

ERIC VAN HOOYDONK
ADVOCATEN - LAWYERS
EMIEL BANNINGSTRAAT 21-23 — B-2000 ANTWERP — BELGIUM
T + 32 (0)3 238 67 14 — F + 32 (0)3 248 88 63 — WWW.ERICVANHOOYDONK.BE

BELEIDSSTUDIE
BETREFFENDE
DE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN
VOOR HISTORISCHE ZEEVAARTUIGEN

Eindrapport

voor
de Vlaamse Overheid
Departement RWO

door Prof. Dr. Eric Van Hooydonk
Hoogleraar Universiteit Antwerpen
Advocaat

10 april 2009

INHOUDSTAFEL

SAMENVATTING VOOR DE BELEIDSMAKERS	4
1. PROBLEEMSTELLING, AFBAKENING EN METHODOLOGIE	7
2. OVERZICHT VAN DE HUIDIGE REGELGEVING	10
2.1. Internationale regelgeving	10
2.1.1. Regelgeving van de Internationale Maritieme Organisatie	10
2.1.1.1. <i>Internationaal verdrag betreffende de meting van schepen.....</i>	<i>10</i>
2.1.1.2. <i>Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee.....</i>	<i>11</i>
2.1.1.3. <i>Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen.....</i>	<i>24</i>
2.1.1.4. <i>Code of Safety for Special Purpose Ships</i>	<i>25</i>
2.1.1.5. <i>Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen.....</i>	<i>26</i>
2.1.1.6. <i>Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen.....</i>	<i>28</i>
2.1.1.7. <i>Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen</i>	<i>30</i>
2.1.1.8. <i>Havenstaatcontrole</i>	<i>32</i>
2.1.1.9. <i>Specifieke regelgeving met betrekking tot historische schepen</i>	<i>33</i>
2.1.2. Regelgeving van de Internationale Arbeidsorganisatie.....	34
2.2. Regionale Europese regelgeving	37
2.2.1. Europese normen voor passagiersvaartuigen	37
2.2.2. Europese normen voor vissersvaartuigen.....	38
2.2.3. Europese normen voor pleziervaartuigen.....	40
2.2.4. Europese regelgeving inzake havenstaatcontrole.....	42
2.2.5. Andere relevante regelgeving van de Europese Gemeenschap.....	43
2.2.6. Wilhelmshaven en London Memoranda of Understanding	45
2.2.7. Aanbevelingen van de Raad van Europa.....	48
2.3. Federale regelgeving	48
2.3.1. De bevoegdheidsverdeling binnen België.....	48
2.3.2. De algemene regelgeving op de veiligheid van schepen.....	49
2.3.3. Belgische normen voor passagiersvaartuigen	52
2.3.4. Belgische normen voor vissersvaartuigen.....	53
2.3.5. Belgische normen voor pleziervaartuigen.....	54
2.3.6. Belgische regelgeving inzake havenstaatcontrole.....	55
2.3.7. Andere relevante Belgische regelgeving.....	55

2.4. Regelgeving van het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenschap	56
2.5. Lokale regelgeving.....	58
2.6. Besluiten	58
2.7. Schematisch overzicht van het toepassingsgebied van de relevante voorschriften..	60
3. PRAKTISCHE EN REGELGEVINGSTECHNISCHE KNELPUNTEN.....	65
3.1. Knelpunten in de praktijk	65
3.2. Knelpunten in de regelgeving.....	66
3.2.1. Bevoegdheidsverdeling binnen België.....	66
3.2.2. Knelpunten inzake het toepassingsgebied van het SOLAS-Verdrag.....	67
3.2.3. Knelpunten inzake niet-commerciële overheidsschepen	68
3.2.4. Knelpunten inzake commerciële pleziervaartuigen	69
3.2.5. Knelpunten inzake historische vaartuigen in het algemeen	69
3.2.6. Knelpunten inzake de internationale erkenning van een nationaal uitzonderingsregime	72
3.3. Besluiten	73
4. BELEIDSAANBEVELINGEN	75
4.1. Aanbevelingen voor de internationale regelgeving	75
4.2. Aanbevelingen voor de Europese Gemeenschapsregelgeving.....	76
4.3. Aanbevelingen voor de Belgische regelgeving	77
4.4. Andere beleidsaanbevelingen	83
4.5. Aanbevelingen voor verdere studie	86
4.6. Besluiten	88
Bijlage 1: Ngo's met consultatieve status bij de IMO	
Bijlage 2: Barcelona Charter	
Bijlage 3: London MoU	
Bijlage 4: Overeenkomst IVW-Register Holland (vertrouwelijk document)	

SAMENVATTING VOOR DE BELEIDSMAKERS

Een groot deel van de hedendaagse technische normen i.v.m. de veiligheid van schepen en het voorkomen van verontreiniging door schepen is niet van toepassing op zeegaande historische vaartuigen. Goeddeels vallen zij onder de normen die golden ten tijde van hun bouw. Toch gelden een aantal hedendaagse technische voorschriften onverkort voor historische vaartuigen. Hoewel deze voorschriften vaak geen zeer ingrijpende scheepsbouwtechnische ombouwingen vergen, kunnen zij soms bijzondere investeringen vereisen en aan de erfgoedwaarde van historische vaartuigen afbreuk doen.

Binnen de Internationale Maritieme Organisatie lijkt de invoering van uitzonderingsregels voor historische schepen nog niet grondig bestudeerd te zijn. De nagestreefde veiligheids- en milieudoelstellingen worden momenteel blijkbaar belangrijker geacht dan de cultureel-maatschappelijke waarde van het varend erfgoed. Binnen de Europese Gemeenschap lijkt wel degelijk de bereidheid te bestaan om met de specifieke situatie van historische vaartuigen rekening te houden. Tevens dient melding te worden gemaakt van het London Memorandum of Understanding, waarbij een aantal Europese lidstaten hebben afgesproken om elkaars bijzondere regelgeving en de op basis daarvan afgegeven certificaten voor traditionele schepen te erkennen. In de Belgische regelgeving wordt dan weer weinig met historische vaartuigen rekening gehouden. Er is geen specifiek uitzonderingsstatuut voor historische schepen voorhanden. Er zijn op heden weinig raakvlakken tussen het Vlaamse beschermingsbeleid inzake varend erfgoed en de federale toepassing van de technische voorschriften voor zeeschepen.

Er bestaat enig wederzijds onbegrip tussen de eigenaars van historische vaartuigen en de Scheepvaartcontrole. De Scheepvaartcontrole zou zich volgens sommige eigenaars weinig soepel opstellen en niet begaan zijn met het erfgoedkarakter van historische vaartuigen. Anderzijds zou vaak onvoldoende aandacht aan de veiligheidsaspecten wordt geschonken vooraleer een schip ter inspectie wordt aangeboden en dient rekening te worden gehouden met het belang van de erkenning van de Belgische certificaten bij havenstaatcontrole in het buitenland.

Een bijzonder regelgevend kader voor zeegaande historische vaartuigen zou best binnen de IMO tot stand komen aangezien de meeste normen voor zeeschepen op dit niveau worden uitgewerkt. Anderzijds lijken de toepasselijke verdragen wel degelijk de mogelijkheid open te laten om tot op zekere hoogte afwijkende regelingen te creëren op Europees of Belgisch niveau. Hoe dan ook lijkt een bijzondere regelgeving voor historische vaartuigen met uniforme voorschriften moeilijk tot stand te brengen gelet op de grote diversiteit van de historische vaartuigen. De regelgeving dient ruimte te laten voor een flexibele toepassing van geval tot geval.

De voorliggende studie bevat o.m. de volgende beleidsaanbevelingen, ingedeeld in korte-, middellange- en langetermijnaanbevelingen:

- Korte termijnaanbevelingen

- Het aandringen bij de federale overheid op de erkenning van het varend erfgoedbeleid als een prioriteit;
- Het uitvaardigen, door de federale overheid, van een Omzendbrief over de toepassing van technische normen op historische vaartuigen, op basis waarvan Scheepvaartcontrole bij de inspecties en uitreiking van certificaten met de erfgoedwaarde van historische vaartuigen rekening zal houden;
- Het betrekken van de Belgische Scheepvaartcontrole bij de uitvoering van het Vlaamse varend erfgoedbeleid;
- Het onderzoeken van de mogelijke samenwerking van de Scheepvaartcontrole met de Vlaamse Monumentenwacht Varend Erfgoed bij de inspectie van historische vaartuigen;
- Het onderzoeken van het mogelijke toevertrouwen van het beheer en de exploitatie van de historische overheidsschepen die eigendom zijn van het Vlaams Gewest aan een nieuw op te richten Vlaamse overheidsinstelling met het oog op een grotere betrokkenheid van de Vlaamse overheid bij haar eigen varend erfgoed;
- De ontwikkeling en ondersteuning van de koepelvereniging Watererfgoed Vlaanderen als uniek aanspreekpunt van de Scheepvaartcontrole voor wat betreft historische vaartuigen;
- Het laten ondernemen van een volwaardige rechtsvergelijkende studie, eventueel op het niveau van de Europese Unie, betreffende de rechtsregimes van historische vaartuigen in verscheidene Europese landen met het oog op de ontwikkeling van Belgische, Europese of internationale regelgeving voor historische vaartuigen en de erkenning van de op basis van deze regelgeving uitgegeven certificaten; en
- Het laten ondernemen van een bijkomende of aanvullende studie gewijd aan de juridische problematiek met betrekking tot de technische voorschriften toepasselijk op de Mercator, met aandacht voor de mogelijke bestemmingen/gebruikshypothesen en hun consequenties op het vlak van de toepasselijke technische voorschriften, de eventueel nodige aanpassingen van het schip en de daarmee verbonden kosten.

- Middellange termijnaanbevelingen:

- Het aandringen bij de federale overheid op het opvullen van de federale regelgevende lacunes voor niet-commerciële overheidsschepen en pleziervaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter;
- Het aandringen bij de federale overheid op bijzondere, aangepaste regelgeving voor historische vaartuigen op nationaal Belgisch niveau. De keuze dient te worden gemaakt tussen een eenvoudige uitzonderingsregeling, waarbij afwijkingen van de gemene voorschriften worden toegelaten, en een meer uitgewerkte regelgeving met specifieke voorschriften voor historische vaartuigen. Tegenover de minder ingrijpende

- scheepsbouwkundige normen zouden hogere eisen op het gebied van de bemanning kunnen staan;
- Het aandringen bij de federale overheid op de aanpassing van de federale regelgeving betreffende classificatiemaatschappijen zodat kleinere organisaties met een specialisatie in historische vaartuigen zouden kunnen instaan voor de inspecties van deze vaartuigen met het oog op het bekomen van de wettelijk vereiste certificaten;
 - Het opvolgen van de ontwikkelingen rond het London MoU met het oog op een eventuele toetreding van België (na een voorafgaande evaluatie van het nut van dergelijke toetreding, o.m. aan de hand van de hogervermelde rechtsvergelijkende studie);
 - Het initiëren van een systeem van wederzijdse erkenning van bijzondere certificaten voor historische vaartuigen op niveau van de Europese Gemeenschap als verbeterd alternatief voor het London MoU;

- Lange termijn aanbevelingen:

- Het aandringen bij de federale overheid op het initiëren van bijzondere, aangepaste regelgeving voor historische vaartuigen binnen de Internationale Maritieme Organisatie of binnen de Europese Gemeenschap. In beide hypothesen dient de keuze te worden gemaakt tussen een eenvoudige uitzonderingsregeling, waarbij afwijkingen van de gemene voorschriften worden toegelaten, en een meer uitgewerkte regelgeving met specifieke voorschriften voor historische vaartuigen. Tegenover de minder ingrijpende scheepsbouwkundige normen zouden hogere eisen op het gebied van de bemanning kunnen staan. Op internationaal niveau zou dergelijke bijzondere regelgeving de vorm van een aparte Code bij het SOLAS-Verdrag kunnen aannemen;
- Het initiëren van een voorstel tot internationaal verdrag met betrekking tot de technische voorschriften voor historische vaartuigen op het niveau van de Raad van Europa of UNESCO, op voorwaarde dat dergelijk verdrag een praktisch nut zou hebben in relatie tot de geldende IMO- en EU-normeringen;
- De ondersteuning van de oprichting, vanuit de private sector, van een wereldkoepelvereniging voor varend erfgoed, die om consultatieve status bij de IMO zou kunnen verzoeken.

1. PROBLEEMSTELLING, AFBAKENING EN METHODOLOGIE

1. De voorliggende juridische studie "aangaande de mogelijkheden tot het zeewaardig maken van historische vaartuigen" heeft tot doel een overzicht te geven van de bestaande juridische mogelijkheden voor historische vaartuigen om reglementair op zee te varen en inzicht te verschaffen in de beperkingen die hieromtrent door de regelgeving worden opgelegd.

De studie heeft alleen betrekking op de regelgeving waarbij technische eisen, inclusief veiligheidsnormen, aan zeegaande schepen worden opgelegd. Het betreft enkel de regelgeving die op Belgische zeeschepen toepasselijk is of zou kunnen worden. De analyse van de buitenlandse regelgeving valt buiten de studie. Ook de private normering van classificatiemaatschappijen is niet in de studie opgenomen.

In deze studie wordt geen begrippenapparaat met precieze definities als uitgangspunt genomen. De onderscheiden toepasselijke regelgevingen hanteren verschillende termen en begrippen zoals traditionele schepen, historische schepen en varende erfgoed. Deze begrippen worden bovendien op uiteenlopende wijze gedefinieerd. In het raam van de onderhavige studie wordt de inhoud van het begrip historische vaartuigen bewust open gelaten. De studie is, conform de opdracht, vooral toegespitst op de historische zeeschepen die hetzij werden beschermd overeenkomstig het Decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van het varende erfgoed, hetzij worden opgenomen op de door het VIOE opgestelde inventaris van het varende erfgoed.

Replica's vallen in principe niet binnen de studie. De problematiek van de conformiteit met moderne technische eisen is voor replica's minder nijpend, aangezien men er van bij de bouw rekening mee kan houden. Voor zover de onderzochte regelgeving uitdrukkelijk een bijzonder regime voor replica's van historische vaartuigen bevat, zal dit in de studie echter worden vermeld.

2. In een eerste deel zal de huidige regelgeving grondig worden geanalyseerd met het oog op de identificatie van voor het behandelde onderwerp relevante regels. Met name zullen de toepasselijke normen worden geïdentificeerd waaraan historische schepen moeilijk tot onmogelijk met behoud van hun erfgoedwaarde kunnen voldoen. Hierbij wordt als norm vooropgesteld dat de toevoeging van bepaalde apparaten die noodzakelijk zijn om historische schepen zeewaardig te maken, geen probleem vormt, zolang de wijzigingen maar omkeerbaar zijn. Fundamentele scheepsbouwtechnische wijzigingen, voorschriften aangaande materiaalgebruik e.d. zouden wel problematisch kunnen zijn. Er zal worden aangevangen met de internationale regelgeving. Vervolgens zal het recht van de Europese Gemeenschap worden behandeld. Ten slotte zullen achtereenvolgens het federale, het Vlaamse en het lokale intern recht aan bod komen.

Met het oog op de leesbaarheid en de bruikbaarheid van de studie voor de niet-juridisch geschoolde betrokkenen, en omdat de studie is gericht op de beleidscontext en beleidsaanbevelingen, wordt bij de bespreking van de geldende regelgeving op een aantal juridische knelpunten niet in detail ingegaan. Eveneens wordt de inhoud van de geanalyseerde regelgeving, waar passend, vereenvoudigd en niet al te gedetailleerd weergegeven. Onderhavig document bevat enkel een algemene beleidsgerichte analyse en kan derhalve niet worden beschouwd als een alomvattende juridische behandeling van de voor historische schepen relevante technische eisen en zeker niet als praktische juridische leidraad.

3. Een tweede deel van de studie behandelt de in de loop van de studie geïdentificeerde knelpunten. Vooreerst worden een aantal knelpunten uit de dagelijkse praktijk toegelicht. Dit is vooral een neerslag van een aantal moeilijkheden die uit gesprekken met praktici naar voren kwamen. Concreet werden vergaderingen gehouden met:

- de Afdeling Varend Erfgoed van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen,
- een aantal eigenaars van historische schepen,
- de heer Bart Heylbroeck, hoofd van de Scheepvaartcontrole,
- de heer Rob de Jong, adjunct-directeur van Register Holland.

Daarnaast werden besprekingen gehouden met o.a. de heer Frans Van Rompuy, Directeur-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de heer Piet Leeuwerck, Directeur Nieuwbouw bij DAB Vloot (weliswaar slechts over specifieke aspecten), mevrouw Annelien d'Hoine van VCM-Contactforum voor Erfgoedverenigingen, de heer Thedo Fruithof van European Maritime Heritage, mevrouw Anouk Stulens, directeur van Monumentenwacht Vlaanderen vzw, de heren Hendrik Boland en Jaap Baalbergen van European Maritime Heritage en de Vereniging voor Beroepschartervaart BBZ en de heer William Delanoye van vzw De Ijslander. Tevens werden een aantal informele contacten gelegd met andere personen die in de sector van het varend erfgoed actief zijn.

Na de praktische knelpunten, komen een aantal juridische knelpunten aan bod. Sommige van deze punten zijn voortgekomen uit opmerkingen van de diverse betrokkenen in de bovenvermelde gesprekken, terwijl andere punten door de opdrachtnemer werden geïdentificeerd en uitgewerkt.

4. Een laatste deel van de studie bevat beleidsaanbevelingen. Deze aanbevelingen beogen in eerste instantie een antwoord te bieden op de in de vorige delen geïdentificeerde problemen. De aanbevelingen worden niet in detail uitgewerkt aangezien dat niet tot de opdracht behoort. Wel wordt in de mate van het mogelijke de haalbaarheid van de beleidsaanbevelingen aangegeven, alsook welk bestuursniveau bevoegd of verantwoordelijk is om ze te realiseren. Het ontwerp-eindrapport werd op informele wijze aan vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit

en Vervoer bezorgd met het verzoek om hun visie mede te delen. Binnen de toegemeten tijd kon met hun reacties echter geen rekening meer worden gehouden, zodat hieromtrent voorbehoud dient te worden gemaakt.

2. OVERZICHT VAN DE HUIDIGE REGELGEVING

2.1. Internationale regelgeving

2.1.1. Regelgeving van de Internationale Maritieme Organisatie

5. Binnen de Internationale Maritieme Organisatie worden allerhande normen en standaarden voor de zeescheepvaart uitgewerkt. Enkele van de meest relevante zijn de eigenlijke veiligheidsvoorschriften (SOLAS), de voorschriften inzake de uitwatering van schepen (Load Lines) en de voorschriften ter preventie van verontreiniging (MARPOL). Omdat bepaalde types schepen niet onder het SOLAS-Verdrag vallen, zijn voor deze schepen bijzondere normen uitgewerkt. In dit opzicht is het Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen relevant. De *Code of Safety for Special Purpose Ships* bevat bijzondere bepalingen voor een aantal types schepen waarvoor in het SOLAS-Verdrag zelf geen bevredigende oplossing kan worden gevonden. In de toekomst zou ook het recente Ballastwaterverdrag op sommige historische schepen van toepassing kunnen zijn. Onderliggend aan deze inhoudelijke voorschriften is het Scheepsmetingsverdrag van belang.

2.1.1.1. Internationaal verdrag betreffende de meting van schepen

6. Het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, gedaan te Londen op 23 juni 1969¹ heeft een universeel systeem van scheepsmeting ingevoerd. Sinds 18 juli 1994 moeten alle schepen die internationale reizen² maken, inbegrepen de bij de inwerkingtreding van het verdrag bestaande schepen, conform het verdrag worden gemeten³. Uitzonderingen gelden enkel voor militaire schepen en schepen met een lengte van minder dan 24 meter⁴. De scheepsmeting en de uitgifte van een meetbrief is de verantwoordelijkheid van de vlaggenstaat van het schip⁶. De meeste Staten hebben classificatiemaatschappijen en soms ook andere instellingen toegestaan om deze taken voor hun rekening te verrichten⁷.

¹ Goedgekeurd bij Wet van 7 april 1975 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van schepen, en van de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 23 juni 1969, *B.S.* 4 augustus 1976.

² Met een internationale reis wordt een reis bedoeld van een verdragstaat naar een haven buiten deze verdragstaat of omgekeerd (art. 2 (3) Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen).

³ Art. 3 Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen. Voor de betekenis van het begrip bestaande schepen, zie art. 2 (6) en (7) Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen.

⁴ Art. 4 Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen.

⁵ Oya Ozçayir, Z., *Port State Control*, Londen, LLP, 2001, 99-100.

⁶ Art. 6 en 7 Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen.

⁷ Eyres, D.J., *Ship construction*, Elsevier/Butterworth-Heinemann, Oxford, 2007, 339-340.

Overeenkomstig het verdrag heeft een schip een brutotonnage en een nettotonnage. Het verdrag legt zelf geen scheepsbouwtechnische eisen op aan schepen, maar het brutotonnage van een schip is vaak een belangrijk criterium voor de toepasselijkheid van allerhande normen die wel degelijk technische vereisten bevatten⁸.

In het verdrag zijn geen bijzondere regelen voor historische schepen opgenomen.

Het verdrag werd in het Belgisch recht ten uitvoer gelegd door de Wet van 12 juli 1983 op de scheepsmeting⁹ en zijn uitvoeringsbesluiten.

2.1.1.2. Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee

7. Het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) is de belangrijkste internationale rechtsbron met betrekking tot de veiligheid van schepen. De eerste versie van het SOLAS-Verdrag kwam reeds in 1914 tot stand, na de ramp met de Titanic¹⁰. De huidige versie werd internationaal goedgekeurd op 1 november 1974¹¹. Zij omvat een procedure van stilzwijgende aanvaarding van verdragswijzigingen, bedoeld om snelle aanpassingen aan de steeds wijzigende technische mogelijkheden te kunnen doorvoeren. Verdragswijzigingen, die binnen de IMO tot stand komen, treden op een bepaald ogenblik in werking behalve indien een bepaald aantal verdragstaten bezwaren uit. De wijzigingen hoeven voor hun inwerkingtreding niet uitdrukkelijk te worden goedgekeurd door de verdragstaten¹². Dit heeft wel voor gevolg dat de verdragswijzigingen, althans in België, niet steeds het voorwerp van een officiële bekendmaking uitmaken. Bijgevolg rijst naar Belgisch staatsrecht een ernstig probleem inzake de gelding van dergelijke wijzigingen, maar hierop zal in deze studie niet verder worden ingegaan¹³.

⁸ Zie de website van de Internationale Maritieme Organisatie: www.imo.org; Eyres, D.J., *Ship construction, o.c.*, 339; Corkhill, M., *The Tonnage Measurement of Ships*, Londen, Fairplay, 1980, 5-6; Oya Ozçayir, Z., *Port State Control, o.c.*, 99.

⁹ B.S. 8 september 1983.

¹⁰ Voor de historie van de SOLAS-Verdragen van 1914 en 1929, zie Rivault, J., *Les conventions de Londres de 1929 et 1930 sur la sécurité en mer*, Parijs, L.G.D.J., 1936, 3-13.

¹¹ Goedgekeurd bij Wet van 10 augustus 1979 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974, en van het Protocol van 1978 betreffende dit Verdrag, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978, B.S. 5 december 1979.

¹² Zie de website van de Internationale Maritieme Organisatie: www.imo.org.

¹³ Voor een korte bespreking van deze problemen, zie Van Hooydonk, E., *Schip van staat met slagzij*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2006, 121-123, nr. 80. Ook het Europese Hof van Justitie heeft recent geoordeeld dat uit het rechtszekerheidsbeginsel volgt dat regelingen het voorwerp van een officiële bekendmaking dienen uit te maken om bindende kracht ten aanzien van particulieren te hebben (H.v.J. 10 maart 2009, C-345/06, <http://eur-lex.europa.eu>).

Het doel van het SOLAS-Verdrag is het opleggen van minimumnormen voor de constructie, uitrusting en bediening van schepen met het oog op de veiligheid. De vlaggenstaat is verantwoordelijk voor de conformiteit van de schepen onder zijn vlag en deze conformiteit dient te worden aangetoond aan de hand van certificaten. Verdragsstaten mogen ook schepen van een andere staat inspecteren wanneer er gronden zijn om aan te nemen dat zij niet in overeenstemming zijn met hun certificaten of dat zij niet voldoen aan de verdragsnormen. Deze inspecties worden “havenstaatcontrole” genoemd¹⁴.

8. De voorschriften van het SOLAS-Verdrag zijn in principe van toepassing op schepen die internationale reizen maken (“ships engaged on international voyages”)¹⁵. Met een internationale reis wordt een reis bedoeld van een verdragstaat naar een haven buiten deze verdragstaat of omgekeerd¹⁶. Wanneer Belgische historische schepen op zee varen, zonder dat zij havens in andere Staten zullen aanlopen, zijn zij in principe niet aan de SOLAS-voorschriften onderworpen. Indien dergelijke schepen evenwel havens in andere Staten aanlopen, vallen zij, wat dit criterium betreft althans, onder de SOLAS-voorschriften.

Wanneer een schip slechts bij wijze van uitzondering een internationale reis dient te maken, kan het door de vlaggenstaat worden vrijgesteld van sommige of alle SOLAS-voorschriften op voorwaarde dat het schip naar de mening van de vlaggenstaat voldoet aan de voor zulke reis noodzakelijke veiligheidsvoorschriften¹⁷.

Wanneer de SOLAS-voorschriften het gebruik van een bepaald onderdeel, materiaal, instrument of toestel of een bepaald type ervan of het treffen van een bepaalde voorziening voorschrijven, mag de vlaggenstaat ieder alternatief toestaan, mits hij zich er door tests of anderszins van heeft overtuigd dat dit alternatief even doelmatig is. De vlaggenstaat moet de IMO dan de bijzonderheden van dit alternatief en een rapport over de ondernomen tests toesturen¹⁸.

Behoudens afwijkende bepalingen, zijn de SOLAS-voorschriften niet van toepassing op:

- “(i) Ships of war and troopships.
- (ii) Cargo ships of less than 500 gross tonnage.
- (iii) Ships not propelled by mechanical means.
- (iv) Wooden ships of primitive build.
- (v) Pleasure yachts not engaged in trade.

¹⁴ Hoofdstuk I, Voorschrift 19, b) Bijlage SOLAS-Verdrag; zie de website van de Internationale Maritieme Organisatie: www.imo.org; Oya Ozçayir, Z., *Port State Control*, Londen, LLP, 2001, 97.

¹⁵ Hoofdstuk I, Voorschrift 1, a) Bijlage SOLAS-Verdrag.

¹⁶ Hoofdstuk I, Voorschrift 2, d) Bijlage SOLAS-Verdrag.

¹⁷ Hoofdstuk I, Voorschrift 4, a) Bijlage SOLAS-Verdrag. Op grond van artikel 3, § 1, 2° van de Wet op de veiligheid van de vaartuigen en artikel 158, lid 1 van het Zeevaartinspectiereglement zou de Belgische Scheepvaartcontrole een dergelijke vrijstelling kunnen toestaan aan schepen die onder de Belgische vlag varen. Deze internrechtelijke vrijstellingsmogelijkheden worden verderop toegelicht.

¹⁸ Hoofdstuk I, Voorschrift 5 Bijlage SOLAS-Verdrag.

