inom kulturmiljövården och dykarorganisationerna. Det handlar om att arbeta för en större medvetenhet och ett gemensamt ansvarstagande för de objekt som är såväl värdefulla kulturlämningar som spännande dykupplevelser. Till sist är det ökade internationella samarbetet inom området av stor betydelse för att förhindra rovjakten på vårt marina kulturarv.

Stockholm den 5 oktober 2005

Ingegerd Saarinen (mp)