(vi) Fishing vessels”¹⁹.

Een groot deel van de Belgische historische schepen vallen onder deze uitzonderingscategorieën.

Voor zover historische militaire schepen nog steeds worden gebruikt voor een militair doel, zouden zij onder categorie (i) vallen.

Het brutotonnage van historische vrachtschepen bedraagt in vele gevallen minder dan 500, zodat deze schepen onder categorie (ii) vallen. Waar een dergelijke tonnage voor een hedendaags vrachtschip als zeer klein kan worden beschouwd, is zij voor het gemiddeld historisch schip vrij aanzienlijk.

Een deel van de historische vaartuigen wordt niet op mechanische wijze aangedreven en valt dus onder categorie (iii). Hierbij kan vooral worden gedacht aan zeilschepen. Zelfs indien deze zeilschepen met hulpmotoren zijn uitgerust (voor het manoeuvreren in havens e.d.), lijken zij toch te moeten worden beschouwd als niet op mechanische wijze aangedreven schepen. Dit stemt overeen met een voetnoot in de recente Code of Safety for Special Purpose Ships 2008, waar wordt gesteld:

“Some sail training ships may be classified by the Administration as “not propelled by mechanical means” if fitted with mechanical propulsion for auxiliary and emergency purposes”²⁰.

Toch lijkt het principe dat zeilschepen met hulpmotoren als niet mechanisch aangedreven schepen dienen te worden beschouwd niet algemeen te worden aanvaard²¹.

De detentie van de Catherina

Voormelde problematiek kwam aan de orde naar aanleiding van de detentie van een Nederlands traditioneel zeilschip, de “Catherina”, in de Deense haven van Sønderborg op 14 augustus 2008. De Deense havenstaatautoriteit gaf het niet voorhanden zijn van een *SOLAS Passenger Ship Safety Certificate* op als reden van de detentie. De Nederlandse scheepseigenaar diende een bezwaar in bij het Danish Shipping Tribunal. In zijn brief van 19 oktober 2008 aan het Tribunaal valt het volgende te lezen:

“It is clear, that the SOLAS regulations were not written with (traditional) sailing vessels in mind. There are special regulations for tankers, oil tankers, chemical tankers, gas tankers, bulk carriers, high-speed craft, nuclear ships, passenger ships etc., but the terms "sailing vessel", "sail" or "rigging" do not appear anywhere in the SOLAS regulations.

¹⁹ Hoofdstuk I, Voorschrift 3, a) Bijlage SOLAS-Verdrag.

²⁰ Vn. 1 bij art. 1.3.12 Code of Safety for Special Purpose Ships 2008, IMO MSC 84/24, Annex 17.

²¹ IMO document MSC 84/11/7, Ship Design and Equipment, Review of the SPS Code, Submitted by the Netherlands, nr. 6.

This is not surprising, because at the time the present version of SOLAS was adopted (1974), almost no sailing vessels undertaking international voyages were in operation. On sailing vessels, the rigging should be regarded as the main system of propulsion. Although (almost) every sailing vessel has an auxiliary engine for manoeuvring in harbours etc., these vessels should not be considered "ships propelled by mechanical means".

De Deense havenstaatautoriteit is in haar reactie niet rechtstreeks op dit argument van de scheepseigenaar ingegaan. Bij het uitschrijven van onderhavig rapport was een rechterlijke uitspraak in dit geschil niet ter beschikking.

Naar aanleiding van de kwestie werd in het Europees Parlement door het lid Corien Wortmann-Kool een parlementaire vraag aan de Europese Commissie gesteld. Uit de vraagstelling blijkt dat niet alleen de Deense, maar ook de Duitse autoriteiten in dergelijke gevallen een SOLAS-certificaat eisen. In haar antwoord bevestigde de Commissie dat "neither international safety requirements [lees: het SOLAS-Verdrag], nor Community maritime safety legislation apply to such ships".

Een aantal historische schepen kunnen allicht worden beschouwd als houten schepen van primitieve bouw en vallen derhalve onder de voornoemde categorie (iv).

Een deel van de historische schepen wordt gebruikt als niet-commercieel plezierjacht. Sommige schepen zijn hiervoor oorspronkelijk gebouwd, terwijl andere oorspronkelijk een ander doel hadden, maar nu nog slechts dienen voor de niet-commerciële pleziervaart. Al deze schepen vallen onder categorie (v).

Ten slotte bestaat de Belgische historische vloot voor een deel uit vissersvaartuigen. Voor zover zij nog steeds als dusdanig worden gebruikt, vallen deze schepen onder categorie (vi).

9. Al bij al kan worden besloten dat het SOLAS-Verdrag in zijn geheel slechts op een zeer beperkt aantal historische schepen toepasselijk is. Dit neemt niet weg dat individuele hoofdstukken van het SOLAS-Verdrag erop toepasselijk kunnen zijn. Elk hoofdstuk van de bijlage bij het SOLAS-Verdrag kan immers bijzondere bepalingen omtrent het toepassingsgebied ervan bevatten²². Deze bepalingen kunnen afwijkingen van het algemene toepassingsgebied voorschrijven, waardoor een individueel hoofdstuk of zelfs een individuele bepaling zowel een ruimer als een beperkter toepassingsgebied dan de rest van het verdrag kan hebben.

De bepalingen van het SOLAS-Verdrag zijn in de loop van het bestaan van dit verdrag zeer vaak en ingrijpend gewijzigd. Tot vóór de amendementen van april 1992 werden wijzigingen op grond van zogenaamde "grandfather clauses" enkel van toepassing op nieuwe schepen en

²² Hoofdstuk I, Voorschrift 1, b) Bijlage SOLAS-Verdrag.

niet op de reeds bestaande schepen. De reden hiervoor was dat men bestaande schepen niet wenste te verplichten tot dure aanpassingen. De amendementen van april 1992 en sommige andere amendementen sindsdien werden evenwel op bestaande schepen van toepassing verklaard²³.

In wat volgt worden de afzonderlijke hoofdstukken van het SOLAS-Verdrag besproken en wordt onderzocht in hoeverre zij voor onderhavige studie relevant zijn.

Vooraf is het nuttig om op te merken dat het begrip passagiersschip in het SOLAS-Verdrag wordt gedefinieerd als een schip dat meer dan twaalf passagiers vervoert. Alle andere schepen worden in het verdrag vrachtschepen genoemd²⁴. Ook schepen die niet bestemd zijn voor goederentransport maar minder dan twaalf passagiers vervoeren, vallen derhalve onder de term vrachtschip en niet onder de term passagiersschip.

10. De hoofdstukken I en XI-1 bevatten algemene en procedurele bepalingen over controle van schepen en over certificaten. Het betreft niet zozeer technische voorschriften.

Voorschrift 3 van Hoofdstuk XI-1 verplicht alle passagiersschepen met een brutotonnage boven 100 en alle vrachtschepen met een brutotonnage boven 300 tot het duidelijk aanbrenge van hun IMO scheepsidentificatienummer. Voor historische schepen zou dit kunnen worden beschouwd als een anachronisme, aangezien het systeem van IMO scheepsidentificatienummers nog maar bestaat sinds 1987. Toch lijkt het aanbrenge van een nummer op zich niet op substantiële wijze afbreuk te doen aan de erfgoedwaarde van het schip.

11. Hoofdstuk II-1 legt normen op in verband met de onderverdeling van schepen in waterdichte compartimenten voor veiligheid en stabiliteit na een eventuele schadevaring. Het omvat voorts normen voor de machines en de elektrische installaties om ervoor te zorgen dat de voor de veiligheid essentiële functies behouden blijven in noodsituaties. Het legt daarnaast de verplichting op om te voldoen aan de structurele, mechanische en elektrische voorschriften van een erkende classificatiemaatschappij. Hoofdstuk II-2 betreft de brandveiligheid. Er worden eisen gesteld aan de materialen van de onderverdelingen van schepen, de systemen van deuren en andere openingen in deze onderverdelingen, de aanwezigheid van branddetectoren, de brandalarmsystemen en de blussystemen²⁵.

Aangezien een aantal van deze normen betrekking hebben op de algemene constructie of essentiële technische kenmerken van het schip, lijkt het niet ondenkbeeldig dat een aantal historische schepen hieraan onmogelijk kunnen voldoen zonder een fundamentele wijziging

²³ Zie de website van de Internationale Maritieme Organisatie: www.imo.org.

²⁴ Hoofdstuk I, Voorschrift 2, f) en g) Bijlage SOLAS-Verdrag.

²⁵ Eyres, D.J., *Ship construction*, o.c., 352-356.

van hun scheepsbouwkundige eigenschappen. Dergelijke wijziging zou allicht afbreuk doen aan hun erfgoedwaarde. Sommige oude scheepstypes kunnen allicht uit hun aard niet aan deze normen voldoen.

De normen opgenomen in de hoofdstukken II-1 en II-2 zijn normaliter evenwel niet op historische schepen van toepassing. In principe zijn zij slechts van toepassing op schepen gebouwd na 1 januari 2009 (Hoofdstuk II-1), resp. na 1 juli 2002 (Hoofdstuk II-2)²⁶. Wanneer een vrachtschip echter wordt omgebouwd tot een passagiersschip, dient rekening te worden gehouden met de datum waarop deze *ombouw* aanvangt²⁷.

Met betrekking tot schepen gebouwd vóór 1 januari 2009 dient de vlaggenstaat ervoor te zorgen dat zij voldoen aan de vereisten gesteld onder de vorige versies van Hoofdstuk II-1 of, naargelang het geval, onder Hoofdstuk II van de SOLAS-Verdragen van 1960 of 1948²⁸. Schepen dienen in principe te voldoen aan de vereisten die van toepassing waren op het moment dat zij werden gebouwd. Schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 19 november 1952, de datum van inwerkingtreding van het SOLAS-Verdrag 1948, dienen te voldoen aan de voorschriften die in Hoofdstuk II van het SOLAS-Verdrag 1948 werden gegeven voor (op dat moment) bestaande schepen²⁹. Hoofdstuk II van het SOLAS-Verdrag 1948 liet, wat bestaande schepen betreft, een ruime discretie aan de vlaggenstaat: “In the case of existing passenger ships and cargo ships which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration, with a view to improvements being made to provide increased safety where practicable and reasonable”³⁰.

Schepen mogen alleszins niet zodanig worden gewijzigd dat ze in mindere mate dan voorheen voldoen aan de vereisten van Hoofdstuk II-1. Na grondige wijzigingen dienen zij te voldoen aan de huidige vereisten voor zover de vlaggenstaat het redelijkerwijze mogelijk acht³¹. Individuele schepen of groepen van schepen die nooit meer dan 20 mijl uit de kust varen, mogen door de vlaggenstaat worden vrijgesteld van bepaalde voorschriften van Hoofdstuk II-1 wanneer de toepassing van deze voorschriften omwille van de beschutte vaaromstandigheden onredelijk of onnodig zijn³².

Met betrekking tot schepen gebouwd vóór 1 juli 2002 dient de vlaggenstaat ervoor te zorgen dat zij voldoen aan de vereisten gesteld onder de vorige versies van Hoofdstuk II-2 of,

²⁶ Voor de precieze overgangsregeling, zie Hoofdstuk II-1, Voorschrift 1.1. en Hoofdstuk II-2, Voorschrift 1.1. Bijlage SOLAS-Verdrag.

²⁷ Hoofdstuk II-1, Voorschrift 1.1.3.3 en Hoofdstuk II-2, Voorschrift 1.1.2.3 Bijlage SOLAS-Verdrag.

²⁸ Hoofdstuk II-1, Voorschrift 1.2 Bijlage SOLAS-Verdrag.

²⁹ Hoofdstuk II-1, Voorschrift 1.a.ii.3 Bijlage SOLAS-Verdrag (oorspronkelijke versie van 1974).

³⁰ Hoofdstuk II, Voorschrift 1.a.ii Bijlage SOLAS-Verdrag 1948. Voor schepen van vóór 19 november 1952 die onder de Belgische vlag varen, zal de Scheepvaartcontrole overeenkomstig artikel 161 van het Zeevaartinspectiereglement geen disproportionele en onredelijke ombouwingen of aanvullingen opleggen, hoewel de voorschriften van het reglement, net zoals voor nieuwe schepen, in principe toepasselijk zijn. Deze internrechtelijke regeling wordt verderop toegelicht.

³¹ Hoofdstuk II-1, Voorschrift 1.3 Bijlage SOLAS-Verdrag.

³² Hoofdstuk II-1, Voorschrift 1.4 Bijlage SOLAS-Verdrag.

naargelang het geval, onder Hoofdstuk II van de SOLAS-Verdragen van 1960 of 1948³³. Schepen dienen in principe te voldoen aan de vereisten die van toepassing waren op het moment dat zij werden gebouwd. Schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 19 november 1952, de datum van inwerkingtreding van het SOLAS-Verdrag 1948, dienen te voldoen aan de voorschriften die in Hoofdstuk II van het SOLAS-Verdrag 1948 werden gegeven voor (op dat moment) bestaande schepen³⁴. Zoals hierboven werd verduidelijkt, liet Hoofdstuk II van het SOLAS-Verdrag 1948 wat bestaande schepen betreft een ruime discretie aan de vlaggenstaat³⁵. Passagiersschepen waarvan de kiel werd gelegd vóór 25 mei 1980, de datum van inwerkingtreding van het SOLAS-Verdrag 1974, die meer dan 36 passagiers vervoeren, moeten hoe dan ook voldoen aan een aantal bepalingen van het SOLAS-Verdrag 1974³⁶.

Schepen mogen alleszins niet zodanig worden gewijzigd dat ze in mindere mate dan voorheen voldoen aan de vereisten van Hoofdstuk II-2 die gelden voor schepen gebouwd ná 1 juli 2002. Na grondige wijzigingen van de afmetingen van het schip of van de passagiersruimtes of wijzigingen die de levensduur van het schip substantieel doen toenemen, dienen zij te voldoen aan die vereisten voor zover de vlaggenstaat het redelijkerwijze mogelijk acht³⁷. Schepen die nooit meer dan 20 mijl uit de kust varen, mogen door de vlaggenstaat worden vrijgesteld van bepaalde voorschriften van Hoofdstuk II-2 wanneer de toepassing van deze voorschriften omwille van de beschutte vaaromstandigheden onredelijk of onnodig zijn³⁸.

Ingevolge voorschrift 3-5.2 van Hoofdstuk II-1 is de nieuwe installatie van asbesthoudende materialen verboden, behoudens in enkele specifieke gevallen, voor alle schepen, wanneer zij ook werden gebouwd.

Voorschrift 25 van Hoofdstuk II-1 bevat voorschriften in verband met waterniveaudetectoren, van toepassing op vrachtschepen, andere dan bulkgoederenschepen, met één ruim of meer dan één niet afgescheiden ruimten en een lengte van maximaal 80 of 100 meter, afhankelijk van de bouwdatum. De schepen dienen ten laatste op 31 december 2009 aan de voorschriften te voldoen.

De afscheidingen tussen balkons van de hutten aan boord van bestaande passagiersschepen dienen van niet-brandbare materialen te zijn gemaakt en het meubilair van deze balkons dient eveneens brandveilig te zijn, tenzij het balkon is voorzien van een afdoend branddetectie-, brandalarm- en blussysteem³⁹.

Voorschrift 10.4.1.3 j° Voorschrift 1.2.2.3 van Hoofdstuk II-2 verbiedt, ook voor schepen gebouwd vóór 1 juli 2002, dat nieuwe blussystemen die gebruik maken van *Halon 1211, 1301*

³³ Hoofdstuk II-2, Voorschrift 1.2 Bijlage SOLAS-Verdrag.

³⁴ Hoofdstuk II-1, Voorschrift 1.c.ii.3 Bijlage SOLAS-Verdrag (oorspronkelijke versie van 1974).

³⁵ Hoofdstuk II, Voorschrift 1.a.ii Bijlage SOLAS-Verdrag 1948.

³⁶ Hoofdstuk II-2, Voorschrift 65 Bijlage SOLAS-Verdrag (oorspronkelijke versie van 1974).

³⁷ Hoofdstuk II-2, Voorschrift 1.3 Bijlage SOLAS-Verdrag.

³⁸ Hoofdstuk II-2, Voorschrift 1.4 Bijlage SOLAS-Verdrag.

³⁹ Hoofdstuk II-2, Voorschriften 5.3.1.3.2 en 5.3.4 j° Voorschrift 1.2.2.5 Bijlage SOLAS-Verdrag.

en 2402 en perfluorocarbons zouden worden geïnstalleerd. Voor de nieuwe installatie van friteuses aan boord van schepen gebouwd vóór 1 juli 2002 worden een aantal voorschriften opgelegd door Voorschrift 10.6.4 j° Voorschrift 1.2.2.3 van Hoofdstuk II-2.

De machineruimtes van categorie A (in de eerste plaats de ruimte van de hoofdscheepsmotor) die groter zijn dan 500 m³ in passagiersschepen met een brutotonnage van meer dan 2000, die gebouwd zijn vóór 1 juli 2002, moeten beschikken over een vast aangebrachte brandblusinstallatie met water als blusmiddel van een goedgekeurd type of een gelijkwaardige brandblusinstallatie voor lokaal gebruik⁴⁰.

Schepen gebouwd vóór 1 juli 2002 moeten evenzeer als schepen gebouwd na die datum beschikken over een voorgeschreven aantal *emergency escape breathing devices* (EEBD's)⁴¹.

12. Hoofdstuk III betreft levensreddende uitrusting en regelingen en omvat onder meer normen voor reddingsboten en reddingsvesten. In bepaalde gevallen kan de toepassing van deze normen – of analoge normen uit eerdere SOLAS-versies – in het licht van de erfgoedwaarde van historische schepen waarschijnlijk problematisch zijn.

De normen opgenomen in hoofdstuk III zijn normaliter niet van toepassing op historische schepen. In principe zijn zij slechts van toepassing op schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond na 1 juli 1998⁴². Wanneer een vrachtschip echter wordt omgebouwd tot een passagiersschip, dient rekening te worden gehouden met de datum waarop deze *ombouw* aanvangt⁴³.

Met betrekking tot schepen gebouwd vóór 1 juli 1998 dient de vlaggenstaat ervoor te zorgen dat zij voldoen aan de vereisten gesteld onder de vorige versies van Hoofdstuk III of onder Hoofdstuk III van het SOLAS-Verdrag van 1960⁴⁴. Schepen dienen in principe te voldoen aan de vereisten die van toepassing waren op het moment dat zij werden gebouwd. Voor schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 26 mei 1965, de datum van inwerkingtreding van het SOLAS-Verdrag 1960, beschikt de vlaggenstaat over een ruime discretie: “Wanneer het bestaande schepen die internationale reizen maken, betreft, waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond op of na de datum van inwerkingtreding van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1960, en die niet reeds voldoen aan de voorschriften van Hoofdstuk III van dat Verdrag betrekking hebbend op nieuwe schepen, moeten de te treffen voorzieningen aan boord van elk schip door de Administratie worden overwogen ten einde – voor zover dit uitvoerbaar en redelijk is en zo tijdig mogelijk –

⁴⁰ Hoofdstuk II-2, Voorschrift 10.5.6 j° Voorschrift 1.2.2.4 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁴¹ Hoofdstuk II-2, Voorschrift 13.3.4 en 13.4.3 j° Voorschrift 1.2.2.2 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁴² Voor de precieze overgangsregeling, zie Hoofdstuk III, Voorschrift 1.1 tot 3 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁴³ Hoofdstuk III, Voorschrift 1.3.3 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁴⁴ Hoofdstuk III, Voorschrift 1.4.1 Bijlage SOLAS-Verdrag.

wezenlijke overeenstemming met de eisen van Hoofdstuk III van dat Verdrag te verzekeren”⁴⁵.

Wanneer de levensreddende uitrusting en regelingen aan boord van schepen gebouwd vóór 1 juli 1998 worden gewijzigd of vervangen, dienen zij te voldoen aan de vereisten van Hoofdstuk III die gelden voor schepen gebouwd ná 1 juli 1998, voor zover de vlaggenstaat het redelijkerwijze mogelijk acht. Een uitzondering geldt voor de vervanging van overlevingsvaartuigen (behalve opblaasbare reddingsvlotten) zonder de vervanging van de infrastructuur om ze te water te laten en *vice versa*: hier is vervanging door hetzelfde type toegelaten⁴⁶. Schepen die nooit meer dan 20 mijl uit de kust varen, mogen door de vlaggenstaat worden vrijgesteld van bepaalde voorschriften van Hoofdstuk III wanneer de toepassing van deze voorschriften omwille van de beschutte vaaromstandigheden onredelijk of onnodig zijn⁴⁷.

Alle passagiersschepen en alle vrachtschepen met een brutotonnage van meer dan 300, wanneer ook gebouwd, dienen ingevolge Voorschrift 6.1 en 6.2 te voldoen aan bepaalde vereisten in verband met VHF radiotelefonie-installaties en radar transponders. Alle passagiersschepen, wanneer ook gebouwd, dienen ingevolge Voorschrift 6.5 te beschikken over een *public address*-systeem.

Voorschriften 8 en 9 leggen aan alle schepen, wanneer ook gebouwd, voorschriften op in verband met de bekendmaking van de *emergency instructions* en de *operating instructions* voor de overlevingsvaartuigen.

13. Hoofdstuk IV betreft de radiocommunicatie en legt een aantal vereisten op in verband met het aan boord hebben van radiocommunicatie-uitrusting. Hoewel de aanwezigheid van moderne communicatie-uitrusting in de stuurhut als een anachronisme kan worden opgevat, lijkt het toch geen fundamentele afbreuk te doen aan de erfgoedwaarde van historische schepen. Deze normen lijken derhalve in principe en redelijkerwijze niet in de weg te staan aan het varen op zee van dergelijke schepen.

De voorschriften van Hoofdstuk IV zijn in principe van toepassing op alle schepen die normaal aan het SOLAS-Verdrag onderworpen zijn én op vrachtschepen met een brutotonnage van meer dan 300. Het bouwjaar is voor de bepaling van het toepassingsgebied van Hoofdstuk IV irrelevant. Ingevolge Voorschrift 3 kan een vlaggenstaat in uitzonderlijke omstandigheden aan een individueel schip voor een bepaalde reis een gedeeltelijke of

⁴⁵ Hoofdstuk III, Voorschrift 1.c Bijlage SOLAS-Verdrag (oorspronkelijke versie van 1974). Voor schepen van vóór 26 mei 1965 die onder de Belgische vlag varen, zal de Scheepvaartcontrole overeenkomstig artikel 161 van het Zeevaartinspectiereglement geen disproportionele en onredelijke ombouwingen of aanvullingen opleggen, hoewel de voorschriften van het reglement, net zoals voor nieuwe schepen, in principe toepasselijk zijn. Deze internrechtelijke regeling wordt verderop toegelicht.

⁴⁶ Hoofdstuk III, Voorschrift 1.4.2 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁴⁷ Hoofdstuk III, Voorschrift 2.1 Bijlage SOLAS-Verdrag.

voorwaardelijke vrijstelling van de technische voorschriften betreffende de radiocommunicatie-uitrusting verlenen indien de veiligheidsvoorwaarden de volledige toepassing van deze voorschriften onredelijk of onnodig zouden maken. Hoe dan ook mag dergelijk schip niet geheel zonder radiocommunicatie-uitrusting varen, aangezien het steeds in staat dient te zijn om allerhande communicatie en informatie te ontvangen en te verzenden, zoals vereist door Voorschrift 4.

14. Hoofdstuk V betreft de veiligheid van de scheepvaart. In zoverre de normen tot de schepen gericht zijn, omvatten zij voornamelijk operationele verplichtingen, zoals de verplichting hulp te bieden in nood en de verplichting gevaren te melden, en in mindere mate technische voorschriften.

Toch omvat Hoofdstuk V ook een aantal voorschriften inzake navigatie-uitrusting, die toepasselijk zijn naargelang het type en het brutotonnage van het schip. Voor schepen gebouwd vóór 1 juli 2002 blijven de voorschriften die van kracht waren tot 1 juli 2002 ongewijzigd gelden⁴⁸. Alle schepen met een tonnage van meer dan 150 moeten een dagseinlamp aan boord hebben⁴⁹. Alle schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond na 25 mei 1980, de datum van inwerkingtreding van het SOLAS-Verdrag 1974, met een tonnage van meer dan 500 moeten voorzien zijn van een echolood⁵⁰. De overige oude voorschriften hadden enkel betrekking op schepen met een tonnage van meer dan 1.600 en lijken voor het gemiddelde Belgische geval derhalve minder relevant te zijn. De in 2000 ingevoerde verplichtingen om over een ontvanger voor automatische positiebepaling en over een Automatic ship Identification System (AIS) te beschikken, gelden inmiddels principieel voor alle schepen, wanneer ook gebouwd⁵¹. Sommige schepen moeten bovendien worden uitgerust met een systeem dat automatisch *Long-range Identification and Tracking* informatie verzendt⁵². Voor alle passagiersschepen en alle andere schepen met een brutotonnage boven 3000 geldt de principieële verplichting om een Voyage Data Recorder (VDR) aan boord te hebben. Schepen gebouwd vóór 1 juli 2002 kunnen door de vlaggenstaat van dit voorschrift worden vrijgesteld, indien het onredelijk en onpraktisch blijkt om een VDR met de bestaande scheepsuitrusting te combineren⁵³. Hier kan dezelfde opmerking worden gemaakt als voor radiocommunicatie-uitrusting: hoewel de aanwezigheid van deze uitrusting als een anachronisme kan worden opgevat, lijkt zij geen fundamentele afbreuk te doen aan de erfgoedwaarde van historische schepen. Deze bepalingen lijken in het licht van deze studie dus niet problematisch te zijn.

⁴⁸ Hoofdstuk V, Voorschrift 19 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁴⁹ Hoofdstuk V, Voorschrift 11 Bijlage SOLAS-Verdrag (oorspronkelijke versie van 1974).

⁵⁰ Hoofdstuk V, Voorschrift 12 Bijlage SOLAS-Verdrag (oorspronkelijke versie van 1974).

⁵¹ Hoofdstuk V, Voorschrift 19 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁵² Hoofdstuk V, Voorschrift 19-1 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁵³ Hoofdstuk V, Voorschrift 20 Bijlage SOLAS-Verdrag.

Voor schepen gebouwd vóór 1 juli 1998 gelden, voor zover hiervoor geen structurele wijzigingen of bijkomende uitrusting nodig zijn en voor zover uitvoerbaar, een aantal voorschriften inzake de voorwaartse zichtbaarheid vanop de brug⁵⁴.

Schepen die reizen ondernemen waarbij waarschijnlijk loodsen zullen worden gebruikt, dienen te beschikken over uitrusting voor de overstap van loodsen. Deze uitrusting dient aan bepaalde voorschriften, opgenomen in Voorschrift 23, te voldoen. Wanneer zij werd geïnstalleerd vóór 1 januari 1994, dient de uitrusting te voldoen aan de voorschriften van het SOLAS-Verdrag 1974 die tot die datum van kracht waren⁵⁵. Deze voorschriften lijken niet bijzonder ingrijpend te zijn en, voor zover zij er nog niet aan voldoen, lijkt de aanpassing aan deze voorschriften de erfgoedwaarde van historische schepen niet in het gedrang te brengen.

In principe gelden de voorschriften van Hoofdstuk V voor alle schepen op alle reizen, dus ook ingeval de rest van het SOLAS-Verdrag niet toepasselijk is. Slechts militaire schepen en strikt niet-commerciële overheidsschepen vallen er niet onder, hoewel ook voor deze schepen de toepassing van de voorschriften wordt aangemoedigd. De vlaggenstaat mag bepalen in hoeverre de voorschriften toepasselijk zijn op de binnenwateren en, voor een deel van de voorschriften (waaronder alle technische voorschriften), in hoeverre zij toepasselijk zijn op schepen met een brutotonnage onder 150, schepen met een brutotonnage onder 500 die geen internationale reizen maken en vissersvaartuigen⁵⁶. De vlaggenstaat kan aan niet op mechanische wijze aangedreven schepen een algemene vrijstelling van een deel van de voorschriften (waaronder het merendeel van de technische voorschriften) verlenen. Voorts kan hij een gedeeltelijke of voorwaardelijke vrijstelling verlenen aan individuele schepen wanneer de ondernomen reis, omwille van de maximale afstand uit de kust, de duur, het karakter, de afwezigheid van gevaren en andere veiligheidsvoorwaarden, van die aard is dat de volledige toepassing van de voorschriften onredelijk of onnodig is⁵⁷.

15. Hoofdstuk VI bevat een aantal voorschriften voor het vervoer van goederen die bijzondere voorzorgen vergen en hoofdstuk VII bevat voorschriften voor het vervoer van uit hun aard gevaarlijke goederen.

Indien het voor historische schepen onmogelijk zou zijn om aan deze voorschriften te voldoen, kunnen zij zich eenvoudig onthouden van het vervoer van dergelijke goederen. Zij kunnen zich dan op andere activiteiten toeleegen. *In se* vormen deze voorschriften dus geen probleem voor het varen op zee van historische schepen.

⁵⁴ Hoofdstuk V, Voorschrift 22 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁵⁵ Hoofdstuk V, Voorschrift 23 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁵⁶ Hoofdstuk V, Voorschrift 1 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁵⁷ Hoofdstuk V, Voorschrift 3 Bijlage SOLAS-Verdrag.

16. Hoofdstuk VIII bevat voorschriften voor nucleair aangedreven schepen. Hoewel deze technologie inmiddels lang genoeg bestaat opdat sommige dergelijke schepen kunnen worden beschouwd als varend erfgoed, is er voor zover geweten geen enkel Belgisch schip dat hiervoor in aanmerking komt. Deze bepalingen zijn voor de onderhavige studie dan ook irrelevant.

17. Hoofdstuk IX is van toepassing op alle schepen, wanneer ook gebouwd⁵⁸. Het legt de naleving van de International Safety Management (ISM) Code op. Bijgevolg dient elk schip te opereren in overeenstemming met een “veiligheidsmanagementsysteem” (Safety Management System). Het betreft een geheel van organisatorische maatregelen en procedures om ervoor te zorgen dat schepen alle bindende voorschriften navolgen en rekening houden met alle geldende codes, richtlijnen en standaarden van de IMO, de vlaggenstaat, classificatiemaatschappijen en maritieme sectororganisaties. De doelstelling is om de veiligheid op zee te garanderen, persoonlijk letsel of overlijden te voorkomen en schade aan het milieu en aan eigendom te vermijden⁵⁹. De scheepseigenaar of de verantwoordelijke voor de werking van het schip, zoals de beheerder of rompbevrachter, die voldoet aan de vereisten van de ISM Code ontvangt een *Document of Compliance* en een schip dat opereert in overeenstemming met zijn veiligheidsmanagementsysteem ontvangt een *Safety Management Certificate*⁶⁰. Hoofdstuk IX en de ISM Code bevatten geen eigenlijke technische voorschriften voor schepen. Zij vallen dus buiten het bereik van onderhavige studie.

18. Hoofdstuk X legt de International Code of Safety for High-Speed Craft (HSC Code) op aan hogesnelheidsvaartuigen. Het voldoen aan de HSC Code geldt als equivalent voor het voldoen aan de Hoofdstukken I tot IV en aan de Voorschriften 18, 19 en 20 van Hoofdstuk V⁶¹. Hoofdstuk X is toepasselijk op hogesnelheidsvaartuigen gebouwd na 1 januari 1996, die niet verder dan een bepaalde afstand van een vluchthaven varen. Hogesnelheidsvaartuigen, wanneer ook gebouwd, mogen alleszins niet zodanig worden gewijzigd dat ze in mindere mate dan voorheen voldoen aan de vóór de wijziging toepasselijke voorschriften en aan de vereisten die gelden voor hogesnelheidsvaartuigen gebouwd na 1 juli 2002. Na grondige wijzigingen dienen zij te voldoen aan die vereisten voor zover de vlaggenstaat het redelijkerwijze mogelijk acht⁶².

Het is niet uitgesloten dat deze vaartuigen in de toekomst zouden worden beschouwd als varend erfgoed. Met de HSC Code gelden voor deze schepen hoe dan ook reeds alternatieve

⁵⁸ Hoofdstuk IX, Voorschrift 2 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁵⁹ Art. A.1.2 en A.1.4 IMO Resolutie A.741(18) - International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code), zoals geamendeerd, www.ismcode.net/primary_source_documents/ISMCODE_TEXT_2002.pdf.

⁶⁰ Hoofdstuk IX, Voorschrift 4 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁶¹ Hoofdstuk X, Voorschrift 3 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁶² Hoofdstuk X, Voorschrift 2 Bijlage SOLAS-Verdrag.

technische voorschriften, die speciaal op deze schepen zijn afgestemd. Op heden lijkt er dan ook geen reden om aan te nemen dat deze schepen in de toekomst uit de vaart zouden moeten worden genomen omdat zij niet langer aan de geldende technische voorschriften voldoen.

19. Hoofdstuk XI-2 betreft maatregelen voor maritieme *beveiliging* (wat te onderscheiden is van maritieme veiligheid⁶³). Het is van toepassing op passagiersschepen, vrachtschepen met een brutotonnage boven 500 en *mobile offshore drilling units*⁶⁴. Het is niet toepasselijk op militaire schepen en andere niet-commerciële staatsschepen⁶⁵.

Het hoofdstuk legt de International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) verplicht op. Qua technische voorschriften is een belangrijk vereiste dat schepen dienen voorzien te zijn van een alarmsysteem dat alarmboodschappen kan uitzenden naar de bevoegde autoriteit aan wal⁶⁶. Aangezien de installatie van een dergelijk alarmsysteem geen fundamentele ingrepen aan het schip lijken te vergen, kan in de regel worden aangenomen dat deze normen geen problemen stellen i.v.m. de erfgoedwaarde van historische schepen.

Een vlaggenstaat kan een bepaald schip of een groep van schepen toestaan om andere equivalente beveiligingsmaatregelen te treffen in plaats van degene opgenomen in Hoofdstuk XI-2 en de ISPS Code. De verdragsstaten kunnen ook bilaterale of multilaterale overeenkomsten sluiten met alternatieve beveiligingsregelingen voor korte internationale zee-reizen volgens vaste routes tussen hun havens⁶⁷.

20. Hoofdstuk XII bevat hoofdzakelijk aanvullende veiligheidsmaatregelen voor bulkgoederenschepen van meer dan 150 meter lang. Voor zover ons bekend voldoet geen enkel Belgisch historisch schip aan deze omschrijving, zodat deze bepalingen buiten het bereik van de onderhavige studie vallen.

De Voorschriften 12 en 13 zijn van toepassing op alle bulkgoederenschepen ongeacht hun bouwdatum. Zij bevatten voorschriften in verband met waterniveaudetectoren en de locatie van de instrumenten voor de bediening van de pompsystemen van ballasttanks. Deze voorschriften lijken slechts beperkte ingrepen te vergen en lijken in elk geval geen afbreuk te doen aan de erfgoedwaarde van de historische schepen waarop zij van toepassing zouden zijn.

⁶³ In het Engels wordt het onderscheid gemaakt tussen *security* (beveiliging) en *safety* (veiligheid).

⁶⁴ Hoofdstuk XI-2, Voorschrift 2.1.1 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁶⁵ Hoofdstuk XI-2, Voorschrift 2.3 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁶⁶ Hoofdstuk XI-2, Voorschrift 6 Bijlage SOLAS-Verdrag.

⁶⁷ Hoofdstuk XI-2, Voorschriften 11 en 12.1 Bijlage SOLAS-Verdrag.

2.1.1.3. Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen

21. Zoals hoger aangegeven, is het SOLAS-Verdrag niet toepasselijk op vissersvaartuigen. Op 2 april 1977 werd te Torremolinos echter een Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen gesloten. Het bevatte voorschriften met betrekking tot de stabiliteit, de bouw en waterdichtheid van vissersvaartuigen, de machinerie en de elektrische installaties, brandbeveiliging, levensreddende uitrusting, radiocommunicatie en vaaruitrusting. Het Verdrag was van toepassing op nieuwe zeegaande vissersvaartuigen van meer dan 24 meter lang. Enkel de vereisten betreffende radio-installaties waren van toepassing op bestaande vissersvaartuigen⁶⁸.

Dit Verdrag werd door België bij wet van 16 augustus 1982 goedgekeurd⁶⁹ en werd geïmplementeerd door aanpassingen aan het Koninklijk Besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement⁷⁰. Internationaal is het evenwel nooit in werking getreden bij gebrek aan voldoende ratificaties.

Daarom werd op 2 april 1993 een Protocol opgemaakt waarbij de veiligheidseisen voor vissersvaartuigen werden versoepeld in die zin dat in een aantal hoofdstukken de technische vereisten die vroeger golden voor schepen vanaf 24 m lengte toepasselijk werden gemaakt vanaf 45 m en deze die vroeger golden voor schepen vanaf 45 m lengte slechts toepasselijk waren vanaf 75 m. Voorts zijn de voorschriften aangepast aan de technologische veranderingen die sinds 1977 hadden plaatsgevonden⁷¹.

Ook het Protocol van 1993 kende internationaal tot op heden slechts een beperkt succes. Het is internationaal nog niet in werking getreden. Binnen de Europese Gemeenschap zijn de inhoudelijke voorschriften van het Protocol evenwel verbindend voor de lidstaten aangezien zij werden overgenomen in Richtlijn 97/70/EG van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt⁷².

22. Binnen de IMO werden een aantal niet-verbindende instrumenten ontwikkeld met betrekking tot vissersvaartuigen, met name de *Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels* en de *Voluntary Guidelines for the Design, Construction and Equipment of Small Fishing Vessels*. Aangezien deze instrumenten geen bindende voorschriften bevatten, en niets erop wijst dat deze instrumenten in de nabije toekomst bindend zullen worden, zullen ze niet verder worden behandeld.

⁶⁸ Zie de website van de Internationale Maritieme Organisatie: www.imo.org.

⁶⁹ B.S. 10 november 1982.

⁷⁰ Vr. en Antw. Senaat 2000-01, 13 juli 2000, 1116.

⁷¹ Vr. en Antw. Senaat 2000-01, 13 juli 2000, 1116; Parl.St. Staten-Generaal (Nederland) 2001-02, 28 212 (R 1710), nrs. 222 en 1, 2.

⁷² Vr. en Antw. Senaat 2000-01, 13 juli 2000, 1116.

2.1.1.4. Code of Safety for Special Purpose Ships

23. De Internationale Maritieme Organisatie heeft een *Code of Safety for Special Purpose Ships* ontwikkeld, waarvan de eerste versie in 1983 werd aangenomen en de tweede versie in 2008. Zij heeft betrekking op “Special Purpose Ships” zoals opleidingsschepen, kabelschepen en onderzoeksschepen. Zij wil een internationale veiligheidsstandaard voor “Special Purpose Ships” aanbieden die zou moeten leiden tot een aan het SOLAS-Verdrag equivalent veiligheidsniveau en de werking van deze schepen zou moeten vergemakkelijken⁷³.

Een centraal concept in de Code is dat van “speciaal personeel”. Dit zijn geen passagiers, maar ook geen bemanningsleden. Zij bevinden zich aan boord van het schip omwille van het bijzondere doel van het schip of het bijzondere werk dat het schip uitoefent. Het gaat dan bijvoorbeeld om onderzoekers op onderzoeksschepen en zeevarenden in opleiding aan boord van opleidingsschepen. Zij worden verondersteld in goede fysieke conditie te zijn, een redelijke kennis van het schip te hebben en een zekere opleiding inzake veiligheidsprocedures en het omgaan met de veiligheidsuitrusting van het schip te hebben genoten⁷⁴.

Een “Special Purpose Ship” wordt gedefinieerd als “a mechanically self-propelled ship which by reason of its function carries on board more than 12 special personnel”⁷⁵. Omwille van de voormelde kenmerken van speciaal personeel hoeven “Special Purpose Ships” niet te worden beschouwd als passagiersschepen, tenzij natuurlijk indien ze, naast het speciaal personeel, meer dan 12 echte passagiers aan boord zouden hebben⁷⁶. De Code maakt, veelal in functie van het aantal personen aan boord, bepaalde delen van het SOLAS-Verdrag toepasselijk op “Special Purpose Ships”. Zij creëert aldus, in functie van het aantal personen aan boord, aangepaste regimes die zich situeren tussen de SOLAS-voorschriften voor passagiersschepen en de beduidend minder vergaande SOLAS-voorschriften voor vrachtschepen.

Mogelijk voldoen een aantal Belgische historische schepen aan de toepassingsvoorwaarden van de SPS-Code. Voor vele historische schepen lijken echter ingrijpende wijzigingen nodig te zijn om aan de vereisten van de SPS-Code te kunnen voldoen. De vraag rijst of dergelijke wijzigingen financieel haalbaar zijn, zo zij al technisch mogelijk zijn.

De SPS-Code wordt niet verplicht opgelegd. Tijdens de besprekingen naar aanleiding van de recente wijziging van de SPS-Code werd door sommige delegaties weliswaar voorgesteld om

⁷³ X., “DE agrees new Code of Safety for Special Purpose Ships”, *IMO News* 2008, afl. 2, 13.

⁷⁴ Art. 1.3.11 SPS-Code.

⁷⁵ Art. 1.3.12 SPS-Code.

⁷⁶ Overweging 4, Preambule SPS-Code.

er een verplichtend instrument van te maken, maar uiteindelijk is het Maritime Safety Committee niet op deze suggestie ingegaan⁷⁷.

2.1.1.5. Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen

24. Het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Load Lines-Verdrag), opgemaakt te Londen op 5 april 1966⁷⁸ bepaalt, via berekeningen aan de hand van de onderverdelingen en de stabiliteit bij schade, het vrijboord van schepen. Het vrijboord is de afstand tussen de waterlijn en het vrijboord- of meetdek (het dek waar het water het schip in kan lopen). De beperking van de diepgang tot dewelke een schip mag worden geladen is een belangrijke bijdrage tot de veiligheid van het schip.

Bij de bepaling van het vrijboord wordt rekening gehouden met de potentiële gevaren in onderscheiden zones en onderscheiden seizoenen. De toegewezen uitwateringsmerken dienen halverwege het schip aan elke zijde te worden aangebracht. Een bijlage bij het verdrag bevat een aantal technische veiligheidsvoorschriften bedoeld om de waterdichte integriteit van het schip beneden het vrijboorddek te verzekeren⁷⁹.

Het eerste verdrag betreffende de uitwatering van schepen dateert reeds van 1930⁸⁰.

In 1988 werd een protocol⁸¹ aangenomen, waarvan de belangrijkste doelstelling het harmoniseren van de onderzoeks- en certificatieverplichtingen onder het Load Lines-Verdrag met degene onder het SOLAS-Verdrag was. Tevens werd toen een procedure van stilzwijgende aanvaarding van verdragwijzigingen in het Load Lines-Verdrag geïntegreerd. Sindsdien werd het Verdrag nog enkele malen geamendeerd⁸².

⁷⁷ IMO document DE 51/WP.5, Review of the Special Purpose Ship Code, Report of the Working Group, nrs. 8-11; IMO document DE 51/28, Report to the Maritime Safety Committee, nr. 5.14; IMO Document MSC 84/24, Report of the Maritime Safety Committee on its eighty-fourth session, nrs. 11.3-11.7.

⁷⁸ Goedgekeurd bij Wet van 27 december 1968 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, en van de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 5 april 1966, B.S. 25 april 1969.

⁷⁹ Zie de website van de Internationale Maritieme Organisatie: www.imo.org.

⁸⁰ Zie hierover: Rivault, J., *Les conventions de Londres de 1929 et 1930 sur la sécurité en mer, o.c.*, 99-134.

⁸¹ Goedgekeurd bij Wet van 15 februari 2007 betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 11 november 1988, B.S. 8 juni 2007.

⁸² IMO, *Load Lines 2005 Edition*, Londen, 2005, iii.

25. Het meest opvallende vereiste van het Load Lines-Verdrag is de verplichting om merktekens aan de buitenzijde van het schip aan te brengen⁸³. Voor de oudste historische schepen zou dit kunnen worden beschouwd als een (omgekeerd) anachronisme, dat afdoet aan de erfgoedwaarde van het schip.

Voorts worden in hoofdstuk II van Bijlage 1 een groot aantal scheepsbouwtechnische voorschriften met het oog op waterdichtheid en bescherming van de bemanning opgelegd⁸⁴, waaraan allicht niet alle historische schepen voldoen. Waarschijnlijk zou de aanpassing van de historische schepen aan deze voorschriften in een aantal gevallen fundamentele ingrepen vergen, die mogelijk afbreuk zouden doen aan de erfgoedwaarde.

Het volledig voldoen aan het Load Lines-Verdrag zou voor sommige historische schepen dus problematisch kunnen zijn.

26. Het Load Lines-Verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen, visserschepen, niet-commerciële pleziervaartuigen, bestaande schepen⁸⁵ met een brutotonnage beneden de 150 en nieuwe schepen⁸⁶ van minder dan 24 meter lengte⁸⁷. Het is hoe dan ook slechts van toepassing op schepen die internationale reizen maken⁸⁸. Schepen die internationale reizen maken tussen naburige havens van onderscheiden Staten mogen door de vlaggenstaat worden vrijgesteld van de bepalingen van het Verdrag wanneer de toepassing van deze voorschriften omwille van de beschutte vaaromstandigheden onredelijk of onnodig zijn⁸⁹. Wanneer een schip slechts bij wijze van uitzondering een internationale reis dient te maken, kan het door de vlaggenstaat worden vrijgesteld van sommige of alle bepalingen van het Verdrag op voorwaarde dat het schip naar de mening van de vlaggenstaat voldoet aan de voor zulke reis noodzakelijke veiligheidsvoorschriften⁹⁰. Wanneer de bepalingen van het verdrag het gebruik van een bepaald onderdeel, materiaal, instrument of toestel of een bepaald type ervan of het treffen van een bepaalde voorziening voorschrijven, mag de vlaggenstaat ieder alternatief toestaan, mits hij zich er door tests of anderszins van heeft overtuigd dat dit alternatief even doelmatig is. De vlaggenstaat moet de IMO dan de bijzonderheden van dit alternatief en een rapport over de ondernomen tests toesturen⁹¹.

⁸³ Voorschrift 4 tot 8 Bijlage 1 Load Lines-Verdrag.

⁸⁴ Eyres, D.J., *Ship construction, o.c.*, 347-351.

⁸⁵ “Bestaande schepen” zijn schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór de inwerkingtreding van het Verdrag voor de vlaggenstaat (Art. 2.6 en 2.7 Load Lines-Verdrag). Voor België is de datum van inwerkingtreding van het Load Lines-Verdrag 22 april 1969.

⁸⁶ “Nieuwe schepen” zijn schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond na de inwerkingtreding van het Verdrag voor de vlaggenstaat (Art. 2.6 Load Lines-Verdrag).

⁸⁷ Art. 5.1 Load Lines-Verdrag.

⁸⁸ Art. 4.2 Load Lines-Verdrag.

⁸⁹ Art. 6.1 Load Lines-Verdrag.

⁹⁰ Art. 6.4 Load Lines-Verdrag.

⁹¹ Art. 8 Load Lines-Verdrag.

In principe zijn de huidige voorschriften in bijlage 1 van het Verdrag slechts van toepassing op schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond na 1 januari 2005. Met betrekking tot schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 1 januari 2005 dient de vlaggenstaat ervoor te zorgen dat zij voldoen aan de vereisten gesteld onder de vorige versies van het Verdrag⁹². Schepen dienen in beginsel te voldoen aan de vereisten die van toepassing waren op het moment dat zij werden gebouwd. Voor schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 22 april 1969, de datum van inwerkingtreding van het Verdrag, zijn de voorschriften van bijlage 1 principieel niet van toepassing. Zij moeten minstens blijven voldoen aan de voorschriften die de vlaggenstaat vóór de inwerkingtreding van het Verdrag aan schepen op internationale reizen oplegde⁹³. Schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 22 april 1969 mogen niet zodanig worden gewijzigd dat ze in mindere mate dan voorheen aan de vereisten van het Load Lines-Verdrag voldoen. Na grondige wijzigingen dienen zij te voldoen aan de vereisten voor schepen waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond na 22 april 1969 voor zover de vlaggenstaat het redelijkerwijze mogelijk acht⁹⁴.

Gelet op de principiële niet-terugwerkende kracht van de voorschriften van Bijlage 1 van het Load Lines-Verdrag, lijkt het Verdrag normaliter geen hinderpaal te vormen voor de zeewaardigheid van historische schepen.

2.1.1.6. Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen

27. Het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL-Verdrag), opgemaakt te Londen op 2 november 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 17 februari 1978⁹⁵ is het belangrijkste internationale verdrag ter voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu door schepen. Het omvat zes bijlagen, betreffende

⁹² Voorschrift 2.7 en 2.8 Bijlage 1 Load Lines-Verdrag.

⁹³ Art. 4.3 en 4.4 Load Lines-Verdrag.

⁹⁴ Art. 10 Load Lines-Verdrag. Voor schepen van vóór 22 april 1969 die onder de Belgische vlag varen, zal de Scheepvaartcontrole overeenkomstig artikel 161 van het Zeevaartinspectiereglement geen disproportionele en onredelijke ombouwingen of aanvullingen opleggen, hoewel de voorschriften van het reglement, net zoals voor nieuwe schepen, in principe toepasselijk zijn. Artikel 161 van het Zeevaartinspectiereglement biedt de Scheepvaartcontrole de nodige beleidsruimte om artikel 10 van het Load Lines-Verdrag toe te passen. Deze internrechtelijke regeling wordt verderop toegelicht.

⁹⁵ Goedgekeurd bij Wet van 17 januari 1984 houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten: a) Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlagen, opgemaakt te Londen op 2 november 1973, b) Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, en Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978, B.S. 24 mei 1984.

respectievelijk olie, schadelijke vloeistoffen in bulk, schadelijke stoffen in verpakte vorm, sanitair afval, vuilnis en luchtverontreiniging⁹⁶.

Het grootste deel van de bepalingen van het MARPOL-Verdrag zijn verbodsbepalingen, die het dumpen van bepaalde stoffen in bepaalde zeegebieden verbieden of beperken. Toch bevatten sommige bepalingen van het MARPOL-Verdrag technische voorschriften voor schepen en zijn zij dus relevant voor de onderhavige studie.

Het MARPOL-Verdrag is niet toepasselijk op militaire schepen en niet-commerciële overheidsschepen, maar de Verdragsstaten dienen ervoor te zorgen dat deze schepen, voor zover redelijk en haalbaar, het Verdrag naleven⁹⁷.

28. Voorschrift 12 van Bijlage I bij het MARPOL-Verdrag legt aan alle vaartuigen met een tonnage van meer dan 400 de verplichting op om te beschikken over een adequate tank voor olieresiduën. Voorschrift 14 legt aan dezelfde vaartuigen de verplichting op om te beschikken over oliefilteruitrusting. Overeenkomstig Voorschrift 3.1 kan de vlaggenstaat vrijstellingen toestaan aan schepen waarvan de bouwtechnische eigenschappen de toepassing van deze voorschriften onredelijk of onpraktisch maken, op voorwaarde dat de bouw en de uitrusting van dergelijk schip een gelijkwaardige bescherming tegen de verontreiniging door olie bieden. Voor niet-mechanisch aangedreven schepen, zelfs met een hulpmotor, lijkt een dergelijke vrijstelling gepast te zijn. Voor historische schepen die niet zouden worden vrijgesteld, kunnen deze verplichtingen mogelijk ingrijpende aanpassingen vergen.

De overige scheepsbouwtechnische voorschriften van Bijlage I en alle voorschriften van de Bijlagen II en III betreffen schepen die olie of schadelijke stoffen als lading vervoeren. Indien het voor historische schepen onmogelijk zou zijn om aan deze voorschriften te voldoen, kunnen zij zich eenvoudig onthouden van het vervoer van dergelijke goederen. *In se* vormen deze voorschriften dus geen probleem voor het varen op zee van historische schepen.

Bijlage IV bij het MARPOL-Verdrag, zoals gewijzigd in april 2004, vereist dat alle schepen met een tonnage van meer dan 400 of die meer dan 15 personen vervoeren, beschikken over een afvalwaterzuiveringsinstallatie, een afbreek- en ontsmettingssysteem voor sanitair afvalwater of minstens een opslagtank voor sanitair afvalwater. Dit kan voor sommige historische schepen een relatief fundamentele ingreep vergen.

Bijlage V in verband met vast scheepsafval omvat voornamelijk verbodsbepalingen op de storting van scheepsafval naargelang de soort afval en naargelang de mariene zones. Zij bevat geen scheepsbouwtechnische voorschriften.

⁹⁶ Zie de website van de Internationale Maritieme Organisatie: www.imo.org.

⁹⁷ Art. 3.3 MARPOL-Verdrag.

De bepalingen van Bijlage VI strekken ertoe de uitstoot van zwaveloxide en stikstofoxide van schepen te beperken en de vrijwillige uitstoot van ozonafbrekende stoffen te verbieden⁹⁸. De normen voor de uitstoot van stikstofoxide gelden enkel voor schepen gebouwd na 1 januari 2000 en schepen waarvan de motor een ingrijpende wijziging ondergaat na 1 januari 2000⁹⁹. Een “ingrijpende wijziging” is een wijziging waarbij de motor wordt vervangen door een nieuwe motor gebouwd op of na 1 januari 2000, of een aanmerkelijke aanpassing, zoals omschreven in de NOx Technische Code, van de motor plaatsvindt of nog het maximumtoerental van de motor bij continuvermogen met meer dan 10 % wordt verhoogd¹⁰⁰. In tegenstelling tot de normen voor de uitstoot van stikstofoxide, geldt de beperking van de uitstoot van zwaveloxide voor alle schepen, ongeacht het bouwjaar. Zij wordt bereikt via een beperking van het zwavelgehalte in de gebruikte brandstof. In bijzondere gebieden, zoals de Noordzee, kan het schip kiezen tussen een nog verdergaande beperking van het zwavelgehalte in de brandstof, de installatie van een systeem voor de reiniging van uitlaatgassen of een equivalente technologie¹⁰¹. Om hieraan te voldoen moet de scheepsmotor van sommige historische schepen mogelijk worden omgebouwd of vervangen.

2.1.1.7. Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen

29. Het Ballastwaterverdrag, ondertekend te Londen op 13 februari 2004, is gericht op het voorkomen, beperken en uiteindelijk uitbannen van de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen door de controle en het beheer van het ballastwater en de sedimenten van schepen¹⁰². Het Verdrag bestaat uit een basistekst waarin algemene artikelen zijn opgenomen, een Bijlage met gedetailleerde voorschriften en twee Aanhangsels.

Artikel 3.1 j° artikel 1.12 van het Verdrag bepaalt dat de werkingssfeer van het Verdrag zich uitstrekt tot alle schepen van eender welk type die de vlag voeren van Staten die er Partij bij zijn of varen onder de autoriteit van een dergelijke Staat. Artikel 3.2 bepaalt op welke categorieën schepen het Verdrag niet van toepassing is:

⁹⁸ Somers, E., *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Antwerpen, Kluwer, 2004, 371.

⁹⁹ Voorschrift 13.1 Bijlage VI MARPOL-Verdrag.

¹⁰⁰ Voorschrift 13.2.a Bijlage VI MARPOL-Verdrag.

¹⁰¹ Voorschrift 14 Bijlage VI MARPOL-Verdrag. Deze voorschriften werden in Belgisch recht omgezet door het Koninklijk besluit van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen, *B.S.* 8 mei 2007.

¹⁰² Zie de website van de Internationale Maritieme Organisatie: www.imo.org.

- a) schepen die niet met ballastwater werken,
- b) schepen die enkel de wateren van hun vlaggenstaat bevaren, tenzij indien de vlaggenstaat vaststelt dat dit het milieu, de volksgezondheid, de eigendommen of de rijkdommen van die Staat of van andere Staten zou kunnen schaden,
- c) schepen die enkel de wateren van een andere Staat bevaren, indien die Staat met deze uitzondering instemt. Deze instemming mag niet worden gegeven indien dit het milieu, de volksgezondheid, de eigendommen of de rijkdommen van die Staat of van andere Staten zou kunnen schaden,
- d) schepen die enkel de wateren van een andere Staat en de volle zee bevaren, behalve schepen die de bovenvermelde instemming niet bekwamen, en tenzij indien die Staat vaststelt dat dit het milieu, de volksgezondheid, de eigendommen of de rijkdommen van die Staat of van andere Staten zou kunnen schaden,
- e) militaire schepen en niet-commerciële overheidschepen (hoewel de Verdragsstaten ervoor dienen te zorgen dat deze schepen, voor zover redelijk en haalbaar, het Verdrag naleven), en
- f) permanent ballastwater in verzegelde tanks, dat niet wordt geloosd.

Artikel 3.3 bepaalt ten slotte dat het Verdrag ook dient te worden toegepast op schepen van Staten die geen partij zijn bij het Verdrag, teneinde geen gunstiger behandeling aan dergelijke schepen toe te kennen.

30. Voorschrift B-3 van de Bijlage bij het Verdrag voorziet in een gefaseerde invoering voor bestaande en nieuwe schepen van de normen die zijn gespecificeerd in Sectie D van de Bijlage. Het betreft normen voor de efficiëntie en de prestaties van het ballastwaterbeheer¹⁰³. De systemen (behandelingsinstallaties of -methoden) die door schepen zullen worden gebruikt om te voldoen aan de normen uit het verdrag moeten van tevoren door de vlaggenstaat of, in bepaalde gevallen, door de IMO worden goedgekeurd¹⁰⁴. Bij behandelingsmethoden waarbij gebruik wordt gemaakt van actieve stoffen (chemicaliën, organismen, virussen of schimmels) is goedkeuring van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) vereist. Sectie A van de Bijlage geeft de mogelijkheid om een tijdelijke ontheffing te verlenen aan bepaalde schepen die tussen specifieke havens of plaatsen varen op basis van een risico-analyse. Dergelijke ontheffing mag het milieu, de volksgezondheid de eigendommen en de rijkdommen van andere Staten niet in gevaar brengen of schaden¹⁰⁵.

De installatie van ballastwaterbeheersystemen op historische schepen lijkt in sommige gevallen technisch moeilijk haalbaar te zullen zijn en mogelijk afbreuk te zullen doen aan de erfgoedwaarde van historische schepen. Deze normen lijken met betrekking tot het zeewaardig maken van historische schepen derhalve wel degelijk problemen te kunnen opleveren.

¹⁰³ Voorschrift D-1 en D-2 Bijlage Ballastwaterverdrag.

¹⁰⁴ Voorschrift D-3 Bijlage Ballastwaterverdrag.

¹⁰⁵ Voorschrift A-4 Bijlage Ballastwaterverdrag.

Tot op heden is het Ballastwaterverdrag bij gebrek aan voldoende ratificaties niet in werking getreden. Hoewel het verdrag nog maar dateert van 2004, kan men zich nu reeds afvragen of het Verdrag ooit wel in werking zal treden. M.b.t. zeegaande historische schepen is deze problematiek voorlopig alleszins niet aan de orde.

2.1.1.8. Havenstaatcontrole

31. Volgens bovengenoemde IMO-Verdragen is het in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de vlaggenstaat om ervoor te zorgen dat de schepen die onder zijn vlag varen aan de opgelegde normen voldoen. België dient derhalve via regelgeving de desbetreffende normen aan de Belgische schepen op te leggen. Dit beperkt in aanzienlijke mate de vrijheid om eigen alternatieve normen uit te werken.

Voor de meeste IMO-Verdragen, waaronder de SOLAS-, Load Lines- en MARPOL-Verdragen, is ook de mogelijkheid van havenstaatcontrole ingevoerd. Het belang van havenstaatcontrole op het gebied van maritieme veiligheid en mariene verontreiniging is de voorbije jaren voortdurend toegenomen¹⁰⁶. Havenstaatcontrole wordt doorgaans op regionale basis georganiseerd. Op die manier kunnen zoveel mogelijk schepen worden geïnspecteerd en worden vertragingen door onnodige dubbele controles vermeden. In de Europese en Noord-Atlantische wateren worden de inspecties gecoördineerd op basis van het “Paris Memorandum of Understanding on Port State Control”¹⁰⁷.

Wanneer tekortkomingen worden vastgesteld, dienen de controleautoriteiten ervoor te zorgen dat het schip de haven pas verlaat wanneer dit zonder gevaar kan gebeuren. Bij de uitoefening van de havenstaatcontrole moet worden vermeden dat een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden. Indien een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden, kan de eigenaar of de exploitant aanspraak maken op vergoeding van alle geleden verlies of schade¹⁰⁸.

Havenstaatcontrole heeft tot gevolg dat Belgische schepen in buitenlandse havens kunnen worden onderworpen aan controles aangaande hun conformiteit met de door de verdragen opgelegde normen. Dit beperkt nog verder het nut van afwijkende Belgische regels. In vreemde havens zullen de Belgische schepen in principe immers toch worden onderworpen aan de geldende internationale regels.

Voor zover de internationale verdragen dit toestaan, kan de vlaggenstaat echter wel degelijk bijzondere regelgeving aannemen. In het bijzonder dient te worden gewezen op de

¹⁰⁶ IMO, *Procedures for Port State Control*, Londen, 2001, iii.

¹⁰⁷ Zie de website van de Internationale Maritieme Organisatie: www.imo.org; zie ook de website van het Paris Memorandum of Understanding: www.parismou.org; Oya Ozçayir, Z., *Port State Control, o.c.*, 96-100.

¹⁰⁸ Hoofdstuk I, Voorschrift 19 Bijlage SOLAS-Verdrag; Art. 21 Load Lines-Verdrag; Art. 5 en 7 MARPOL-Verdrag.

beleidsvrijheid die aan de vlaggenstaten wordt gelaten om uitzonderlijke vrijstellingen te verlenen, equivalente alternatieven voor de voorgeschreven onderdelen, materialen en voorzieningen toe te staan en bepaalde voorschriften slechts op oudere schepen toe te passen voor zover dit uitvoerbaar en redelijk is. Binnen deze grenzen lijkt een vlaggenstaat op zinvolle wijze een uitzonderingsregime voor historische schepen te kunnen ontwikkelen.

In IMO-Resolutie A.787(19) betreffende procedures voor havenstaatcontrole, die in principe niet bindend is en slechts geldt als richtsnoeren voor het uitvoeren van havenstaatcontroles, wordt vooropgesteld dat de controle-autoriteiten zelfs voor schepen die niet onder de internationale verdragen vallen, zouden moeten nagaan of het schip en zijn bemanning geen gevaren opleveren. Daarbij zou rekening kunnen worden gehouden met de certificaten waarover het schip beschikt. Het schip en de bemanning zouden in overeenstemming moeten zijn met de doelstellingen van de verdragen. Indien dit niet het geval is, zou het schip aan beperkingen moeten worden onderworpen zodat een gelijkaardig niveau van veiligheid en milieubescherming wordt bereikt¹⁰⁹.

2.1.1.9. Specifieke regelgeving met betrekking tot historische vaartuigen

32. Binnen de Internationale Maritieme Organisatie werden tot op heden geen afwijkende normen voor historische schepen aangenomen. Naar aanleiding van de kandidatuur van de vereniging European Maritime Heritage¹¹⁰ om “consultatieve status” te verkrijgen bij de IMO¹¹¹, werd door de afgevaardigde van het Verenigd Koninkrijk in de Raad van de IMO zelfs verklaard dat “to protect operational traditional ships from threat due to the inappropriate application of modern ship safety rules”, één van de doelstellingen van European Maritime Heritage, “surely not [...] in harmony with the spirit, functions and principles of IMO” was¹¹². Hierna werd door European Maritime Heritage benadrukt dat zij wel degelijk “the safe operation of traditional ships” beijvert. Zij suggereerde om bepaalde voorschriften, geschreven met het oog op moderne schepen, te amenderen of wijzigen om ze beter aan te passen aan de omstandigheden van traditionele schepen, opdat deze schepen met respect voor hun historisch karakter zouden kunnen voldoen aan het SOLAS-Verdrag¹¹³. De werkgroep die door het Maritime Safety Committee met het onderzoek van de kandidatuur werd belast,

¹⁰⁹ Art. 1.5.2 IMO Resolution A.787(19) on Procedures for Port State Control.

¹¹⁰ De hoedanigheid van de vereniging European Maritime Heritage en de rechtsnormen die deze vereniging tot stand heeft gebracht worden verderop toegelicht.

¹¹¹ Overeenkomstig de *Rules governing relations with non-governmental international organizations* kunnen niet-gouvernementele internationale organisaties die een substantiële bijdrage tot het werk van de IMO kunnen leveren, consultatieve status binnen de IMO krijgen. Een belangrijke ngo met consultatieve status bij de IMO is het Comité Maritime International, een koepelvereniging van nationale verenigingen voor maritieme juristen. Een volledige lijst van de ngo's met consultatieve status wordt als bijlage bij deze studie gevoegd.

¹¹² IMO Document C 92/SR.9, Summary record of the ninth meeting, 20.

¹¹³ IMO Document MSC 79/19/Add.2, Relations with other organisations. Applications for consultative status. Additional information by European Maritime Heritage (EMH), annex, 2.

stelde voor de kandidatuur te weigeren, nu de werkgroep “was concerned at the apparent conflict between the aims of EMH and those of the IMO”¹¹⁴.

Door geen afwijkende regelingen te voorzien voor historische schepen, lijkt de IMO voorbij te gaan aan de specificiteit van deze schepen. De culturele erfgoedwaarde van deze schepen wordt kennelijk beschouwd als volledig ondergeschikt aan de veiligheidsdoelstellingen van de IMO.

2.1.2. Regelgeving van de Internationale Arbeidsorganisatie

33. Het Verdrag nr. 92 betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen, aangenomen op 18 juni 1949 te Genève¹¹⁵ omvat een groot aantal voorschriften met betrekking tot de accommodatie van de bemanning en de scheepsbouwtechnische inrichting van schepen. Deze voorschriften zijn nog aangescherpt door het Verdrag nr. 133 betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen), aangenomen op 30 oktober 1970 te Genève, dat evenwel tot op heden niet door België werd geratificeerd. Ook de recente “Maritime Labour Convention 2006”, die evenmin door België werd geratificeerd, bevat voorschriften betreffende de accommodatie van de bemanning.

Een aantal van deze voorschriften zijn zeer specifiek en laten weinig speling toe. De minimumafmetingen van slaapverblijven worden bijv. in artikel 10 van de Overeenkomst van 18 juni 1949 tot op de vierkante centimeter nauwkeurig voorgeschreven. Allicht zullen sommige historische vaartuigen niet aan al deze voorschriften voldoen. De schepen aan deze voorschriften aanpassen, zou in bepaalde gevallen een relatief ingrijpende wijziging in de scheepsbouw vergen.

34. De verdragen betreffende de accommodatie van de bemanning lijken ten aanzien van historische schepen echter weinig problematisch te zijn.

De Verdragen van 1949 en 1970 zijn in hoofdorde immers slechts van toepassing op schepen die werden (of worden) gebouwd na de inwerkingtreding van de overeenkomst voor het

¹¹⁴ IMO Document MSC 79/WP.16, Relations with other organisations. Applications for consultative status. Report of the small group, 1.

¹¹⁵ Goedgekeurd bij Wet van 20 augustus 1962 houdende goedkeuring van de volgende internationale akten: a) Internationaal Verdrag (nr. 91) betreffende de vakantie met behoud van loon van zeelieden (herzien 1949); b) Internationaal Verdrag (nr. 92) betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien 1949), aangenomen op 18 juni 1949, te Genève, door de Internationale Arbeidsconferentie, tijdens haar tweëndertigste zitting, B.S. 12 oktober 1962.

gebied waar zij zijn ingeschreven¹¹⁶. Men kan aannemen dat bij de bouw van deze schepen logischerwijze met de voorschriften opgenomen in de verdragen rekening werd gehouden. Voor België is het Verdrag van 1949 in werking getreden op 1 maart 1963. Voor oudere schepen geldt een bijzonder overgangsregime:

“de bevoegde autoriteit [mag], na raadpleging van de organisaties van reders en/of de reders zelf en de “bona fide zeeliedenbonden”, die wijzigingen voorschrijven, nodig om het schip te laten voldoen aan de eisen van het Verdrag als mogelijk worden geacht, rekening houdende met de zich voordoende praktische problemen, wanneer: a) het schip opnieuw is ingeschreven; b) ingrijpende veranderingen in de bouw of grote herstellingen worden uitgevoerd aan het schip volgens een te voren opgezet plan en niet tengevolge van een ongeval of ramp”¹¹⁷.

Aanpassingen die wegens praktische problemen onmogelijk worden geacht, zullen dus nooit aan oudere schepen worden opgelegd. Aanpassingen die praktisch wel mogelijk worden geacht, kunnen enkel worden opgelegd bij overdracht tussen registers¹¹⁸ onder gelijktijdige verandering van eigendom en bij ingrijpende veranderingen in de bouw van het schip of grote herstellingen.

Ook aan schepen die na de inwerkingtreding van het verdrag in België naar het Belgische register worden overgedragen maar waarop voorheen het verdrag niet toepasselijk was, kunnen enkel aanpassingen worden opgelegd die praktisch mogelijk worden geacht¹¹⁹.

De bepalingen ter implementatie van Voorschrift 3.1. (“accommodation and recreational facilities”) van de Maritime Labour Convention 2006 die betrekking hebben op de scheepsbouw en –uitrusting zijn enkel van toepassing op schepen gebouwd vanaf de inwerkingtreding van het verdrag. Voor oudere schepen blijven de verdragen van 1949 en 1970 in dezelfde mate als voorheen gelden¹²⁰. De Maritime Labour Convention 2006 is voor historische schepen derhalve niet relevant.

¹¹⁶ Art. 18, lid 1 Verdrag nr. 92 van 18 juni 1949 betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (herzien, 1949); Art. 1, lid 1 Verdrag nr. 133 van 30 oktober 1970 betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van schepen (aanvullende bepalingen).

¹¹⁷ Art. 18, lid 2 Verdrag nr. 92 van 18 juni 1949; quasi gelijkkluidend: art. 13, lid 1 Verdrag nr. 133 van 30 oktober 1970, dat wel verduidelijkt dat de praktische problemen waarvan sprake van technische, economische of andere aard kunnen zijn.

¹¹⁸ De Nederlandse tekst “wanneer het schip opnieuw is ingeschreven” is een eerder ongelukkige vertaling. De originele Engelse en Franse teksten luiden “when the ship is re-registered” en “lorsque le navire sera immatriculé à nouveau”. De definitie in artikel 2, j geeft aan wat eigenlijk wordt bedoeld: “het geval, dat een in een land ingeschreven schip, onder gelijktijdige verandering van eigendom, in een ander land wordt ingeschreven”.

¹¹⁹ Art. 18, lid 4 Verdrag nr. 92 van 18 juni 1949; quasi gelijkkluidend: art. 13, lid 3 Verdrag nr. 133 van 30 oktober 1970.

¹²⁰ Voorschrift 3.1, lid 2 Maritime Labour Convention 2006.

35. Het Verdrag van 1949 is bovendien slechts van toepassing op “elk zeegaand, mechanisch voortbewogen schip, hetzij publiek, hetzij privaat eigendom, dat gebezigd wordt voor handelsdoeleinden voor het vervoer van lading of van passagiers en ingeschreven is in een gebied, waarvoor het Verdrag van kracht is”¹²¹. Het is niet van toepassing op:

- “a) schepen van minder dan 500 ton;
- b) schepen hoofdzakelijk voortbewogen door zeilen, doch voorzien van hulpvoortstuwingswerktuigen;
- c) schepen gebezigd in de visserij, in de walvisvaart of voor soortgelijke doeleinden; en
- d) sleepboten”¹²².

Een deel van de historische schepen vallen derhalve principieel niet onder het toepassingsgebied van het Verdrag.

Het Verdrag van 1949 moet echter, “voor zover redelijk en praktisch mogelijk, worden toegepast op: a) schepen tussen 200 en 500 ton; b) de verblijven van de gewone zeevarende aan boord van schepen gebezigd in de walvisvaart en voor soortgelijke doeleinden”¹²³.

Afwijkingen van de voorschriften kunnen worden toegelaten “indien de bevoegde autoriteit, na overleg met de organisaties van reders en/of de reders zelf en met de erkende bona fide zeeliedenbonden, van mening is dat de aan te brengen wijzigingen voordelen meebrengen, die tot resultaat hebben dat de omstandigheden, over het geheel genomen, niet minder gunstig zijn dan die, welke het gevolg zouden zijn van volledige toepassing van de bepalingen van dit Verdrag”¹²⁴.

36. Men kan besluiten dat de hierboven vermelde Verdragen allicht geen belangrijke aanpassingen noodzakelijk maken teneinde historische schepen zeewaardig te maken. Voor zover zij toepasselijk zijn, wat eerder zelden het geval lijkt te zijn, zullen de schepen waarschijnlijk nooit verplicht zijn tot aanpassingen die wegens praktische problemen onmogelijk worden geacht.

¹²¹ Art. 1, lid 1 Verdrag nr. 92 van 18 juni 1949.

¹²² Art. 1, lid 3 Verdrag nr. 92 van 18 juni 1949.

¹²³ Art. 1, lid 4 Verdrag nr. 92 van 18 juni 1949.

¹²⁴ Art. 1, lid 5 Verdrag nr. 92 van 18 juni 1949.

2.2. Regionale Europese regelgeving

37. Op het niveau van de Europese Gemeenschap worden een groot aantal voorschriften aan schepen opgelegd. In sommige gevallen is de Europese regelgeving bedoeld als aanvulling op de internationale voorschriften, in andere gevallen beperkt zij zich tot de omzetting van de internationale normen in gemeenschapsrecht.

Ook de Wilhelmshaven en London Memoranda of Understanding dienen in dit deel te worden vermeld. Zij zijn overeenkomsten die, op initiatief van de vereniging European Maritime Heritage, tussen een aantal Europese maritieme administraties werden gesloten.

Ten slotte worden ook kort de relevante aanbevelingen van de Raad van Europa besproken.

2.2.1. Europese normen voor passagiersvaartuigen

38. De Richtlijn 98/18/EG van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen¹²⁵ vormt een aanvulling op het SOLAS-Verdrag in die zin dat zij veiligheidsvoorschriften oplegt aan passagiersschepen die voor binnenlandse reizen over zee worden gebruikt, terwijl het SOLAS-Verdrag gelijkaardige normen oplegt aan passagiersschepen die voor internationale reizen worden gebruikt. Binnenlandse reizen worden gedefinieerd als “een reis in zeegebieden van een haven van een lidstaat naar dezelfde of een andere haven binnen die lidstaat”¹²⁶. De genoemde lidstaat is niet noodzakelijk de vlaggenstaat.

De voorschriften zijn in zeer sterke mate geïnspireerd door de bepalingen van het SOLAS-Verdrag. Voor bepaalde voorschriften wordt zelfs eenvoudig verwezen naar de desbetreffende bepalingen van het SOLAS-Verdrag en het Load Lines-Verdrag.

De richtlijn is van toepassing op zowel nieuwe passagiersvaartuigen als bestaande passagiersvaartuigen van ten minste 24 meter lang, waarbij bestaande passagiersvaartuigen degene zijn die gebouwd zijn vóór 1 juli 1998¹²⁷. Wat betreft de na te leven veiligheidseisen wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande schepen, aangezien “de oplegging van de voor nieuwe schepen geldende regels aan bestaande schepen dermate ingrijpende wijzigingen in de constructie noodzakelijk zou maken dat zulks economisch niet haalbaar is”¹²⁸.

¹²⁵ *Pb. L* 15 mei 1998, 144/1.

¹²⁶ Art. 2, n Richtlijn 98/18/EG.

¹²⁷ Art. 2, g en h en art. 3, lid 1 Richtlijn 98/18/EG.

¹²⁸ Preambule Richtlijn 98/18/EG.

De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat ook schepen die varen onder de vlag van een staat die geen lidstaat is geheel voldoen aan de eisen van deze richtlijn, voordat zij mogen worden gebruikt voor binnenlandse reizen in de lidstaten¹²⁹.

39. De richtlijn is niet van toepassing op:

- oorlogsschepen en troepentransportschepen,
- schepen zonder mechanische voortstuwingsmiddelen¹³⁰,
- met ander materiaal dan staal of gelijkwaardig materiaal gebouwde vaartuigen die niet onder de normen voor hogesnelheidsvaartuigen (resolutie MSC 36 (63)) of dynamisch ondersteunde vaartuigen (resolutie A.373 (X)) vallen,
- houten schepen van primitieve bouw,
- originele, historische, vóór 1965 ontworpen passagiersschepen en individuele replica's daarvan, die hoofdzakelijk met de originele materialen gebouwd zijn,
- plezierjachten, behalve indien zij een bemanning hebben of krijgen, en bestemd zijn voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers voor commerciële doeleinden,
- schepen die uitsluitend in havengebieden worden gebruikt¹³¹.

Vooraf van belang is dat in deze richtlijn een uitzondering wordt gemaakt voor het varende erfgoed, waarbij de grens op het jaar 1965 wordt gelegd. Als gevolg hiervan lijken de bepalingen van de richtlijn weinig relevantie te hebben ten aanzien van het zeewaardig maken van historische vaartuigen. Omdat zij expliciet rekening houdt met de specificiteit van historische schepen, heeft ook zij belangrijke precedentswaarde op beleidsvlak.

2.2.2. Europese normen voor vissersvaartuigen

40. Zoals hoger werd uiteengezet, zijn het Verdrag en het Protocol van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen tot op heden internationaal niet in werking getreden.

Binnen de Europese Gemeenschap hebben de inhoudelijke normen van het Protocol van Torremolinos echter wel reeds bindende kracht via de Richtlijn 97/70/EG van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt¹³².

¹²⁹ Art. 3, lid 1 Richtlijn 98/18/EG.

¹³⁰ Naar verluidt werd door belangengroepen reeds bij de Europese Commissie aangedrongen op een bijzondere richtlijn, geënt op Richtlijn 98/18/EG, voor zeilende passagiersschepen die binnenlandse zeereizen maken.

¹³¹ Art. 3, lid 2 Richtlijn 98/18/EG.

¹³² *Pb. L* 9 februari 1998, 34/1.

De richtlijn legt, grotendeels bij verwijzing naar de voorschriften van het Protocol van Torremolinos, normen op in verband met de constructie, waterdichtheid en uitrusting van vissersvaartuigen, de stabiliteit ervan, de machine-installaties en elektrische installaties, de bescherming tegen en het opsporen, blussen en bestrijden van brand, de bescherming van de bemanning, reddingsmiddelen en –voorzieningen, noodprocedures, radiocommunicatie en navigatie-uitrusting. De richtlijn is in principe van toepassing op zowel bestaande als nieuwe vissersvaartuigen¹³³, maar de meeste voorschriften zijn slechts van toepassing op vissersvaartuigen gebouwd na 1 januari 1999¹³⁴.

Bepaalde voorschriften inzake radio-uitrusting en radartransponders, noodprocedures, brandveiligheid en navigatie-uitrusting zijn van toepassing op oudere vissersvaartuigen¹³⁵. Omdat historische vissersvaartuigen aan deze voorschriften zouden voldoen lijken geen zeer ingrijpende scheepsbouwtechnische aanpassingen nodig te zijn. De aanwezigheid van sommige uitrustings-elementen zou in principe als een (omgekeerd) anachronisme kunnen worden beschouwd.

41. De richtlijn is toepasselijk op de vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt en die onder de vlag van een lidstaat varen en in de Gemeenschap zijn geregistreerd, dienst doen in de territoriale of binnenwateren van een lidstaat, of hun vangst in een haven van een lidstaat aanlanden. Een vissersvaartuig wordt gedefinieerd als “elk vaartuig dat is uitgerust of met commercieel oogmerk gebruikt wordt voor het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee”¹³⁶.

De voorschriften van de hoofdstukken IV, V, VII en IX van de bijlage bij het Protocol van Torremolinos, die gelden voor vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer, worden overeenkomstig de richtlijn in principe toegepast op nieuwe vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter¹³⁷. De richtlijn is wat dat betreft dus strenger dan het Protocol.

Pleziervaartuigen die niet-commerciële visserij beoefenen, zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van de richtlijn¹³⁸. Hoewel dit strikt genomen niet blijkt uit de bepalingen van de richtlijn¹³⁹, lijkt ook een historisch vissersvaartuig dat op heden helemaal niet meer

¹³³ Art. 3, lid 1 Richtlijn 97/70/EG.

¹³⁴ Zie bijlage I Richtlijn 97/70/EG en, in verband met het Protocol van Torremolinos, de website van IMO, www.imo.org.

¹³⁵ Zie bijlage I Richtlijn 97/70/EG en, in verband met het Protocol van Torremolinos, de website van IMO, www.imo.org.

¹³⁶ Art. 2, lid 1 Richtlijn 97/70/EG.

¹³⁷ Art. 3, lid 2, Richtlijn 97/70/EG.

¹³⁸ Art. 1, lid 1 Richtlijn 97/70/EG.

¹³⁹ De hogervermelde definitie van het begrip vissersvaartuig is immers zodanig opgesteld dat ook een vaartuig dat louter is *uitgerust* voor het vangen van vis, maar er niet voor wordt *gebruikt*, eronder zou kunnen vallen.

wordt aangewend voor de visvangst logischerwijze niet onder de toepassing ervan te vallen¹⁴⁰.

2.2.3. Europese normen voor pleziervaartuigen

42. De Richtlijn 94/25/EG van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de Lid-Staten met betrekking tot pleziervaartuigen¹⁴¹ vertrekt vanuit de overweging dat de in de verschillende lidstaten geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen met betrekking tot de veiligheidskenmerken van pleziervaartuigen qua inhoud en werkingssfeer verschillend waren. De Richtlijn beoogt de nationale wetgevingen op dit gebied te harmoniseren¹⁴².

43. De richtlijn is van toepassing op pleziervaartuigen. Het begrip pleziervaartuig wordt als volgt gedefinieerd:

“voor sport- en vrijetijdsdoeleinden bedoeld vaartuig, ongeacht het type of de wijze van voortstuwing, met een romplengte van 2,5 tot 24 m, gemeten volgens de geharmoniseerde norm. Het feit dat hetzelfde vaartuig kan worden gebruikt voor verhuur of voor pleziervaartcursussen belet niet dat het onder de werkingssfeer van deze richtlijn valt, wanneer het voor recreatiedoeleinden in de Gemeenschap in de handel wordt gebracht”¹⁴³.

Daarnaast is de richtlijn van toepassing op gedeeltelijk afgebouwde vaartuigen, waterscooters en onderdelen. Wat de normen voor uitlaatemissies betreft, is de richtlijn van toepassing op “voortstuwingsmotoren die gemonteerd of specifiek bestemd zijn voor montage op of in pleziervaartuigen en waterscooters” en “op of in deze vaartuigen gemonteerde voortstuwingsmotoren die een “ingrijpende wijziging” ondergaan”. Wat de normen voor geluidsemisies betreft, is hij van toepassing op “pleziervaartuigen met hekmotoren zonder geïntegreerde uitlaat of binnenboordmotoren”, “pleziervaartuigen met hekmotoren zonder geïntegreerde uitlaat of binnenboordmotoren, die een ingrijpende verbouwing ondergaan en vervolgens in de Gemeenschap in de handel worden gebracht binnen vijf jaar na de

¹⁴⁰ Bij de omzetting van de richtlijn in Belgisch recht werd alleszins van deze veronderstelling uitgegaan, aangezien het Koninklijk Besluit van 23 oktober 2001, luidens artikel 2, § 1, tweede lid, uitdrukkelijk niet op passagiersvaartuigen van toepassing werd verklaard. De Belgische regelgeving zou dus strijdig zijn met de richtlijn indien deze laatste toepasselijk was op vissersvaartuigen die louter als passagiersvaartuig worden gebruikt. De Belgische omzettingsregelgeving van de richtlijn wordt verderop toegelicht.

¹⁴¹ *Pb. L* 30 juni 1994, 164/15.

¹⁴² Preambule Richtlijn 94/25/EG.

¹⁴³ Art. 1, lid 3, a Richtlijn 94/25/EG.

verbouwing”, waterscooters en “buitenboordmotoren en hekmotoren met geïntegreerde uitlaat, bestemd voor montage op pleziervaartuigen”¹⁴⁴.

De richtlijn is, wat het ontwerp en de bouw en de geluidsemissies betreft, niet van toepassing op “originelen en individuele replica's van vóór 1950 ontworpen historische vaartuigen, die hoofdzakelijk met de oorspronkelijke materialen zijn gebouwd en als zodanig door de fabrikant zijn bestempeld”. Evenmin is de richtlijn, wat het ontwerp en de bouw betreft, van toepassing op “met stoomkracht aangedreven vaartuigen met externe verbranding die als brandstof gebruikmaken van kolen, cokes, hout, olie of gas”¹⁴⁵. De normen voor uitlaatemissies zijn niet van toepassing op “originelen en individuele replica's van historische voortstuwingsmotoren die op een ontwerp van vóór 1950 gebaseerd zijn, niet in serie geproduceerd en gemonteerd worden op de in lid 2, onder a), punten v) en vii), bedoelde vaartuigen”¹⁴⁶. De richtlijn is dus expliciet buiten toepassing verklaard voor maritiem erfgoed, in origineel of replica, van vóór 1950, en voor stoomschepen.

44. De richtlijn bevat “essentiële eisen inzake veiligheid, gezondheid, milieu- en consumentenbescherming” voor de producten waarop hij van toepassing is, die voor het eerst binnen de Europese Economische Ruimte in de handel worden gebracht of in bedrijf worden gesteld¹⁴⁷. Het betreft eerder doelregelgeving (“goal oriented rules”), waarin het vereiste resultaat wordt verduidelijkt, dan strikte technische normen. Op de producten die voldoen aan deze eisen wordt een CE-markering van overeenstemming aangebracht¹⁴⁸. De bepalingen van de richtlijn zijn vooral van belang voor de fabrikanten van deze producten, maar ook voor de niet-fabrikant die een product in de handel brengt of in gebruik neemt. De richtlijn bevat geen bepalingen die strekken tot een beperking van het gebruik van het pleziervaartuig na zijn ingebruikneming¹⁴⁹.

45. Aangezien de normen van de richtlijn enkel betrekking hebben op het voor het eerst in de handel brengen en in gebruik stellen van vaartuigen en motoren en aangezien het maritiem erfgoed van vóór 1950 en de stoomschepen er hoe dan ook van worden uitgesloten, lijkt deze richtlijn ten aanzien van het zeewaardig maken van historische vaartuigen weinig relevantie te hebben. Wel heeft zij op beleidsvlak belangrijke precedentswaarde omdat zij expliciet rekening houdt met de specificiteit van historische schepen.

¹⁴⁴ Art. 1, lid 1, a, ii en iii, en art. 1, lid 1, b en c Richtlijn 94/25/EG.

¹⁴⁵ Art. 1, lid 2, a, v en xii en art. 1, lid 2, c Richtlijn 94/25/EG.

¹⁴⁶ Art. 1, lid 2, b, ii Richtlijn 94/25/EG.

¹⁴⁷ Art. 2 en 3 Richtlijn 94/25/EG. Voor de precieze toepassing in de tijd, zie de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer, http://www.mobilit.fgov.be/data/aqua/NL_plaisure_CE.pdf.

¹⁴⁸ Art. 8 en 10 Richtlijn 94/25/EG.

¹⁴⁹ Preambule Richtlijn 94/25/EG.

2.2.4. Europese regelgeving inzake havenstaatcontrole

46. De Richtlijn 95/21/EG van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de Lid-Statens vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)¹⁵⁰ legt zelf geen scheepsbouwtechnische eisen op aan schepen.

Het doel van deze richtlijn is echter om de naleving te verbeteren van de internationale en relevante communautaire wetgeving op het gebied van de veiligheid op zee, bescherming van het mariene milieu en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen, het opstellen van gemeenschappelijke criteria voor de controle door de havenstaat en de harmonisatie van de inspectie- en aanhoudingsprocedures¹⁵¹. De verdragen waarvan de naleving dient te worden getoetst overeenkomstig de richtlijn omvatten het SOLAS-Verdrag, het Load Lines-Verdrag en het MARPOL-Verdrag¹⁵².

47. De richtlijn bepaalt onder meer welke schepen verplicht dienen te worden geïnspecteerd, welke prioriteit aan de inspectie van de andere schepen toekomt en welke procedure hierbij dient te worden gevolgd¹⁵³. Schepen van meer dan 13 jaar oud komen bij voorrang voor inspectie in aanmerking¹⁵⁴. Alle historische schepen waarop de richtlijn van toepassing is, zouden derhalve bij voorrang moeten worden geïnspecteerd. Passagiersschepen van meer dan 15 jaar oud komen om de 12 maanden in aanmerking voor een uitgebreide inspectie¹⁵⁵.

Wanneer tekortkomingen aan het licht komen, dienen deze te worden verholpen. Wanneer er sprake is van tekortkomingen die een duidelijk gevaar inhouden voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu, moet het schip worden aangehouden of de activiteit in verband waarmee de tekortkomingen aan het licht zijn gekomen, worden stopgezet. De aanhouding of de stopzetting van de activiteit mag pas worden opgeheven wanneer het gevaar is weggenomen of wanneer de bevoegde instantie bepaalt dat, op bepaalde voorwaarden, het schip mag uitvaren dan wel de activiteit mag worden hervat zonder dat dit gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van passagiers of bemanning of voor andere schepen of zonder onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu¹⁵⁶.

¹⁵⁰ *Pb. L* 7 juli 1995, 157/1.

¹⁵¹ Art. 1 Richtlijn 95/21/EG.

¹⁵² Art. 2, lid 1 Richtlijn 95/21/EG.

¹⁵³ Art. 5 tot *7bis* Richtlijn 95/21/EG.

¹⁵⁴ Bepaling II, lid 11 Bijlage 1 Richtlijn 95/21/EG.

¹⁵⁵ Art. 7, lid 1 en Bepaling A, lid 4 Bijlage 5 Richtlijn 95/21/EG.

¹⁵⁶ Art. 9, lid 1 en 2 Richtlijn 95/21/EG.

Bij de uitoefening van de havenstaatcontrole moet worden vermeden dat een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden. Indien een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden, kan de eigenaar of de exploitant aanspraak maken op vergoeding van alle geleden verlies of schade, maar de bewijslast zal bij hemzelf liggen¹⁵⁷.

48. De richtlijn is van toepassing op ieder schip dat een haven van een lidstaat of een off shore-installatie aandoet, of dat voor anker ligt ter hoogte van een dergelijke haven of installatie¹⁵⁸.

Op schepen met een brutotonnage van minder dan 500 zijn de bepalingen van sommige verdragen niet van toepassing. In dat geval moeten de lidstaten de maatregelen nemen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de schepen geen duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu¹⁵⁹.

Schepen die varen onder de vlag van een Staat die geen partij is bij een verdrag, mogen geen gunstiger behandeling krijgen dan een schip dat vaart onder de vlag van een Staat die wel partij is bij dat verdrag¹⁶⁰.

De richtlijn is niet van toepassing op vissersvaartuigen, oorlogsschepen, marinehulpschepen, houten schepen van primitieve bouw, voor niet-commerciële doeleinden gebruikte overheidsschepen en niet voor handel gebruikte pleziervaartuigen¹⁶¹. Op basis van deze bepaling lijken een aanzienlijk aantal historische vaartuigen van de toepassing van de richtlijn te worden uitgesloten.

2.2.5. Andere relevante regelgeving van de Europese Gemeenschap

49. Het doel van de Richtlijn 2002/59/EG van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG¹⁶² is om een monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart in te stellen om de veiligheid en efficiëntie van het zeeverkeer in de Gemeenschap te verhogen, om de reactie van de autoriteiten op incidenten, ongevallen en potentieel

¹⁵⁷ Art. 9, lid 7 Richtlijn 95/21/EG.

¹⁵⁸ Art. 3, lid 1 Richtlijn 95/21/EG.

¹⁵⁹ Art. 3, lid 2 Richtlijn 95/21/EG.

¹⁶⁰ Art. 3, lid 3 Richtlijn 95/21/EG.

¹⁶¹ Art. 3, lid 4 Richtlijn 95/21/EG.

¹⁶² *Pb. L* 5 augustus 2002, 208/10.

gevaarlijke situaties op zee te verbeteren, en om tot een betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen bij te dragen¹⁶³.

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle schepen van ten minste 300 brutoton, die een haven van een lidstaat van de Gemeenschap aandoen, moeten beschikken over een Automatisch Identificatiesysteem (AIS)¹⁶⁴. Passagiersschepen en alle andere schepen van ten minste 3000 brutoton moeten een Voyage Data Recorder (VDR) aan boord hebben, maar de lidstaten kunnen bepaalde passagiersschepen die uitsluitend voor binnenlandse reizen worden gebruikt, vrijstellen van deze verplichting¹⁶⁵. Mogelijk kan deze uitrusting aan boord van historische schepen als een (omgekeerd) anachronisme worden beschouwd, maar dit lijkt toch geen fundamentele hinderpaal voor de zeewaardigheid van historische schepen te vormen.

De richtlijn is niet van toepassing op:

- “a) oorlogsschepen, overige marineschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een lidstaat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;
- b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;
- c) bunkers tot 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting”¹⁶⁶.

Vele historische vaartuigen voldoen aan de criteria van één van deze uitzonderingen.

Interessant met het oog op onderhavige studie is de definitie van traditionele schepen, die luidt als volgt:

“historische schepen en replica's daarvan, met inbegrip van schepen die ontworpen zijn om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, die als levende cultuurmonumenten volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek worden bestuurd”¹⁶⁷.

Deze definitie werd ontleend aan het hoger besproken Memorandum of Understanding van Wilhelmshaven. Net zoals bij de Europese normen voor pleziervaartuigen en passagiersvaartuigen, werd ook bij de totstandkoming van Richtlijn 2002/59/EG klaarblijkelijk met de specificiteit van historische schepen als varende erfgoed rekening gehouden.

¹⁶³ Art. 1 Richtlijn 2002/59/EG.

¹⁶⁴ Art. 6, lid 1 en Bepaling I Bijlage II Richtlijn 2002/59/EG.

¹⁶⁵ Art. 10, lid 1 en Bepaling II Bijlage II Richtlijn 2002/59/EG.

¹⁶⁶ Art. 2, lid 2 Richtlijn 2002/59/EG.

¹⁶⁷ Art. 3, q Richtlijn 2002/59/EG.

50. Richtlijn 2006/87/EG tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad¹⁶⁸ betreft binnenschepen en de binnenvaart en valt derhalve in principe buiten het bereik van onderhavige studie.

De richtlijn dient evenwel te worden vermeld omdat in haar Bijlage II, met de minimale technische voorschriften, een bijzonder hoofdstuk is voorzien met “bijzondere bepalingen voor historische schepen”. Dit hoofdstuk zou ruimte moeten bieden aan uitzonderingsbepalingen voor historische schepen, die vanwege hun aard niet kunnen voldoen aan de technische eisen. Tot op heden bevat dit hoofdstuk nog geen bepalingen, maar verschillende lidstaten en ook de vereniging European Maritime Heritage hebben al voorstellen uitgewerkt of zijn hiermee bezig¹⁶⁹.

Het inlassen van een bijzonder hoofdstuk voor historische schepen geeft aan dat de Europese regelgever bereid is met het erfgoedkarakter van historische schepen rekening te houden.

51. Ten slotte dient nog melding te worden gemaakt van Richtlijn 1999/32/EG van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG¹⁷⁰, die o.a. de normen voor de beperking van de uitstoot van zwaveloxide door schepen, afkomstig uit het MARPOL-Verdrag, omzet in Gemeenschapsrecht. De inhoud van de richtlijn stemt overeen met de inhoud van het verdrag, zodat wat dat betreft naar de bespreking van het verdrag kan worden verwezen.

De beperkingen zijn luidens artikel 1, lid 2, e niet van toepassing op brandstoffen die worden gebruikt door oorlogsschepen en andere vaartuigen die in militair verband worden gebruikt. Zij zijn dus wel van toepassing op andere niet-commerciële overheidsschepen.

2.2.6. Wilhelmshaven en London Memoranda of Understanding

52. European Maritime Heritage is een niet-gouvernementele organisatie van private eigenaars van historische schepen, maritieme musea en andere geïnteresseerde instellingen, die zich toelegt op het maritieme erfgoed. Aangezien het een niet-gouvernementele organisatie betreft, en geen enkele andere overheid lid van deze vereniging is, lijkt het weinig

¹⁶⁸ *Pb. L* 30 december 2006, 389/1.

¹⁶⁹ Zie inz. <http://www.european-maritime-heritage.org/iwc.aspx> en voorts de website van Schuttevaer: <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/chartervaart/nid9682-nieuwe-wetten-schepen-onduidelijkheid-n-kansen-voor-historische-schepen.html>.

¹⁷⁰ *Pb. L* 11 mei 1999, 121/13.

zinnig - zonet statutair onmogelijk - dat de Belgische of Vlaamse overheid tot de vereniging zou toetreden.

Op het vierde congres van European Maritime Heritage te Barcelona in 2001 werd het "Europees handvest voor het behoud en de restauratie van historische, in gebruik zijnde, schepen", beter gekend als het "Barcelona Charter", aangenomen. Het bevat een aantal zeer algemene richtsnoeren voor het behoud en het restaureren van in gebruik zijnde traditionele schepen. Het betreft eerder een visietekst dan een normatieve tekst. Het "Barcelona Charter" gaat niet uit van enige overheid en heeft geen enkele bindende kracht.

53. Een aantal staten, zoals Nederland, Duitsland, Denemarken en Zweden, zouden specifieke regelgeving hebben uitgewerkt om de toepassing van de moderne normen inzake constructie en uitrusting voor historische schepen uit te sluiten of minstens te verzachten. Om te vermijden dat historische schepen moeilijkheden ondervinden bij veiligheidscontroles in buitenlandse havens, hebben een aantal Europese maritieme administraties, op initiatief van European Maritime Heritage en met de steun van de Europese Commissie, op 8 september 2000 te Wilhelmshaven een "Memorandum of Understanding" gesloten, waardoor zij elkaars bijzondere normen en certificaten voor zogenaamd traditionele schepen in principe als geldig erkennen en waardoor een geharmoniseerd controlebeleid wordt georganiseerd. In 2005 werd het Wilhelmshaven Memorandum of Understanding vervangen door het Londen Memorandum of Understanding, waarbij op heden 9 Staten partij zijn¹⁷¹.

België is vooralsnog geen partij bij dit Memorandum.

54. Het Memorandum is van toepassing op "traditionele schepen", die in artikel 2 als volgt worden gedefinieerd:

"For the purposes of the present Memorandum of Understanding, "traditional ships" can be all kinds of historical ships and their replicas including those designated to encourage and promote traditional skills and seamanship, that together serve as living cultural monuments, operated according to traditional principles of seamanship and technique, and holding a Document of Compliance in the format listed in Annex I".

Artikel 1.2 bepaalt dat elke vlaggenstaat een "document of compliance" zal uitreiken aan haar schepen die voldoen aan haar nationale regelgeving voor traditionele schepen en aan de richtlijnen vervat in het Memorandum en zijn Bijlage II. Elke Staat zal de "documents of compliance" en de bekwaamheidscertificaten van de bemanning van traditionele schepen onder de vlag van een andere Staat erkennen op voorwaarde dat de certificaten zijn uitgereikt

¹⁷¹ <http://www.e-m-h.eu/sc.aspx>. De partijen zijn Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Nederland, Noorwegen, Spanje, Verenigd Koninkrijk en Zweden.

overeenkomstig de richtlijnen vervat in het Memorandum en zijn Bijlage II, de algemeen aanvaarde internationale conventies en regels, het nationaal recht en de bindende Europeesrechtelijke normen.

De normen vervat in Bijlage II van het Memorandum betreffen slechts het veiligheidsmanagementsysteem van schepen en de bekwaamheid van de bemanning, en zijn gebaseerd op resp. de ISM-Code en de STCW-Code van de IMO. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat wat traditionele schepen missen op het gebied van scheepsbouwtechnische veiligheid, kan worden gecompenseerd door hogere veiligheidsnormen op het gebied van de bekwaamheid van de bemanning en de operationele voorschriften¹⁷².

Het Memorandum vormt geen van het SOLAS-Verdrag afwijkende norm. Artikel 1.2 bepaalt immers dat de traditionele schepen, naast de richtlijnen vervat in het Memorandum, ook dienen te voldoen aan “de algemeen aanvaarde internationale conventies” en artikel 4.1 bevestigt uitdrukkelijk: “The present Memorandum is without prejudice to rights and obligations under any international convention or agreement”. Volgens een ruime interpretatie van Voorschrift 5 van Hoofdstuk I van de Bijlage van het SOLAS-Verdrag zouden bepaalde scheepsbouwtechnische afwijkingen van de SOLAS-voorschriften echter kunnen worden gerechtvaardigd omdat de garanties wat betreft de bekwaamheid van de bemanning en de operationele voorschriften een “even doelmatig alternatief” zouden vormen voor de scheepsbouwtechnische SOLAS-voorschriften¹⁷³.

Aangezien het Memorandum niet beoogt om met de internationale verdragen strijdige situaties in het leven te roepen, zou het in principe overbodig moeten zijn. Voor zover traditionele schepen de internationale verdragen naleven, zouden zij immers hoe dan ook geen problemen mogen ondervinden bij havenstaatcontrole. Toch lijkt het niet ondenkbeeldig dat onderscheiden verdragsstaten er een verschillende interpretatie van de bepalingen van de internationale verdragen op zouden nahouden. Het Memorandum kan, via de wederzijdse erkenning van normen voor traditionele schepen en het eigen certificatiesysteem, havenstaatcontroles vlotter doen verlopen. Anderzijds blijkt het Memorandum in de praktijk niet optimaal te functioneren¹⁷⁴.

¹⁷² European Maritime Heritage, *Standard upon Safe Operation of Traditional Ships in European Waters and Standards required for Ship Safety Certification*, 2000, http://www.european-maritime-heritage.org/docs/sc/NewMOUSouthAnnex_II.pdf.

¹⁷³ European Maritime Heritage, *Standard upon Safe Operation of Traditional Ships in European Waters and Standards required for Ship Safety Certification*, 2000, http://www.european-maritime-heritage.org/docs/sc/NewMOUSouthAnnex_II.pdf.

¹⁷⁴ Zie *infra*, nr. 81.

2.2.7. Aanbevelingen van de Raad van Europa

55. De Raad van Europa ondersteunt de filosofie om traditionele schepen varende te houden. In zijn “Recommendation 1486(2000) Maritime and fluvial cultural heritage”¹⁷⁵ heeft de Parlementaire Assemblee van de Raad van Europa nota genomen van de toenemende interesse voor traditionele zee- en binnenschepen, met goedkeuring kennis genomen van het Memorandum of Understanding van Wilhelmshaven over de wederzijdse erkenning van veiligheidscertificaten voor traditionele schepen en haar bezorgdheid uitgedrukt over het risico dat schepen van groot historisch belang zouden verloren gaan bij gebrek aan middelen voor hun onderhoud.

De parlementaire assemblee heeft aan het Comité van Ministers van de Raad van Europa aanbevolen dat het de Raad van Europa zou betrekken bij de voorbereiding, op Europees of internationaal niveau, van rechtsnormen met betrekking tot maritiem en fluviaal erfgoed. Daarnaast heeft de assemblee de volgende aanbevelingen gedaan:

- “xv. support and encourage public and private bodies and voluntary associations which preserve historic vessels, or life-size or large scale replicas, in working order;
- xvi. encourage the display and use of these vessels for the education and enjoyment of the general public,
- xvii. encourage further development of a system of mutual acceptability by the maritime authorities of nation states of standards for the safe operation of traditional vessels in European waters”.

2.3. Federale regelgeving

2.3.1. De bevoegdheidsverdeling binnen België

56. Artikel 6, § 4, 3^o van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot Hervorming der Instellingen¹⁷⁶ (BWHI) bepaalt dat de Gewestregeringen worden betrokken bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”. Daaruit blijkt impliciet doch zeker dat het ontwerpen van deze regels niet behoort tot de

¹⁷⁵ Council of Europe, Parliamentary Assembly, *Recommendation 1486(2000) Maritime and fluvial cultural heritage*, <http://assembly.coe.int/Mainf.asp?link=/Documents/AdoptedText/ta00/EREC1486.htm>.

¹⁷⁶ B.S. 15 augustus 1980.

gewestbevoegdheden inzake openbare werken en vervoer, die worden opgesomd in artikel 6, § 1, X BWHI, maar integendeel federale aangelegenheden zijn¹⁷⁷.

Technische voorschriften met betrekking tot historische schepen vallen dus principieel onder de federale bevoegdheid.

2.3.2. De algemene regelgeving op de veiligheid van schepen

57. De belangrijkste bron waaruit federale technische normen voor schepen voortvloeien, is de Wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen¹⁷⁸.

Wat betreft de zeegaande vaartuigen is de wet van toepassing op schepen en pleziervaartuigen. Een schip worden als volgt gedefinieerd:

“elk vaartuig dat op zee personen of zaken vervoert, de visvangst bedrijft, sleepverrichtingen, baggerwerken of enige andere winstgevende verrichting van scheepvaart uitvoert, of dat ertoe bestemd is, met uitzondering van de pleziervaartuigen”¹⁷⁹.

Een pleziervaartuig wordt als volgt gedefinieerd:

“elk vaartuig dat, al dan niet voor winstgevende verrichtingen in welke vorm ook, op zee aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de vaartuigen gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers”¹⁸⁰.

De enige categorie van zeeschepen die niet onder de toepassing van de wet vallen omvat derhalve de vaartuigen die geen winstgevende verrichtingen op zee uitvoeren en evenmin op zee aan pleziervaart doen of ervoor bestemd zijn. Vooral overheidsschepen die voor een openbare dienst worden ingezet en eventueel ook bepaalde schepen die door verenigingen zonder winstoogmerk worden beheerd, lijken aan deze omschrijving te voldoen. Zij ressorteren dus niet onder de Wet op de veiligheid van de vaartuigen.

Belangrijk om op te merken is dat, overeenkomstig de definities in artikel 1 van de Wet, o.a. de Beneden-Zeeschelde, het Kanaal Gent-Terneuzen en de Belgische zeehavens deel uitmaken van de Belgische zeewateren en dus niet tot de binnenwateren worden gerekend.

¹⁷⁷ Van Hooydonk, E., “Goederenvervoer algemeen”, in *Transportgids*, Diegem, Kluwer, s.d., 2.1.3.5/10-11, 117 en 125.

¹⁷⁸ B.S. 17 oktober 1972.

¹⁷⁹ Art. 1, 3° Wet op de veiligheid van de vaartuigen.

¹⁸⁰ Art. 1, 5° Wet op de veiligheid van de vaartuigen.

Artikel 2, § 1 bevat de basisregel van de wet: “Geen Belgisch of vreemd schip of pleziervaartuig mag vanuit een Belgische haven zee kiezen, in de Belgische zeewateren of op de binnenwateren varen en geen schip of pleziervaartuig mag in het buitenland onder Belgische vlag zee kiezen als het niet in staat van veiligheid is”. De voorwaarden waaraan schepen en pleziervaartuigen dienen te voldoen om “in staat van veiligheid” te zijn, worden bepaald door de Koning¹⁸¹. Overeenkomstig artikel 2, § 2 mag voorts geen schip onder Belgische vlag varen indien het niet voorzien is van een certificaat van deugdelijkheid en van de vereiste internationale certificaten.

Artikel 3 van de wet bepaalt dat een bijzondere regeling geldt:

- voor Belgische schepen die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen, die moeten voorzien zijn van een certificaat van deugdelijkheid voor beperkte vaart langs de kust,
- voor schepen die een bijzondere reis ondernemen, die moeten voorzien zijn van een toelating tot afvaart, en
- voor pleziervaartuigen.

Ook binnenschepen en plezierboten, die bedoeld zijn om te worden gebruikt op de binnenwateren, mogen krachtens de Wet op de veiligheid van de vaartuigen enkel vanuit een Belgische haven zee kiezen of in de Belgische zeewateren of op de binnenwateren varen wanneer zij in staat van veiligheid zijn en wanneer zij, wat de binnenschepen betreft, over de vereiste certificaten beschikken¹⁸². Sommige historische binnenvaartuigen gaan soms op “zee”, zoals gedefinieerd in de wet. Een voorbeeld zijn de Antwerpse schooltjalken, de Gerlache en Ortelius. Zij blijven echter, blijkens de Wet op de veiligheid van de vaartuigen, onderworpen aan de technische normen voor binnenschepen en plezierboten¹⁸³. Dit neemt niet weg dat het Koninklijk Besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt¹⁸⁴ een aantal aanvullende voorschriften oplegt aan binnenschepen voor het vervoer van goederen die ook in een beperkt vaargebied op zee worden gebruikt.

¹⁸¹ Art. 3, § 1, 3° en art. 4, 1°, 2° en 3° Wet op de veiligheid van de vaartuigen.

¹⁸² Art. 17bis e.v. Wet op de veiligheid van de vaartuigen.

¹⁸³ Een binnenschip wordt in de wet immers gedefinieerd als “elk vaartuig dat wegens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak gebruikt wordt of geschikt is om te worden gebruikt op de binnenwateren, met uitzondering van de plezierboten” en een plezierboot wordt gedefinieerd als “elk vaartuig dat, al dan niet gebruikt voor winstgevende verrichtingen in welke vorm ook, op de binnenwateren aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitsluiting van de vaartuigen gebruikt of bestemd voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers”. Een typisch binnenvaartuig is *bestemd voor* en *geschikt voor* gebruik op de binnenwateren, zodat het o.i. aan de vermelde definities blijft voldoen ongeacht het werkelijke vaargebied.

¹⁸⁴ B.S. 16 maart 2007.

58. De technische vereisten voor schepen, zoals gedefinieerd in de Wet op de veiligheid van de vaartuigen, worden bepaald in het Zeevaartinspectiereglement¹⁸⁵. Het Zeevaartinspectiereglement is dus van toepassing op alle vaartuigen die op zee winstgevende verrichtingen uitvoeren en niet aan pleziervaart doen. De schepen waarvoor een bijzondere regeling geldt op grond van artikel 3 van de Wet, worden uitgesloten van het toepassingsgebied¹⁸⁶. Ook passagiersschepen die uitsluitend binnenlandse reizen maken in een beperkt vaargebied langs de kust, vallen principieel niet onder de toepassing van het Zeevaartinspectiereglement¹⁸⁷.

Schepen, met uitzondering van passagiersschepen, die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen, schepen zonder eigen voortstuwingsmiddelen en zeeschepen voor oceanografisch of hydrografisch onderzoek en metingen of andere verrichtingen van wetenschappelijke aard of voor zeilopleiding of initiatie in de zeevaart zonder winstoogmerk moeten aan de bepalingen van het Zeevaartinspectiereglement voldoen in de mate waarin de Scheepvaartcontrole ze toepasselijk acht. De Scheepvaartcontrole kan ter vervanging andere voorschriften opleggen dan deze voorgeschreven in het Zeevaartinspectiereglement¹⁸⁸.

Vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt moeten voldoen aan de bepalingen van het Zeevaartinspectiereglement voor zover ze niet in strijd zijn met de bepalingen van het Koninklijk Besluit van 23 oktober 2001 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement¹⁸⁹.

Indien er aanleiding is om ten gevolge van de bouw, de toestand of de uitrusting van een schip beperkende bepalingen te maken betreffende de toe te kennen vaargebieden, bepaalt de Scheepvaartcontrole de wateren of de reizen, waarvoor de aan het schip toegekende certificaten geldig zijn¹⁹⁰.

Waar in het Zeevaartinspectiereglement wordt geëist dat een bepaald materiaal, onderdeel, instrument of toestel, of een bepaald type daarvan, in een schip moet worden aangebracht of meegevoerd, of dat een bijzondere voorziening moet worden getroffen, kan de Scheepvaartcontrole toestaan dat in plaats daarvan een ander materiaal, onderdeel, instrument of toestel of type daarvan wordt aangebracht, of een andere voorziening wordt getroffen, mits zij zich door geschikte proeven ervan overtuigd heeft dat het materiaal, onderdeel of toestel, of de voorziening welke in de plaats gekomen is, ten minste even doelmatig is als die welke in het Zeevaartinspectiereglement worden genoemd¹⁹¹. Deze bepaling is rechtstreeks ontleend

¹⁸⁵ K.B. 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, *B.S.* 22 november 1973. De bespreking van het Zeevaartinspectiereglement geschiedt met het nodige voorbehoud, nu bij de opmaak van deze studie een versie van het reglement van 2004 werd gebruikt. Met eventuele wijzigingen na 2004 werd dus geen rekening gehouden.

¹⁸⁶ Art. 2, lid 1 Zeevaartinspectiereglement.

¹⁸⁷ Art. 4 Zeevaartinspectiereglement.

¹⁸⁸ Art. 3, lid 1 Zeevaartinspectiereglement.

¹⁸⁹ Art. 2, lid 4 Zeevaartinspectiereglement.

¹⁹⁰ Art. 2, lid 2 Zeevaartinspectiereglement.

¹⁹¹ Art. 5 Zeevaartinspectiereglement.

aan het SOLAS-Verdrag, dat de vlaggenstaat dezelfde bevoegdheid geeft ten aanzien van de daarin voorkomende vereisten.

Het Zeevaartinspectiereglement bevat onder meer normen aangaande de toestand van de romp, de werktuigen en de inrichtingen van schepen, de uitrusting (reddingsmiddelen, veiligheidsmiddelen, hijstoestellen, hulpmiddelen bij de navigatie, radio-inrichtingen en niet-voorgeschreven uitrusting), de uitwatering en de diepgangsmarken, het vervoer van lading en het vervoer van passagiers.

Luidens artikel 158, lid 1 en 2 kan de Scheepvaartcontrole, in bijzondere gevallen, vrijstelling verlenen van de toepassing van één of meer bepalingen van het Zeevaartinspectiereglement, op voorwaarde dat die vrijstelling voor schip en opvarenden geen gevaar oplevert. Die vrijstellingen mogen niet afwijken van de voorschriften van de internationale verdragen.

Luidens artikel 161 zijn de voorschriften van het Zeevaartinspectiereglement in principe eveneens van toepassing op de bestaande schepen. Hoewel dit begrip niet wordt gedefinieerd, kan worden aangenomen dat hiermee de op het ogenblik van de inwerkingtreding van het reglement, d.i. 22 januari 1974, reeds bestaande schepen worden bedoeld. Artikel 161 vervolgt echter dat aan deze bestaande schepen, voor zover zij aan de van kracht zijnde internationale verdragen voldoen in de mate dat zij onder de toepassing ervan vallen, geen langdurige en kostelijke ombouwingen of aanvullingen zullen worden opgelegd, wanneer deze buiten verhouding zijn met de werkelijke voordelen die eruit zouden kunnen voortvloeien. De verbeteringen zullen beperkt blijven tot hetgeen mogelijk en redelijk is met het oog op een grotere veiligheid en betere accommodatie.

Hoewel het Zeevaartinspectiereglement geen bijzondere uitzonderingsregelingen creëert voor historische schepen, lijken op basis van de artikelen 158 en 161 afwijkingen te kunnen worden toegestaan om rekening te houden met de erfgoedwaarde van historische schepen, voor zover dit met de internationale verdragen in overeenstemming te brengen is.

2.3.3. Belgische normen voor passagiersvaartuigen

59. Het Koninklijk Besluit van 11 maart 2002 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen en van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement¹⁹² beoogt de omzetting van Richtlijn 98/18/EG in Belgisch recht. De inhoud van het besluit

¹⁹² B.S. 23 mei 2002.

stemt nagenoeg volledig overeen met de inhoud van de richtlijn, zodat wat dat betreft naar de bespreking van de richtlijn kan worden verwezen.

Ingevolge artikel 5, § 5, eerste lid moeten de passagiersvaartuigen voor binnenlandse reizen zonder beperkingen wat betreft hun vaargebied, voldoen aan de bepalingen van het Zeevaartinspectiereglement, voor zover ze niet in strijd zijn met de bepalingen van het besluit van 11 maart 2002. Ingevolge artikel 5, § 5, tweede lid moeten de passagiersvaartuigen voor binnenlandse reizen met bepaalde beperkingen wat betreft hun vaargebied¹⁹³, voldoen aan de bepalingen van het Koninklijk Besluit van 12 november 1981 betreffende voorschriften voor passagiersschepen die geen internationale reis maken en die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de kust varen¹⁹⁴, voor zover ze niet in strijd zijn met de bepalingen van het besluit van 11 maart 2002. Overeenkomstig artikel 5, § 6 moeten de passagiersvaartuigen voor binnenlandse reizen waarop de vaarbeperkingen vermeld in artikel 3 van het besluit van 12 november 1981 van toepassing zijn, enkel voldoen aan de bepalingen van het besluit van 12 november 1981. Deze vaarbeperkingen zijn de volgende:

- “1. Schepen bestemd voor de lijnvisserij mogen varen in de wateren die zich uitstrekken aan deze zijde van een denkbeeldige lijn die parallel loopt met de Belgische kust op 35 zeemijl van de laagwaterlijn.
2. Niet voor de lijnvisserij bestemde schepen mogen varen in de wateren die zich uitstrekken aan deze zijde van een denkbeeldige lijn die parallel loopt met de Belgische kust op 5 zeemijlen van de laagwaterlijn
3. Schepen waarop dit besluit van toepassing is, mogen geen zee kiezen wanneer de zichtbaarheid minder is dan 500 m of de windkracht 6 Beaufort te boven gaat
4. De aangestelde ambtenaar) kan, gelet op de grootte, de bouw of de uitrusting van het schip en op het aantal passagiers, strengere beperkingen opleggen dan dit artikel stelt”.

2.3.4. Belgische normen voor vissersvaartuigen

60. Het Koninklijk Besluit van 23 oktober 2001 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement¹⁹⁵ beoogt de omzetting van de hierboven besproken Richtlijn 97/70/EG in nationaal recht. Zij zijn luidens artikel 2, § 1 slechts van toepassing op zeegaande vissersvaartuigen waarvan de lengte vierentwintig meter of meer bedraagt, en die onder Belgische vlag varen of dienst doen in de Belgische zeevaten, of hun vangst in een Belgische haven aanlanden. Het begrip

¹⁹³ Het betreft de klassen B, C en D, zoals voor de Belgische zeegebieden aangegeven op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer: http://www.mobiliteit.fgov.be/data/aqua/NL_dir9818.pdf.

¹⁹⁴ B.S. 4 februari 1982.

¹⁹⁵ B.S. 18 december 2001.

“vissersvaartuig” wordt op dezelfde wijze als in de richtlijn gedefinieerd, maar artikel 2, § 1, *in fine* sluit zowel pleziervaartuigen die niet-commerciële visserij beoefenen als passagiersschepen uit van het toepassingsgebied van het besluit. De bepalingen van het Zeevaartinspectiereglement zijn op vissersvaartuigen onder de Belgische vlag slechts van toepassing voor zover ze niet met de bepalingen van dit besluit in strijd zijn¹⁹⁶.

Artikel 3, eerste lid stelt voorop dat “[d]e normen voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de romp, de hoofdmachines en hulpwerktuigen, alsmede de elektrische en automatische systemen van een vissersvaartuig [...] de voorschriften [zijn] die van kracht waren ten tijde van de bouw, als vastgesteld voor de classificatie door een erkende organisatie of gebruikt door een overheidsinstantie”.

Van de technische voorschriften, vervat in Bijlage 1 bij het besluit, zijn enkel de volgende van toepassing op bestaande vissersvaartuigen¹⁹⁷:

- degene in verband met radio-apparatuur voor reddingsmiddelen en radar-transponders (enkel voor bestaande vaartuigen waarvan de lengte 45 meter of meer bedraagt)¹⁹⁸,
- degene in verband met optreden in noodsituaties, appels en oefeningen¹⁹⁹,
- degene in verband met radiocommunicatie (enkel voor bestaande vaartuigen waarvan de lengte 45 meter of meer bedraagt)²⁰⁰, en
- degene in verband met navigatiemiddelen en -uitrusting aan boord van vaartuigen²⁰¹.

Het betreft voorschriften waaraan historische vaartuigen zonder zeer ingrijpende scheepsbouwtechnische aanpassingen lijken te kunnen voldoen.

2.3.5. Belgische normen voor pleziervaartuigen

61. Het Koninklijk Besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggebrieven en de uitrusting van de pleziervaartuigen²⁰² legt aan de pleziervaartuigen, met uitsluiting van kano's, kajaks en andere soortgelijke pleziervaartuigen, de verplichting op om te zijn toegerust met bepaalde reddingsmiddelen, nautische instrumenten, uitrustingmiddelen en heel- en verbandmiddelen²⁰³. Deze verplichting is van toepassing op pleziervaartuigen, die worden gedefinieerd als “een vaartuig met een lengte over alles tussen 2,5 en 24 meter dat, al dan niet

¹⁹⁶ Art. 2, § 2 K.B. 23 oktober 2001.

¹⁹⁷ Voor een definitie van het begrip “bestaand vaartuig”: zie art. 1, 2° en 3° K.B. 23 oktober 2001.

¹⁹⁸ Voorschrift 1, Hoofdstuk VII Bijlage 1 K.B. 23 oktober 2001.

¹⁹⁹ Hoofdstuk VIII Bijlage 1 K.B. 23 oktober 2001.

²⁰⁰ Voorschrift 1, Hoofdstuk IX Bijlage 1 K.B. 23 oktober 2001.

²⁰¹ Voorschrift 1, Hoofdstuk X Bijlage 1 K.B. 23 oktober 2001.

²⁰² B.S. 6 april 1966.

²⁰³ Art. 17, § 1 K.B. 15 maart 1966.

gebruikt voor winstgevende verrichtingen, in welke vorm ook, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is, met uitzondering van vaartuigen gebruikt of bestemd voor het vervoer van meer dan 12 passagiers²⁰⁴. Deze verplichting lijkt aan de erfgoedwaarde van historische schepen die worden gebruikt voor de pleziervaart in principe geen afbreuk te doen.

Het Koninklijk Besluit van 23 februari 2005 houdende vaststelling van essentiële veiligheidseisen en van essentiële eisen in verband met de geluids- en uitlatemissies voor pleziervaartuigen²⁰⁵ beoogt de omzetting van Richtlijn 94/25/EG in Belgisch recht. De inhoud van het besluit stemt nagenoeg volledig overeen met de inhoud van de richtlijn, zodat wat dat betreft naar de bespreking van de richtlijn kan worden verwezen. Aangezien de normen van het besluit enkel betrekking hebben op het voor het eerst in de handel brengen en in gebruik stellen van vaartuigen en motoren en aangezien het maritiem erfgoed van vóór 1950 en de stoomschepen er hoe dan ook van worden uitgesloten, lijkt dit besluit weinig relevantie te hebben ten aanzien van het zeewaardig maken van historische vaartuigen.

2.3.6. Belgische regelgeving inzake havenstaatcontrole

62. Het Koninklijk besluit van 13 september 1998 houdende havenstaatcontrole en wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement²⁰⁶ beoogt de omzetting van de hierboven reeds besproken Richtlijn 95/21/EG in Belgisch recht. De inhoud van het besluit stemt nagenoeg volledig overeen met de inhoud van de richtlijn, zodat wat dat betreft naar de bespreking van de richtlijn kan worden verwezen.

2.3.7. Andere relevante Belgische regelgeving

63. De Delen C en D van het Zeescheepvaartreglement²⁰⁷ en de artikelen 13 tot 16 van het Kustreglement²⁰⁸ bevatten bepalingen betreffende lichten, dagmerken en seinen die gelden,

²⁰⁴ Art. 1, § 1, 1° en art. 31 K.B. 4 juni 1999 1° betreffende de inschrijving en de registratie van de pleziervaartuigen; 2° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 april 1996 betreffende de registratie van de zeeschepen; 3° tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement van de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, *B.S.* 14 augustus 1999.

²⁰⁵ *B.S.* 2 maart 2005.

²⁰⁶ *B.S.* 25 september 1998.

²⁰⁷ Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, goedgekeurd bij Wet 24 november 1975, *B.S.* 12 juni 1976.

²⁰⁸ K.B. 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, *B.S.* 1 september 1981.

resp., “in volle zee en op alle wateren die daarmede in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen” en “in de Belgische territoriale zee, in de havens en op de stranden van de Belgische kust”. Om aan deze bepalingen te kunnen voldoen dienen de schepen vanzelfsprekend te beschikken over deze lichten, dagmerken en geluidsinstrumenten zoals de fluit en de klok. In principe lijken deze verplichtingen de erfgoedwaarde van historische schepen niet in het gedrang te brengen.

64. Door de Wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen²⁰⁹ wordt het MARPOL-Verdrag in België ten uitvoer gelegd. De wet bevat zelf geen technische voorschriften voor schepen. Hij is, luidens artikel 3, niet van toepassing op “oorlogsschepen, schepen in gebruik als marinehulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat die uitsluitend worden gebruikt in dienst van de Overheid voor andere dan handelsdoeleinden”.

Ten slotte dient ook het Koninklijk Besluit van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen²¹⁰ te worden vermeld, dat Richtlijn 1999/32/EG, zoals gewijzigd, beoogt om te zetten in Belgisch recht. Het betreft de normen voor de beperking van de uitstoot van zwaveloxide door schepen, die de richtlijn op haar beurt overnam uit het MARPOL-Verdrag. De inhoud van het besluit stemt overeen met de inhoud van het verdrag, zodat wat dat betreft naar de bespreking van het verdrag kan worden verwezen.

De beperkingen zijn luidens artikel 2, 2° niet van toepassing op brandstoffen die worden gebruikt door oorlogsschepen en andere vaartuigen die in militair verband worden gebruikt. Zij zijn dus wel van toepassing op andere niet-commerciële overheidsschepen.

2.4. Regelgeving van het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenschap

65. Op grond van artikel 127, § 1, 1° van de Grondwet zijn de Gemeenschappen bevoegd voor de culturele aangelegenheden. De culturele aangelegenheden omvatten, luidens artikel 4, 4° BWHI, “het cultureel patrimonium, de musea en de andere wetenschappelijk-culturele instellingen, met uitzondering van de monumenten en landschappen”. Op grond van artikel 6, § 1, I, 7° BWHI zijn de Gewesten bevoegd voor de monumenten en landschappen.

Tot voor enkele jaren werden enkele schepen die deel uitmaken van het varend erfgoed beschermd als monument overeenkomstig het Decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van

²⁰⁹ B.S. 27 juni 1995.

²¹⁰ B.S. 8 mei 2007.

monumenten, stads- en dorpsgezichten²¹¹. Dit gebeurde voor het zeilschip “Mercator” en voor de klipperaak “Tijl Uilenspiegel”. Voor vervoermiddelen die deel uitmaken van het industrieel erfgoed worden beschermingsvoorschriften opgelegd door de artikelen 20 e.v. van het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 1993 tot bepaling van algemene voorschriften inzake instandhouding en onderhoud van monumenten en stads- en dorpsgezichten²¹².

In zijn advies van 6 februari 2001 over het Vlaamse voorontwerp van decreet tot bescherming van varende monumenten heeft de Raad van State gesteld dat de bescherming van varende monumenten niet valt onder de bevoegdheid van de Gewesten voor de bescherming van monumenten en landschappen, maar onder de bevoegdheid van de Gemeenschappen inzake het cultureel patrimonium²¹³. De bescherming van het varend erfgoed dient dus als een gemeenschapsbevoegdheid te worden beschouwd.

Bij het Decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed²¹⁴ en het Besluit van de Vlaamse Regering van 4 juni 2004 tot uitvoering van het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed²¹⁵ werd een specifieke beschermingsregeling voor varend erfgoed ingevoerd.

De artikelen 4 en 5 van het Decreet regelen de voorlopige en definitieve bescherming van het varend erfgoed. De bescherming wordt vastgesteld door de Vlaamse regering. De Vlaamse regering vermeldt de redenen die tot de bescherming aanleiding geven. Luidens artikel 8 van het Decreet zijn de eigenaar en de gebruiker van een voorlopig of definitief beschermd varend erfgoed verplicht het monument door de nodige instandhoudings- en onderhoudswerken in goede staat te behouden en het niet te ontsieren, te beschadigen of te vernielen. Met het oog op het verwezenlijken van de beheersdoelstellingen kan voor een beschermd varend erfgoed door of in opdracht van de eigenaar een beheersprogramma opgesteld worden. De Vlaamse regering bepaalt de voorwaarden waaraan het beheersprogramma moet voldoen en stelt de procedure voor de goedkeuring van het beheersprogramma vast. De uitvoering van het beheersprogramma gebeurt door middel van een beheersovereenkomst. Aan de eigenaar of aan de gebruiker die de kosten draagt van de werkzaamheden en de diensten, verbonden aan de uitvoering van het beheersprogramma, kan op grond van artikel 9 van het Decreet een beheerspremie worden toegekend. De werkzaamheden waarvoor een beheerspremie kan worden toegekend, worden opgesomd in artikel 6 van het Besluit van de Vlaamse Regering.

Bij de beslissing in verband met de bescherming van het varend erfgoed wordt in principe geen aandacht besteed aan de overeenstemming met veiligheidsnormen voor varende schepen. Dat staat immers volkomen los van de erfgoedwaarde van historische schepen. Het doel van het beheersprogramma hoeft niet te zijn om het betrokken schip in de vaart te brengen of te houden. Het concept “varen” wordt wel in overweging genomen bij de goedkeuring van

²¹¹ B.S. 22 april 1976.

²¹² B.S. 10 maart 1994.

²¹³ *Parl.St.* VI.Parl. 2001-02, nr. 998/1, 16-21.

²¹⁴ B.S. 18 mei 2002.

²¹⁵ B.S. 6 december 2004.

beheersprogramma's. De werken die nodig zouden zijn om aan veiligheidsnormering voor varende schepen te voldoen zijn subsidieerbaar met beheerspremies.

2.5. Lokale regelgeving

66. Lokale politiereglementen, voornamelijk in de havens, zouden in principe voorschriften kunnen opleggen, waaraan historische zeeschepen moeilijk of onmogelijk met behoud van hun erfgoedwaarde kunnen voldoen.

In de haven van Antwerpen moet elk vaartuig luidens artikel 33 van de Gemeentelijke Havenpolitieverordening "uitgerust zijn met een goed functionerende marifooninstallatie die geschikt is voor het schip – schipverkeer, voor het ontvangen van de nautische informatie en voor het verbinding hebben met de voor de scheepvaart ingestelde diensten". Luidens artikel 8, lid 1 van dezelfde verordening dient "[e]lk vaartuig of drijvend tuig in de haven [...] veilig en geschikt te zijn voor de doeleinden waarvoor het wordt gebruikt". Het voldoen aan dergelijke verplichtingen lijkt niet in enige belangrijke mate aan de erfgoedwaarde van historische schepen afbreuk te kunnen doen.

Aangezien het onderzoek van lokale politiereglementen in havens buiten het domein valt van de onderhavige studie - hetwelk principieel beperkt is tot het varen op zee - worden zij hier niet verder behandeld.

2.6. Besluiten

67. Bovenstaande analyse van de huidige regelgeving toont aan dat historische vaartuigen nu reeds ontsnappen aan de toepassing van een goed deel van de hedendaagse technische normen die met het oog op de veiligheid en het voorkomen van verontreiniging aan schepen worden opgelegd. Bij de opeenvolgende wijzigingen van de desbetreffende regelgeving heeft men immers vaak rekening gehouden met de onmogelijkheid om de nieuwe, strengere normen onverkort op bestaande schepen toepasselijk te maken. Daardoor vallen schepen heden ten dage nog steeds onder een groot deel van de normen die golden ten tijde van hun bouw.

Toch werden hierboven ook een aantal technische voorschriften geïdentificeerd die onverkort op historische vaartuigen van toepassing zijn. Hoewel het vaak voorschriften betreft die geen zeer ingrijpende scheepsbouwtechnische ombouwingen vergen, valt niet uit te sluiten dat het voldoen aan bepaalde voorschriften bijzondere investeringen vergt en aan de erfgoedwaarde van historische schepen afbreuk zou doen.

68. Op het niveau van de Internationale Maritieme Organisatie lijkt de eventuele invoering van uitzonderingsregels voor historische vaartuigen tot op heden niet grondig bestudeerd te zijn. De nagestreefde veiligheids- en milieudoelstellingen worden momenteel blijkbaar belangrijker geacht dan de cultureel-maatschappelijke waarde van het varend erfgoed.

Binnen de Europese Gemeenschap lijkt wel degelijk de bereidheid te bestaan om met de specifieke situatie van historische vaartuigen rekening te houden. Binnen een groot deel van de recente Europese regelgeving werden voor historische vaartuigen uitzonderingsbepalingen opgenomen. Hierbij werd soms uitdrukkelijk verwezen naar de sociale en culturele waarde van deze schepen. Tevens dient melding te worden gemaakt van het Memorandum of Understanding van Londen, waarbij een aantal Europese lidstaten hebben afgesproken om elkaars bijzondere regelgeving voor traditionele schepen te erkennen. Dit laatste instrument blijkt in de praktijk echter niet optimaal te functioneren.

In de Belgische regelgeving wordt dan weer weinig rekening gehouden met de bijzonderheden van historische vaartuigen. Zij lijken in vele gevallen wel in aanmerking te komen voor individuele afwijkingen op grond van algemene uitzonderingsbepalingen, maar er is geen specifiek uitzonderingsstatuut voor historische vaartuigen voorhanden.

Er zijn op heden weinig raakvlakken tussen het Vlaamse beschermingsbeleid inzake varend erfgoed en de toepassing van de technische voorschriften voor zeeschepen.

2.7. Schematisch overzicht van het toepassingsgebied van de relevante voorschriften

69. Het hiernavolgende schema geeft het principiële toepassingsgebied weer van de hierbovengenoemde instrumenten t.a.v. de onderscheiden types schepen, voor zover toepassing verplicht is. Het betreft enkel de regelgeving die materiële scheepsbouwtechnische voorschriften bevat en toepasselijk is op Belgische schepen²¹⁶. Het maakt geen melding van de mogelijkheden om vrijstellingen of ontheffingen te bekomen. Omwille van de grote verschillen op het gebied van toepassingscriteria tussen de onderscheiden hoofdstukken van de Bijlage bij het SOLAS-Verdrag, worden de relevante hoofdstukken afzonderlijk behandeld. Afwijkende toepassingscriteria voor individuele voorschriften worden niet opgenomen, teneinde de overzichtelijkheid te bewaren. Onderhavig schema is derhalve sterk vereenvoudigd en geenszins uitputtend. Het kan slechts een eerste indicatie bieden over de toepasselijkheid van de onderscheiden normen en behoort in geen geval als praktische leidraad te worden gehanteerd; bovendien dient het te worden samengelezen met de hoofdtekst.

	Passagiers-schepen (> 12 passagiers)	Commerciële pleziervaartuigen (< 12 passagiers)	Commerciële “vracht”-schepen (< 12 passagiers)	Niet-commerciële overheids-schepen	Vissersschepen	Niet-commerciële pleziervaartuigen	Militaire schepen	Niet mechanisch aangedreven schepen	Houten schepen van primitieve bouw
SOLAS II-1 en II-2 (compartimentering, normen voor machines en elektrische installaties en brandveiligheid)	internationale reizen en gebouwd na 19 november 1952 (versie van het moment van de bouw)	meer dan 500 ton, internationale reizen en gebouwd na 19 november 1952 (versie van het moment van de bouw)			nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
SOLAS III (levensreddende uitrusting en regelingen)	internationale reizen en gebouwd na 26 mei 1965 (versie van het moment van de bouw)	meer dan 500 ton, internationale reizen en gebouwd na 26 mei 1965 (versie van het moment van de bouw)			nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
SOLAS IV (radiocommunicatie)	internationale reizen	meer dan 300 ton en internationale reizen			nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

²¹⁶ Opmerkenswaard is dat er, zoals in de hoofdtekst werd verduidelijkt, geen specifieke Belgische voorschriften voor pleziervaartuigen van meer dan 24 m lang voorhanden zijn. De lezer zal dergelijke voorschriften dan ook vruchteloos zoeken in het hier opgenomen schema.

	Passagiers- schepen (> 12 passagiers)	Commerciële pleziervaartuigen (< 12 passagiers)	Commerciële “vracht”- schepen (< 12 passagiers)	Niet- commerciële overheids- schepen	Vissersschepen	Niet-commerciële pleziervaartuigen	Militaire schepen	Niet mechanisch aangedreven schepen	Houten schepen van primitieve bouw
SOLAS V (veiligheid van de scheepvaart – o.a. AIS en VDR)	- meer dan 500 ton, of - meer dan 150 ton en internationale reizen			nvt	nvt	- meer dan 500 ton, of - meer dan 150 ton en internationale reizen	nvt	zie bestemming	zie bestemming
SOLAS XI-1 (Scheeps- identificatie- nummer)	meer dan 100 ton en internationale reizen	meer dan 300 ton en internationale reizen			nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
SOLAS XI-2 (maritieme beveiliging)	internationale reizen	meer dan 500 ton en internationale reizen		nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
SOLAS XII (diverse normen voor bulk- goederen- schepen)	nvt	nvt	enkel bulkgoederen- schepen	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Load Lines (uitwaterings- merken en waterdicht- heid)	meer dan 24 m lang, internationale reizen en gebouwd na 22 april 1969 (versie van het moment van de bouw)				nvt	nvt	nvt	zie bestemming	zie bestemming
MARPOL (milieuver- ontreiniging)	toepasselijk			nvt	toepasselijk		nvt	zie bestemming	zie bestemming
IAO-Verdrag nr. 92 (accommo- datie van de bemanning)	meer dan 500 ton en gebouwd na 1 maart 1963			nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	zie bestemming

	Passagiers- schepen (> 12 passagiers)	Commerciële pleziervaartuigen (< 12 passagiers)	Commerciële “vracht”- schepen (< 12 passagiers)	Niet- commerciële overheids- schepen	Vissersschepen	Niet-commerciële pleziervaartuigen	Militaire schepen	Niet mechanisch aangedreven schepen	Houten schepen van primitieve bouw
Richtlijn 98/18/EG (passagiers- schepen voor binnenlandse zeereizen)	- binnenlandse reizen en gebouwd na 1 juli 1998, of - binnenlandse reizen, gebouwd voor 1 juli 1998 en meer dan 24 m lang. - originelen en replica's van vóór 1965 ontworpen historische passagiersschepen: nvt	nvt	nvt	indien meer dan 12 passagiers: - binnenlandse reizen en gebouwd na 1 juli 1998, of - binnenlandse reizen, gebouwd voor 1 juli 1998 en meer dan 24 m lang. - originelen en replica's van vóór 1965 ontworpen historische passagiersschepen: nvt		nvt	nvt	nvt	nvt
Richtlijn 97/70/EG (vissers- vaartuigen)	nvt	nvt	nvt	nvt	meer dan 24 m lang	nvt	nvt	zie bestemming	zie bestemming
Richtlijn 94/25/EG (plezier- vaartuigen)	nvt	- tussen 2,5 en 24 m lang en voor het eerst binnen de EER in de handel gebracht of in gebruik genomen - originelen en replica's van vóór 1950 ontworpen historische vaartuigen en stoomschepen: nvt	nvt	nvt	nvt	- tussen 2,5 en 24 m lang en voor het eerst binnen de EER in de handel gebracht of in gebruik genomen - originelen en replica's van vóór 1950 ontworpen historische vaartuigen en stoomschepen: nvt	nvt	zie bestemming	zie bestemming
Richtlijn 2002/59/EG (AIS en VDR)	- toepasselijk - “traditionele schepen”: nvt	- meer dan 45 m lang - “traditionele schepen”: nvt	- toepasselijk - “traditionele schepen”: nvt	nvt	nvt	- meer dan 45 m lang - “traditionele schepen”: nvt	nvt	zie bestemming	zie bestemming
Richtlijn 1999/32/EG (uitstoot van zwaveloxide)	toepasselijk						nvt	zie bestemming	zie bestemming

	Passagiers- schepen (> 12 passagiers)	Commerciële pleziervaartuigen (< 12 passagiers)	Commerciële “vracht”- schepen (< 12 passagiers)	Niet- commerciële overheids- schepen	Vissersschepen	Niet-commerciële pleziervaartuigen	Militaire schepen	Niet mechanisch aangedreven schepen	Houten schepen van primitieve bouw
Zeevaart- inspectie- reglement (algemene technische normen)	- toepasselijk - uitsluitend binnenlandse reizen in beperkt vaargebied langs de kust: nvt	nvt	- toepasselijk - beperkt vaargebied langs de kust: nvt	nvt	- toepasselijk - beperkt vaargebied langs de kust: nvt	nvt	nvt	zie bestemming	zie bestemming
K.B. 12 november 1981 (passagiers- schepen met beperkt vaargebied langs de kust)	- uitsluitend binnenlandse reizen in beperkt vaargebied langs de kust - zoniet: nvt	nvt	nvt	nvt	- indien meer dan 12 passagiers en uitsluitend binnenlandse reizen in beperkt vaargebied langs de kust - zoniet: nvt	nvt	nvt	zie bestemming	zie bestemming
K.B. 11 maart 2002 (passagiers- schepen voor binnenlandse zeereizen)	- binnenlandse reizen en gebouwd na 1 juli 1998, of - binnenlandse reizen, gebouwd voor 1 juli 1998 en meer dan 24 m lang. - originelen en replica's van vóór 1965 ontworpen historische passagiersschepen: nvt - met beperkingen K.B. 12 november 1981: nvt	nvt	nvt	nvt	indien meer dan 12 passagiers: - binnenlandse reizen en gebouwd na 1 juli 1998, of - binnenlandse reizen, gebouwd voor 1 juli 1998 en meer dan 24 m lang. - originelen en replica's van vóór 1965 ontworpen historische passagiersschepen: nvt - met beperkingen K.B. 12 november 1981: nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
K.B. 23 oktober 2001 (visser- vaartuigen)	nvt	nvt	nvt	nvt	meer dan 24 m lang en minder dan 12 passagiers	nvt	nvt	zie bestemming	zie bestemming

	Passagiers- schepen (> 12 passagiers)	Commerciële pleziervaartuigen (< 12 passagiers)	Commerciële “vracht”- schepen (< 12 passagiers)	Niet- commerciële overheids- schepen	Vissersschepen	Niet-commerciële pleziervaartuigen	Militaire schepen	Niet mechanisch aangedreven schepen	Houten schepen van primitieve bouw
K.B. 15 maart 1966 (plezier- vaartuigen)	nvt	tussen 2,5 en 24 m lang	nvt	nvt	nvt	tussen 2,5 en 24 m lang	nvt	zie bestemming	zie bestemming
K.B. 23 februari 2005 (plezier- vaartuigen)	nvt	- tussen 2,5 en 24 m lang en voor het eerst binnen de EER in de handel gebracht of in gebruik genomen - originelen en replica's van vóór 1950 ontworpen historische vaartuigen en stoomschepen: nvt	nvt	nvt	nvt	- tussen 2,5 en 24 m lang en voor het eerst binnen de EER in de handel gebracht of in gebruik genomen - originelen en replica's van vóór 1950 ontworpen historische vaartuigen en stoomschepen: nvt	nvt	zie bestemming	zie bestemming
K.B. 27 april 2007 (uitstoot van zwaveloxide)	toepasselijk						nvt	zie bestemming	zie bestemming

3. PRAKTISCHE EN REGELGEVINGSTECHNISCHE KNELPUNTEN

3.1. Knelpunten in de praktijk

70. Een deel van de ondervraagde particuliere eigenaars van historische vaartuigen vindt dat de Scheepvaartcontrole bij de inspectie van historische vaartuigen een weinig soepele houding aanneemt. Zij zou enkel begaan zijn met de veiligheid en niet met het erfgoedkarakter van historische vaartuigen. Omwille van hun erfgoedwaarde zouden historische vaartuigen volgens de eigenaars best in hun oorspronkelijke staat blijven. Allerhande veiligheidseisen vergen echter aanpassingen aan de vaartuigen.

De Scheepvaartcontrole zou zich, nog volgens de eigenaars van historische vaartuigen, bij haar inspecties baseren op de regelgeving voor grote koopvaardij schepen, terwijl deze normen niet aangepast zijn aan de situatie van het varend erfgoed.

Hierbij dient onmiddellijk te worden vermeld dat sommige andere scheepseigenaars juist vonden dat de Scheepvaartcontrole bij de inspectie van hun schip een zeer constructieve houding aannam en wel degelijk begrip had voor het belang van het maximale behoud van het schip in de oorspronkelijke staat.

Harerzijds vermeldt de Scheepvaartcontrole als belangrijkste redenen voor het soms stroeve verloop van de inspecties en de certificering:

- de onzekerheid over de veiligheid van historische vaartuigen en over de zorgvuldigheid van hun eigenaars,
- de bezorgdheid om de buitenlandse erkenning van de bevindingen en certificaten van de Belgische Scheepvaartcontrole, en
- de vrees voor overheidsaansprakelijkheid wanneer een door de Scheepvaartcontrole gecertificeerd historisch vaartuig in een ongeval zou betrokken geraken²¹⁷.

Doorgaans zou de inspectie en certificering vrij vlot kunnen verlopen op voorwaarde dat de eigenaar of initiatiefnemer een goed onderbouwd dossier kan voorleggen, waarbij voldoende aandacht aan veiligheidsaspecten is geschonken. Daarvoor zou het nuttig zijn dat scheepseigenaars zich vrijwillig laten begeleiden door deskundigen terzake, zoals Register Holland. Deze laatste organisatie is echter niet door de Belgische overheid belast met het uitvoeren van de inspecties en controles die voor de afgifte van wettelijke certificaten vereist zijn. Dit heeft voor gevolg dat deze inspecties in elk geval nog door de Scheepvaartcontrole

²¹⁷ In geval van bedrog, zware schuld of lichte schuld die bij hen eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt, zouden de personeelsleden van de Scheepvaartcontrole zelfs persoonlijk aansprakelijk kunnen worden gehouden (art. 2 Wet 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen, *B.S.* 27 februari 2003; art. 18 Wet 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, *B.S.* 22 augustus 1978).

of, desgevallend, een door haar met deze inspecties belaste erkende organisatie dienen te gebeuren.

Een aantal eigenaars van historische vaartuigen gaf aan van mening te zijn dat de bestaande regelgeving niet is aangepast aan de specificiteit van historische vaartuigen. België zou volgens hen het enige land in de regio zijn dat geen specifieke regelgeving voor historische vaartuigen heeft. Aangezien het onderzoek van buitenlandse rechtssystemen buiten het bereik van deze studie valt, werd deze laatste stelling niet nader geverifieerd.

71. Uit gesprekken met eigenaars van historische vaartuigen bleek voorts dat er heel wat onduidelijkheid bestaat over de rol van classificatiemaatschappijen en de verhouding tussen de inspecties en de certificaten van classificatiemaatschappijen en de inspecties en certificaten van de Scheepvaartcontrole.

Schepen die werden gebouwd (of verbouwd) volgens de regels van Register Holland, een Nederlands klassebureau met heel wat expertise op het gebied van historische schepen, zouden niet onder de Belgische vlag mogen varen. Vele replica's van historische vaartuigen worden, om kosten te besparen, gebouwd (of verbouwd) volgens de – minder strenge – regels van Register Holland. Deze schepen worden vervolgens vaak geconfronteerd met een weigering van de Scheepvaartcontrole om de wettelijk vereiste certificaten af te leveren.

Er is geen samenwerking tussen Register Holland en de Belgische Scheepvaartcontrole, dit in tegenstelling tot de situatie in Nederland, waar de Inspectie Verkeer en Waterstaat een overeenkomst heeft gesloten met Register Holland. Op grond van deze overeenkomst voert Register Holland een aantal wettelijke inspecties op zeilende zeeschepen uit in plaats van de Nederlandse overheid. Op basis van die inspecties kunnen de schepen vervolgens de door de regelgeving vereiste certificaten bekomen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In Nederland lijkt dit systeem goed te functioneren. In België is het op heden niet mogelijk om Register Holland (of een andere vergelijkbare instantie) de wettelijke inspecties te laten uitvoeren.

3.2. Knelpunten in de regelgeving

3.2.1. Bevoegdheidsverdeling binnen België

72. De bevoegdheidsverdeling binnen het federale België kan als eerste strikt juridisch knelpunt worden geïdentificeerd. Zoals hoger werd aangegeven, vallen technische voorschriften met betrekking tot historische vaartuigen principieel onder de federale

bevoegdheid, hoewel de gewestregeringen bij het ontwerpen ervan dienen te worden betrokken. De bescherming van de “varende monumenten” valt volgens de Raad van State evenwel onder de bevoegdheid van de Gemeenschappen inzake het cultureel patrimonium. De beheerder van de meeste overheidsschepen, DAB Vloot, is dan weer een Vlaamse overheidsdienst die vooral gewestbevoegdheden uitoefent, met name het beloodsen te water, de vaarwegmarkering en de hulpverlening en zeereddingsdienst.

Op het vlak van de te volgen procedure voor de betrokkenheid van de gewestregeringen bij het ontwerpen van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen, hebben de federale en gewestelijke regeringen een Protocol²¹⁸ gesloten. Aangezien de gemeenschapsbevoegdheden en de gewestbevoegdheden, wat Vlaanderen betreft, door één en dezelfde Vlaamse regering worden uitgeoefend, kan worden besloten dat er, op het gebied van de totstandkoming van de regelgeving, reeds een zekere vorm van overleg bestaat tussen de overheid die bevoegd is voor de bescherming van het varende erfgoed en de overheid die bevoegd is voor de technische voorschriften met betrekking tot historische vaartuigen.

Op het gebied van de tenuitvoerlegging van de regelgeving lijkt er echter geen enkele vorm van overleg aan de betrokken overheden te worden opgelegd. Dit heeft, minstens potentieel, tot gevolg dat de uitoefening van de bevoegdheden geschiedt zonder voldoende rekening te houden met de beleidskeuzes van het andere bevoegdheidsniveau. Bij de toepassing van de regelgeving inzake technische voorschriften voor schepen wordt mogelijk te weinig rekening gehouden met de erfgoedwaarde van historische vaartuigen.

3.2.2. Knelpunten inzake het toepassingsgebied van het SOLAS-Verdrag

73. Het SOLAS-Verdrag is, in principe en behoudens uitzonderingen, niet toepasselijk op niet-mechanisch aangedreven vaartuigen en op houten schepen van primitieve bouw. Er zijn echter geen uniforme interpretaties van deze begrippen voorhanden. Uit de praktijk blijkt dat dit aanleiding kan geven tot heel wat uiteenlopende meningen over het toepassingsgebied van het verdrag. Een bijzondere illustratie is de hoger besproken discussie of zeilschepen die met een hulpmotor zijn uitgerust, al dan niet onder de uitzondering vallen.

Aangezien heel wat historische vaartuigen zeilschepen zijn, en sommige historische vaartuigen uit hout zijn vervaardigd, is deze problematiek voor de sector bijzonder relevant.

Uniforme internationale afspraken over de interpretatie van deze begrippen lijken absoluut noodzakelijk te zijn, teneinde aan de eigenaars van historische vaartuigen rechtszekerheid te verschaffen.

²¹⁸ Protocol van 10 november 1994 tot regeling van de betrokkenheid van de Executieven bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen, B.S. 30 november 1994.

3.2.3. Knelpunten inzake niet-commerciële overheidsschepen

74. Zoals hoger werd aangegeven, vallen overheidsschepen die voor een niet-commerciële bestemming, zoals een openbare dienst, worden ingezet in principe niet onder de Belgische Wet op de veiligheid van de vaartuigen en zijn uitvoeringsbesluiten. Zij zijn dan ook niet onderworpen aan het toezicht van de Scheepvaartcontrole.

Deze schepen zijn echter niet noodzakelijk vrijgesteld van de voorschriften vervat in internationale verdragen, zoals het SOLAS-Verdrag en het Load Lines-Verdrag. Bijgevolg zouden deze schepen in het buitenland aan havenstaatcontrole kunnen worden onderworpen. De controle-autoriteiten zouden de internationale certificaten van dergelijke schepen kunnen opvragen en ze aan controles onderwerpen om hun overeenstemming met de internationale voorschriften na te gaan.

Naar Belgisch recht lijkt op heden evenwel geen rechtsgrond voorhanden te zijn voor de inspectie van dergelijke schepen door de Scheepvaartcontrole en evenmin voor de uitreiking van certificaten aan dergelijke schepen. Daar komt nog bij dat dergelijke schepen tot op heden niet kunnen worden geregistreerd in België en derhalve ook geen vlag mogen voeren en geen zeebrief hebben²¹⁹. Deze schepen hebben als het ware geen internationaal erkend juridisch statuut.

Deze problematiek treft vooral de overheidsschepen die worden beheerd door de DAB Vloot. Sommige overheidsschepen waarvan de DAB Vloot de administratieve opvolging verzorgt, kunnen worden beschouwd als historische schepen. Hierbij dient meteen te worden opgemerkt dat het praktische beheer van deze historische schepen doorgaans in handen van private organisaties en verenigingen is. Het beheer van historische schepen behoort immers niet tot de kerntaken van DAB Vloot.

Militaire schepen zijn in principe uitgesloten van het toepassingsgebied van alle relevante internationale verdragen, wat niet wegneemt dat de Staat in bepaalde gevallen wel de verplichting heeft om deze schepen voor zover redelijk en haalbaar de internationale voorschriften te laten naleven.

Voor de volledigheid dient te worden opgemerkt dat tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en de DAB Vloot momenteel een overeenkomst tot stand wordt voorbereid, als uitvoeringselement van het Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur

²¹⁹ Art. 2, § 1, art. 3, § 1 en art. 11 Wet 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, *B.S.* 29 december 1990; Art. 2, eerste lid Koninklijk Besluit 4 april 1996 betreffende de registratie van zeeschepen en het in werking treden van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen, *B.S.* 11 mei 1996.

Kustwacht²²⁰, waarbij de DAB Vloot de verbintenis zal opnemen om zich te conformeren aan een aantal relevante internationale verdragen, waaronder SOLAS, Load Lines en MARPOL en aan de Belgische Wet op de veiligheid van de vaartuigen. Deze overeenkomst zou naar verluidt echter slechts toepasselijk worden op vaartuigen waarvan de kiel werd gelegd na 23 februari 1994. Zij zou dus niet toepasselijk worden op historische vaartuigen.

3.2.4. Knelpunten inzake commerciële pleziervaartuigen

75. Commercieel geëxploiteerde pleziervaartuigen, die minder dan 12 passagiers vervoeren, vallen in principe onder de relevante internationale verdragen. Bijgevolg zouden deze schepen in het buitenland aan havenstaatcontrole kunnen worden onderworpen. De controleautoriteiten zouden de internationale certificaten van dergelijke schepen kunnen opvragen en ze aan controles onderwerpen om hun overeenstemming met de internationale voorschriften na te gaan.

Hoewel de Wet op de veiligheid van de vaartuigen erop van toepassing is, zijn in het Belgische intern recht echter geen specifieke voorschriften voor pleziervaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter voorhanden. Deze reglementaire lacune treft mede de commercieel geëxploiteerde historische pleziervaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter.

Bij gebrek aan Belgische regelgeving terzake, past de Scheepvaartcontrole de Britse *Large Commercial Yacht Code* toe op deze schepen. Hiervoor is echter strikt genomen geen rechtsgrond voorhanden.

3.2.5. Knelpunten inzake historische vaartuigen in het algemeen

76. Schepen die uitzonderlijk een internationale reis ondernemen, kunnen onder het SOLAS-Verdrag door de vlaggenstaat worden vrijgesteld van de SOLAS-voorschriften, op voorwaarde dat de vlaggenstaat van mening is dat zij voor de voorgenomen reis voldoende veilig zijn. Een gelijkaardige uitzonderingsmogelijkheid figureert in de Belgische Wet op de veiligheid van de vaartuigen. Voor een bijzondere reis kunnen schepen een toelating tot afvaart krijgen voor de duur en onder de voorwaarden bepaald door de Scheepvaartcontrole. Zij vallen dan voor het overige niet onder de Belgische veiligheidsregelgeving.

²²⁰ B.S. 23 oktober 2006.

Van deze uitzonderingsmogelijkheden wordt naar verluidt soms gebruik gemaakt wanneer bepaalde historische schepen, zoals de Mercator, uitzonderlijk een internationale reis dienen te ondernemen.

Voor schepen die niet onder het SOLAS-Verdrag vallen, bestaat er echter geen internationale rechtsgrond voor een dergelijke vrijstelling. Het risico bestaat dat buitenlandse autoriteiten bij een havenstaatcontrole strengere veiligheidseisen dan de Belgische Scheepvaartcontrole op een dergelijk schip zouden toepassen.

Omdat deze vrijstellingsmogelijkheden slechts in uitzonderlijke gevallen kunnen worden toegepast, bieden zij hoe dan ook geen geschikt regelgevend kader om historische schepen blijvend in de vaart te houden.

77. In België is geen bijzondere regelgeving voor varende historische zeeschepen voorhanden. Dit heeft in principe voor gevolg dat aan alle normale vereisten voor zeegaande schepen moet worden voldaan. Zoals hoger werd uiteengezet, wordt in de relevante internationale verdragen veelal rekening gehouden met de bouwdatum van het schip. Wat betreft fundamentele scheepsbouwtechnische voorschriften dient een schip normalerwijze te voldoen aan de normen die op het ogenblik van de bouw van het schip van toepassing waren. Sommige voorschriften inzake uitrusting en materiaalkeuze zijn echter van toepassing op alle schepen ongeacht hun bouwdatum.

In het Zeevaartinspectiereglement wordt bepaald dat de in dat reglement opgenomen voorschriften eveneens van toepassing zijn op bestaande schepen. Er zullen echter geen langdurige en kostelijke ombouwingen of aanvullingen worden opgelegd, wanneer deze buiten verhouding zijn met de werkelijke voordelen die er zouden kunnen uit voortvloeien en de verbeteringen zullen beperkt blijven tot hetgeen mogelijk en redelijk is met het oog op een grotere veiligheid en betere accommodatie. Er wordt niet uitdrukkelijk bepaald dat bij deze afweging rekening kan worden gehouden met de erfgoedwaarde van historische schepen.

De toepassing van na de bouw van historische vaartuigen totstandgekomen of verstrengde normen kan leiden tot hoge kosten en kan de historische erfgoedwaarde van de schepen aantasten.

78. Schepen waarop het SOLAS-Verdrag toepasselijk is, zouden door de Belgische Scheepvaartcontrole onder de SPS-Code kunnen worden gecertificeerd. Bijgevolg zouden zij slechts aan de SOLAS-voorschriften voor vrachtschepen dienen te voldoen en niet aan deze voor passagiersschepen. Deze mogelijkheid bestaat echter enkel voor échte SPS-vaartuigen, zoals opleidingsschepen. Voor historische vaartuigen waarmee men “zeedopen” zou willen organiseren, is dit geen oplossing. Deze schepen zijn onderworpen aan de strengere SOLAS-voorschriften voor passagiersschepen van zodra zij meer dan 12 passagiers vervoeren.

Daarnaast dient te worden opgemerkt dat ook de naleving van de SOLAS-voorschriften voor vrachtschepen voor sommige historische vaartuigen onhaalbaar kan zijn.

79. Een oplossing voor de problematische positie van historische schepen in het raam van de generieke veiligheids- en milieuregelgeving lijkt te kunnen bestaan in de creatie van een bijzonder regelgevend kader voor historische schepen. Op het eerste gezicht zou een dergelijk kader echter op internationaal niveau tot stand moeten komen. In het nationaal recht mag immers niet worden afgeweken van de bindende relevante verdragen, zoals SOLAS, Load Lines en MARPOL. Een eventuele rechtsgrond om alsnog in het nationaal recht een bijzonder regime tot stand te brengen zou kunnen bestaan in een ruime interpretatie van de verdragsbepalingen volgens welke vlaggenstaten equivalente alternatieven mogen toelaten. Dit is de basisfilosofie van het London Memorandum of Understanding, waarbij inmiddels reeds de scheepvaartcontrole-autoriteiten van 9 Europese lidstaten partij zijn. Ook de *Large Commercial Yacht Code* van de Britse Maritime and Coastguard Agency (MCA) is op dit principe gebaseerd. Daarnaast lijkt ook binnen de grenzen van de beleidsvrijheid die aan de vlaggenstaten wordt gelaten om welbepaalde voorschriften van inz. het SOLAS-Verdrag slechts op oudere schepen toe te passen voor zover dit uitvoerbaar en redelijk is, eventueel een uitzonderingsregime voor historische schepen te kunnen worden ontwikkeld. Voor schepen die niet aan de internationale verdragen zijn onderworpen, zou een afwijkend regime hoe dan ook op Europees of Belgisch niveau tot stand kunnen komen.

Een bijzondere regelgeving met uniforme voorschriften voor historische vaartuigen lijkt zeer moeilijk tot stand te brengen omwille van de grote diversiteit binnen de doelgroep. Terwijl de technische aspecten van koopvaardij schepen sterk gestandaardiseerd zijn, is dit allerm minst het geval voor historische vaartuigen. De regelgeving zou alleszins niet “descriptief” mogen zijn, zoals het SOLAS-Verdrag en het Zeevaartinspectiereglement. Zij zou, minstens op bepaalde gebieden, geen precieze materiaalkeuze, afmetingen e.d. mogen voorschrijven, aangezien de naleving van dergelijke voorschriften ingrijpende wijzigingen en verlies van erfgoedwaarde met zich zou kunnen brengen. Een “goal-oriented” aanpak, waarbij enkel de te bereiken resultaten worden vastgesteld, en/of een “probabilistische” methode, waarbij de vereiste waarschijnlijkheid van bepaalde toestanden van het schip wordt vastgesteld²²¹, zou meer geschikt zijn. Gelet op de grote diversiteit van de historische vaartuigen lijkt de theoretisch beste oplossing te zijn om geen uniforme materiële voorschriften voor historische vaartuigen aan te nemen, maar enkel een rechtsgrond te creëren om afwijkingen van de normaliter toepasselijke technische voorschriften ter behoeve van het behoud van de erfgoedwaarde te aanvaarden, op voorwaarde dat een equivalent niveau van veiligheid wordt gegarandeerd. Anderzijds geeft de flexibiliteit bij de toepassing van dergelijke regelgeving mogelijk aanleiding tot rechtsonzekerheid.

²²¹ Dergelijke probabilistische regelgeving werd ook al toegepast in de technische voorschriften bij het Koninklijk Besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zee reizen worden gebruikt, *B.S.* 16 maart 2007.

Volgens de Scheepvaartcontrole is van een aan de noden van historische vaartuigen aangepaste regelgeving tot op heden geen werk gemaakt wegens een personeelsgebrek, een grote werkdruk door de noodzakelijke omzetting van de recente Europese richtlijnen op het gebied van de scheepvaart en een eerder beperkte politieke aandacht voor de sector van het varend erfgoed.

3.2.6. Knelpunten inzake de internationale erkenning van een nationaal uitzonderingsregime

80. België is geen partij bij het Memorandum of Understanding van Londen. Daardoor kunnen Belgische historische vaartuigen, die van de Scheepvaartcontrole een aangepast certificaat zouden krijgen, geen aanspraak maken op erkenning in het buitenland bij havenstaatcontrole.

De Belgische Staat heeft totnogtoe weinig belang gesteld in het Memorandum. Wegens de relatief kleine omvang van de Belgische historische vloot is de problematiek minder nijpend dan in bepaalde andere landen, zoals Nederland.

Het Memorandum of Understanding is een overeenkomst gesloten tussen de maritieme autoriteiten van de partijen. Het gaat klaarblijkelijk niet om een juridisch bindend internationaal verdrag²²².

81. Zelfs wanneer België partij zou worden bij het London Memorandum of Understanding, lijkt zulks niet noodzakelijk alle problemen inzake erkenning op te lossen. Tussen Denemarken, Duitsland en Nederland, die allen partij zijn bij het London MoU, bestaan bijvoorbeeld ernstige betwistingen over traditionele zeilschepen. Denemarken, en naar verluidt ook Duitsland is van mening dat traditionele zeilschepen met meer dan 12 passagiers aan het SOLAS-Verdrag moeten voldoen en aanvaardt voor deze schepen, in strijd met het MoU, geen bijzondere certificaten op basis van de Nederlandse “CCV-Rules” (Commercial Cruising Vessel)²²³. Voorts zou er discussie bestaan over de vraag of traditionele schepen die commercieel worden geëxploiteerd, met betalende passagiers, hoegenaamd onder de toepassing van het MoU kunnen vallen. Naar verluidt zou recent een juridisch geschil zijn gerezen over de vraag of een verplichting tot wederzijdse erkenning van certificaten

²²² Over de rechtskracht van MoU's, zie o.m. Shaw, M.N., *International Law*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008, 906.

²²³ Voor meer informatie over de geschillen tussen Nederland, Denemarken en Duitsland in verband met traditionele zeilschepen op de Baltische zee, zie <http://www.certificering-zeilvaart.nl/wp/> en www.tv2fyn.dk/modules/fsArticle/download.php?fileid=160.

voortvloeit uit de algemene Gemeenschapsrechtelijke principes inzake vrij verkeer. In het raam van voorliggende studie wordt hier niet op ingegaan.

3.3. Besluiten

82. In het algemeen kan worden vastgesteld dat er enig wederzijds onbegrip bestaat tussen de practici, met aan de ene kant de eigenaars van historische vaartuigen en aan de andere kant de Scheepvaartcontrole. Een deel van de ene zijde signaleert als een knelpunt de weinig soepele houding van de Scheepvaartcontrole en het niet begaan zijn van deze overheid met het erfgoedkarakter van hun schepen. De andere zijde signaleert dat vaak onvoldoende aandacht aan de veiligheidsaspecten wordt geschonken vooraleer een schip ter inspectie wordt aangeboden. De Scheepvaartcontrole is voorts bezorgd om de erkenning van haar certificaten in het buitenland en de eventuele overheidsaansprakelijkheid bij een ongeval met een gecertificeerd historische vaartuig. Alle betrokkenen erkennen dat de huidige regelgeving onvoldoende is aangepast aan de specificiteit van historische vaartuigen en betreuren dat de huidige regelgeving geen samenwerking toelaat tussen de Scheepvaartcontrole en in historische vaartuigen gespecialiseerde organisaties zoals Register Holland.

Een volgend knelpunt in de huidige regelgeving is de bevoegdheidsverdeling binnen het federale België. De bescherming van het varende erfgoed en de technische voorschriften voor vaartuigen vallen in verschillende bevoegdheidsniveaus en op het gebied van de tenuitvoerlegging van de regelgeving bestaat tussen de betrokken overheden geen enkele vorm van wettelijk georganiseerd overleg.

Voorts dienen een aantal problemen in verband met de afbakening van het toepassingsgebied van de onderscheiden normen worden aangestipt. De uitzonderingen in het SOLAS-Verdrag voor niet-mechanisch aangedreven vaartuigen en houten schepen van primitieve bouw kunnen aanleiding geven tot interpretatiemoeilijkheden. Binnen België bevinden de categorieën van de overheidsschepen met een niet-commerciële bestemming en de pleziervaartuigen van meer dan 24 meter lang, waartoe een groot aantal historische vaartuigen behoren, in zekere mate in een regelgevende lacune. Dit is vooral een groot probleem wanneer deze vaartuigen buitenlandse havens aanlopen.

Er is in België geen bijzondere regelgeving voor varende historische vaartuigen voorhanden. Men dient zich te behelpen met uitzonderlijk toegekende vrijstellingen voor bijzondere reizen. Op deze basis kunnen historische vaartuigen echter niet permanent in de vaart blijven. Daartoe dienen zij zich, minstens gedeeltelijk, aan te passen aan de algemeen toepasselijke technische voorschriften, wat kan leiden tot hoge kosten en hun erfgoedwaarde kan aantasten. Certificering onder de Code voor “Special Purpose Ships” biedt meestal geen uitweg aangezien dit slechts mogelijk is voor echte SPS-vaartuigen, zoals opleidingsschepen, en niet voor schepen waarmee men “zeedopen” en dergelijke organiseert en aangezien vele

historische vaartuigen ook niet aan de volgens de SPS-Code toepasselijke normen kunnen voldoen.

Een eventueel bijzonder regelgevend kader voor historische vaartuigen lijkt op internationaal niveau tot stand te moeten komen aangezien de meeste normen, waarvan dient te worden afgeweken, zelf op dit internationale niveau worden uitgewerkt. Bij nader toezien blijken deze internationale normen wel degelijk een zekere beleidsruimte aan de vlaggenstaten te laten om zelf afwijkende regelingen te creëren. Hoe dan ook lijkt een bijzondere regelgeving voor historische vaartuigen met uniforme voorschriften zeer moeilijk tot stand te brengen gelet op de grote diversiteit van de historische vaartuigen. Zij mag alleszins niet descriptief zijn en dient eerder de te bereiken resultaten op gebied van veiligheid voor te schrijven. Wanneer de regelgeving echter te veel ruimte voor interpretatie aan de Scheepvaartcontrole laat, kan dit dan weer aanleiding geven tot rechtsonzekerheid.

België is tot op heden geen partij bij het London Memorandum of Understanding, waardoor de Belgische historische vaartuigen die van de Scheepvaartcontrole een aangepast certificaat zouden krijgen, geen aanspraak kunnen maken op erkenning bij havenstaatcontrole. Gelet op de bestaande betwistingen tussen de landen die wel partij zijn bij het MoU, lijkt een toetreding door België hoe dan ook niet in staat om alle problemen inzake erkenning op te lossen.

4. BELEIDSAANBEVELINGEN

4.1. Aanbevelingen voor de internationale regelgeving

83. Uit de bovenstaande analyse is gebleken dat er nood is aan aangepaste regelgeving voor historische vaartuigen. Aangezien het merendeel van de technische voorschriften voor zeegaande schepen binnen de Internationale Maritieme Organisatie worden uitgewerkt, lijkt een uitzonderingsregime voor historische vaartuigen op dit niveau te moeten worden gecreëerd.

Een minimale aanpassing van de bestaande regelgeving zou kunnen inhouden dat in de relevante IMO-verdragen (SOLAS, Load Lines en eventueel MARPOL) een bepaling zou worden ingevoegd die de vlaggenstaten machtigt om ten aanzien van historische vaartuigen afwijkingen toe te staan teneinde hun erfgoedkarakter te vrijwaren. Dit zou belangrijke gevolgen hebben, aangezien een dergelijke bepaling de verantwoordelijkheid voor de navolging van de internationale verdragen door historische vaartuigen geheel bij de vlaggenstaat zou brengen. Behoudens beperkingen ingevolge het gemeenschapsrecht, zou België dan geheel vrij zijn wat betreft de technische voorschriften voor de Belgische historische vaartuigen.

Een andere mogelijkheid is de opname in de verdragen van een uitgewerkt geheel van afwijkende voorschriften voor historische vaartuigen. In het SOLAS-Verdrag zou zulks via een aparte Code kunnen geschieden, zoals ook reeds voor andere types schepen bestaat²²⁴. Ten behoeve van de erkenning van de op basis van de code opgestelde certificaten bij havenstaatcontrole, zou een dergelijke code best een verplichtend karakter hebben. Het uitwerken van een bijzonder geheel van voorschriften voor historische vaartuigen lijkt uiterst moeilijk te zijn gelet op de grote diversiteit van de vaartuigen op het gebied van scheepsbouw en bestemming. In elk geval zouden de voorschriften voldoende flexibel moeten zijn. Dit zou kunnen worden bereikt door doelregelgeving (“goal oriented rules”), waarbij niet de middelen, maar enkel de vereiste resultaten worden voorgeschreven. De voorschriften dienen, aan de hand van wetenschappelijke kennis over historische scheepsbouwtechnieken, degelijk te worden onderbouwd. Tegenover de minder ingrijpende scheepsbouwkundige normen zouden hogere eisen op het gebied van de bemanning kunnen staan.

84. De vertegenwoordiging van België binnen de Internationale Maritieme Organisatie wordt formeel uitsluitend verzorgd door de federale overheid²²⁵. Een eventueel Belgisch initiatief voor de bovenstaande aanpassingen van de IMO-verdragen zou derhalve via de FOD Mobiliteit en Vervoer dienen te verlopen. Een hoge vertegenwoordiger van de FOD

²²⁴ Zie bijv. de HSC Code voor hogesnelheidsvaartuigen en de IBC-Code en de IGC-Code, respectievelijk voor chemicaliën- en gastankers.

²²⁵ Van Hooydonk, E., *Schip van staat met slagzij*, Antwerpen-Apeldoorn, Maklu, 2006, 137-138, nr. 87.

Mobiliteit en Vervoer liet naar aanleiding van onderhavige studie informeel uitschijnen dat een Belgisch voorstel om de uitzonderingssituatie van historische vaartuigen op de agenda van de IMO brengen, kan worden overwogen, op voorwaarde dat het een haalbaar voorstel zou zijn. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de door sommige nationale vertegenwoordigers binnen suborganen van de IMO reeds eerder aangenomen negatieve houding tegenover het in aanmerking nemen van erfgoedbelangen²²⁶. Minstens valt te overwegen om voor het gesuggereerde initiatief eerst op informele wijze bij de buurlanden steun te zoeken en eventueel een gezamenlijk voorstel uit te werken. Voorts kan best om de medewerking van de vereniging European Maritime Heritage worden verzocht.

4.2. Aanbevelingen voor de Europese Gemeenschapsregelgeving

85. Wanneer de aanpassingen van de internationale verdragen onmogelijk zouden blijken, of wanneer op niveau van de IMO enkel een machtiging van de vlaggenstaat zou worden ingevoerd om afwijkingen aan historische vaartuigen toe te staan, kan worden getracht een bijzonder rechtsregime voor historische vaartuigen te creëren op Europees niveau.

Vooreerst zou in Richtlijn 97/70/EG met betrekking tot vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt, een uitzondering voor historische vaartuigen kunnen worden ingevoegd. In de andere relevante richtlijnen worden historische vaartuigen reeds van de toepassing uitgesloten. Daarbij dient wel te worden opgemerkt dat de uitzonderingsbepalingen voor historische vaartuigen in de onderscheiden richtlijnen sterk uiteenlopen. Dit laatste lijkt evenwel geen bijzondere problemen te veroorzaken. De uitzonderingsbepaling voor vissersvaartuigen lijkt best te kunnen aansluiten bij degene voor passagiersvaartuigen, aangezien vissersvaartuigen die meer dan 12 passagiers vervoeren in principe mede als passagiersvaartuigen dienen te worden beschouwd.

Een meer ambitieuze doelstelling is de opname van een uitgewerkt geheel van geharmoniseerde voorschriften voor historische vaartuigen in een afzonderlijke richtlijn. Wegens de diversiteit van de historische vaartuigen zouden de voorschriften voldoende flexibel moeten zijn. De voorschriften dienen, aan de hand van wetenschappelijke kennis over historische scheepsbouwtechnieken, degelijk te worden onderbouwd. Tegenover de minder ingrijpende scheepsbouwkundige normen zouden hogere eisen op het gebied van de bemanning kunnen staan. Wanneer kan worden aangetoond dat zij een veiligheidsniveau garandeert dat equivalent is aan de SOLAS- en Load Lines-voorschriften, zou dergelijke

²²⁶ Informeel werd ons meegedeeld dat deze eerder negatieve houding ten aanzien van een bijzonder regime voor traditionele schepen mogelijk zou worden ingegeven door een vrees van sommige landen dat hun eigen traditionele vloot niet zou kunnen voldoen aan de strengere normen, bijv. op het gebied van de bemanning, die met dergelijk regime zouden gepaard gaan. Andere bronnen geven aan dat de reden eerder de angst voor misbruiken is. Dit laatste probleem lijkt echter te kunnen worden opgelost door een zorgvuldige formulering van de bepalingen van het uitzonderingsregime.

Europese regelgeving in overeenstemming zijn met deze verdragen. Beide verdragen staan immers uitdrukkelijk equivalente onderdelen, materialen, instrumenten, toestellen en voorzieningen toe. Een ruime interpretatie van deze verdragsbepalingen is, zoals gezegd, de basisfilosofie van het London Memorandum of Understanding en van de *Large Commercial Yacht Code* van de Britse Maritime and Coastguard Agency (MCA) en lijkt derhalve gemeenzaam te worden aanvaard. Daarnaast zou de regelgeving gesteund kunnen worden op de verdragsbepalingen die toestaan om bepaalde voorschriften slechts op oudere schepen toe te passen voor zover dit uitvoerbaar en redelijk is. Voor niet aan de SOLAS- en Load Lines-Verdragen onderworpen schepen rijst het probleem van de overeenstemming met de verdragen vanzelfsprekend niet.

Een derde mogelijkheid zou louter de wederzijdse erkenning tussen de EG-lidstaten van de bijzondere certificaten voor historische vaartuigen kunnen behelzen. Het zou dan aan de lidstaten zelf worden overgelaten om een bijzonder rechtsregime voor historische vaartuigen te creëren. Dit zou neerkomen op een opname van het London Memorandum of Understanding in het gemeenschapsrecht, eventueel met een aantal wijzigingen teneinde het toepassingsgebied duidelijker af te bakenen.

86. De vertegenwoordiging en de standpuntbepaling van België in de Raad van de Europese Unie wordt geregeld door het Samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de Federale Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten, met betrekking tot de vertegenwoordiging van het Koninkrijk België in de Ministerraad van de Europese Unie. Via de aldaar bepaalde procedure zou een Belgisch voorstel voor Europese regelgeving inzake historische vaartuigen kunnen worden geïnitieerd. Voor het uitwerken van dergelijk voorstel kan best om de medewerking van de vereniging European Maritime Heritage worden verzocht.

Gelet op het feit dat de bestaande Europese regelgeving reeds uitzonderingen toestaat voor historische vaartuigen en dat het London Memorandum of Understanding reeds 9 Europese lidstaten als partij telt, lijkt de creatie van een bijzondere Europese regelgeving voor historische vaartuigen niet bij voorbaat onhaalbaar te zijn. Het feit dat in het kader van Richtlijn 2006/87/EG momenteel een bijzonder regime voor historische binnenschepen wordt uitgewerkt, is bovendien een belangrijk precedent waarop kan worden gesteund.

4.3. Aanbevelingen voor de Belgische regelgeving

87. Voor zover geen afdoende uitzonderingsregeling voor historische schepen op internationaal of Europees niveau zou kunnen worden gecreëerd, of wanneer deze regeling het aan de vlaggenstaat zou overlaten om bijzondere regelgeving voor historische vaartuigen in te voeren, dient te worden overwogen om de Belgische regelgeving aan te passen. Dit behoort

tot de federale bevoegdheden, maar de gewestregeringen dienen bij de totstandkoming van de desbetreffende regelgeving te worden betrokken.

Een louter Belgisch uitzonderingsregime zou vanzelfsprekend de toepasselijke internationale verdragen en Europese regelgeving dienen te respecteren. Het zou kunnen worden gebaseerd op de verdragsbepalingen volgens welke vlaggenstaten equivalente alternatieven mogen toelaten en de ruimte krijgen om bepaalde voorschriften slechts op oudere schepen toe te passen voor zover dit uitvoerbaar en redelijk is.

Voor een Belgisch uitzonderingsregime voor historische vaartuigen zouden best bestaande buitenlandse uitzonderingsregelingen als voorbeeld worden gebruikt. Wanneer België *ex nihilo* nieuwe voorschriften voor historische vaartuigen zou creëren in zijn intern recht, valt te verwachten dat dit erkenningsproblemen in het buitenland zal meebrengen.

88. In artikel 161 van het Zeevaartinspectiereglement wordt bepaald dat de in dat reglement opgenomen voorschriften eveneens van toepassing zijn op bestaande schepen. Er zullen echter geen langdurige en kostelijke ombouwingen of aanvullingen worden opgelegd, wanneer deze buiten verhouding zijn met de werkelijke voordelen die eruit zouden kunnen voortvloeien en de verbeteringen zullen beperkt blijven tot hetgeen mogelijk en redelijk is met het oog op een grotere veiligheid en betere accommodatie. Een minimale wijziging van de regelgeving zou eruit kunnen bestaan dat artikel 161 uitdrukkelijk zou bepalen dat bij de afweging van de nadelen en de voordelen van ombouwingen en aanvullingen met de erfgoedwaarde van historische schepen rekening dient te worden gehouden. Dergelijke bepaling zou echter alleen betrekking hebben op de voorschriften van het Zeevaartinspectiereglement, terwijl er, zoals hoger werd aangetoond, nog vele andere technische voorschriften toepasselijk kunnen zijn op historische vaartuigen, afhankelijk van hun bestemming.

Een andere mogelijkheid is een meer uitgewerkt juridisch regime voor historische vaartuigen, bij voorkeur op te nemen in een apart Koninklijk besluit. Dergelijk besluit dient zodanig te worden opgesteld dat er voldoende flexibiliteit overblijft voor ad hoc-beoordelingen door de Scheepvaartcontrole. Dit is noodzakelijk omdat de categorie van historische vaartuigen wordt gekenmerkt door een grote diversiteit op het gebied van scheepsbouw en bestemming. De nodige flexibiliteit zou kunnen worden bereikt door doelregelgeving (“goal oriented rules”), waarbij niet de middelen, maar enkel de vereiste resultaten worden voorgeschreven. Ook hier kan worden aanbevolen dat dergelijk regime, aan de hand van wetenschappelijke kennis over historische scheepsbouwtechnieken, degelijk zou worden onderbouwd. Tegenover de minder ingrijpende scheepsbouwkundige normen zouden hogere eisen op het gebied van de bemanning kunnen staan.

De meest geschikte oplossing lijkt erin te bestaan om in de bijzondere regelgeving geen uniforme materiële voorschriften voor historische vaartuigen op te nemen, maar enkel uitdrukkelijk te bepalen dat historische vaartuigen omwille van hun erfgoedwaarde, en onder

bepaalde voorwaarden, mogen afwijken van de normaliter toepasselijke technische voorschriften. Een procedure zou kunnen worden uitgewerkt waarbij:

- de scheepseigenaar, bij de aanvraag van zowel de nationale als de internationale certificaten, aan de Scheepvaartcontrole meedeelt: a) dat zijn schip een historisch schip is, b) welke historische periode (en eventueel erfgoedwaarde) zijn schip vertegenwoordigt (dit dient op een behoorlijke wijze wetenschappelijk te worden onderbouwd), c) van welke toepasselijke voorschriften hij een afwijking wenst te bekomen en d) welke maatregelen werden genomen of zullen worden genomen teneinde een equivalent niveau van veiligheid te garanderen;
- de Scheepvaartcontrole certificaten²²⁷ kan uitreiken, waarin zij, na toetsing van de mededelingen van de scheepseigenaar, de motivering van de kwalificatie van het schip als historisch schip, van de historische periode (en eventueel erfgoedwaarde) die het vertegenwoordigt, van de toegestane afwijkingen en van de compenserende maatregelen opneemt;
- de Scheepvaartcontrole beperkingen kan opleggen op het vlak van de maximale belading, de te bevaren wateren, de meteorologische omstandigheden, de nautische omstandigheden, het maximale aantal personen aan boord, de momenten waarop het schip mag varen en de tijdsduur van de reizen²²⁸.

In afwachting van de voorgestelde bijzondere regelgeving voor historische vaartuigen zou de federale overheid een omzendbrief over de toepassing van technische normen op historische vaartuigen kunnen uitvaardigen. Dergelijke omzendbrief zou de Scheepvaartcontrole kunnen toestaan om bij de inspecties en de uitreiking van certificaten rekening te houden met de erfgoedwaarde van historische vaartuigen. Een omzendbrief is weliswaar enkel *soft law*. De rechtsonderhorigen kunnen er niet rechtstreeks rechten aan ontleen. De uitvaardiging van een dergelijke omzendbrief biedt geen definitieve oplossingen en zou slechts een eerste stap mogen zijn.

89. Met het oog op de afbakening van het toepassingsgebied van specifieke regelgeving met betrekking tot de technische voorschriften voor historische vaartuigen, zou alleszins de uitwerking van een begrippenapparaat met definities noodzakelijk zijn. Hiervoor zou eventueel kunnen worden teruggegrepen naar de definitie van “varend erfgoed” uit het Varend Erfgoeddecreet: “het nautisch erfgoed, inzonderheid de schepen, de boten en de drijvende inrichtingen met inbegrip van hun uitrusting en van hun voortstuwingsmiddelen, waarvan het behoud van algemeen belang is wegens hun historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde” (art. 2, 1°). Eventueel zou het toepassingsgebied zelfs kunnen worden beperkt tot “de historische schepen die als erfgoed beschermd zijn”. Anderzijds lijkt het wenselijk om niet alleen de als erfgoed beschermde

²²⁷ Internationale certificaten zowel als een bijzonder nationaal certificaat van deugdelijkheid.

²²⁸ De hier voorgestelde regeling is geïnspireerd door het voorstel van de vereniging European Maritime Heritage voor de toekomstige Europese regelgeving voor historische binnenschepen. Dit voorstel kan worden geraadpleegd op de website van de vereniging: <http://www.european-maritime-heritage.org/iwc.aspx>.

schepen, maar ook andere historische vaartuigen binnen het toepassingsgebied van de bijzondere regelgeving te brengen. Het lijkt daarenboven aangewezen om definities op te nemen van verschillende categorieën historische vaartuigen, zodat de regelgeving hiertussen een onderscheid zou kunnen maken.

De in te voeren bijzondere regelgeving lijkt ook replica's te moeten omvatten. Hoewel de problematiek van de conformiteit met moderne technische voorschriften minder nijpend is voor replica's, zijn een aantal afwijkingen noodzakelijk om de gelijkheid met het origineel te vrijwaren. Aangezien het voor replica's wel mogelijk is om te voldoen aan een groot deel van de moderne technische normen, dient de regelgeving alleszins een onderscheid te maken tussen echte historische schepen en nieuw gebouwde replica's.

De historische pleziervaartuigen die niet commercieel worden uitgebaat dienen bovendien niet te worden gelijkgesteld met de overige historische zeeschepen. Niet-commerciële pleziervaartuigen lijken aan minder vergaande veiligheidseisen te moeten worden onderworpen, aangezien de eigenaar van deze schepen de risico's van zijn eigen schip kent en aanvaardt.

90. Een bijkomende aanbeveling is de onderwerping van Belgische niet-commerciële overheidsschepen aan de federale Wet op de veiligheid van de vaartuigen, het Zeevaartinspectiereglement of een ander te creëren uitvoeringsbesluit en andere federale publiekrechtelijke regelgeving, zodat een wettelijke basis voor de registratie, inspectie en certificering wordt gecreëerd. De historische niet-commerciële overheidsschepen zouden dan mede onder het bovenvermelde uitzonderingsregime voor historische vaartuigen dienen te vallen.

In dit kader zou voorts kunnen worden overwogen om het beheer en de exploitatie van de historische overheidsschepen die eigendom zijn van het Vlaams Gewest toe te vertrouwen aan een nieuw op te richten Vlaamse overheidsinstelling. Wanneer de nieuwe instelling de vorm zou aannemen van een IVA zonder rechtspersoonlijkheid, zou zij kunnen worden opgericht bij besluit van de Vlaamse regering²²⁹. Indien zij echter over eigen rechtspersoonlijkheid zou moeten beschikken, lijkt voor de oprichting een decreet vereist te zijn²³⁰. Het voorhanden zijn van een bijzondere instelling met het beheer en de exploitatie van deze schepen als doelstelling zou allicht leiden tot een grotere betrokkenheid van de Vlaamse overheid bij haar eigen varend erfgoed.

91. Zoals hoger vermeld, zijn in het Belgische intern recht geen specifieke voorschriften voor pleziervaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter voorhanden. Deze reglementaire

²²⁹ Art. 6, § 2 Kaderdecreet 18 juli 2003 bestuurlijk beleid, *B.S.* 22 augustus 2003.

²³⁰ Art. 10, § 2, 13 en 30 Kaderdecreet 18 juli 2003 bestuurlijk beleid, *B.S.* 22 augustus 2003.

lacune treft mede de commercieel geëxploiteerde historische pleziervaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter.

Daarom kan bijkomend worden aanbevolen om specifieke voorschriften voor deze pleziervaartuigen bij Koninklijk besluit te creëren. Deze voorschriften zouden door de *Large Commercial Yacht Code* van de Britse MCA kunnen worden geïnspireerd.

92. De Scheepvaartcontrole en de meeste grote classificatiemaatschappijen lijken niet over de nodige gespecialiseerde kennis te beschikken om historische schepen te keuren, die sterk afwijken van de moderne scheepstypes²³¹.

In Nederland bestaat een private organisatie, Register Holland, die over een sterke specialisatie en know-how beschikt met betrekking tot (vaak historische) zeegaande zeilschepen. Zij heeft in samenspraak met de Nederlandse Inspectie Verkeer & Waterstaat specifieke veiligheidseisen ontwikkeld voor zeegaande zeilschepen, die principieel niet onder het SOLAS-Verdrag en het Load Lines-Verdrag vallen: de “blauwe” en de “witte” rules. De Inspectie Verkeer & Waterstaat heeft een overeenkomst gesloten met Register Holland, volgens welke Register Holland, op verzoek en in opdracht van scheepseigenaars, inspecties verricht op zeilende passagiersschepen op zee met een lengte van meer dan 12 maar minder dan 40 meter en een maximum van 36 passagiers en op schepen met een lengte van 12 meter of minder. Indien een schip voldoet aan de toepasselijke regels, geeft Register Holland een klassecertificaat af, op basis waarvan de Inspectie Verkeer & Waterstaat vervolgens een wettelijk voorgeschreven certificaat afgeeft. Een ontheffing van één van de toepasselijke voorschriften kan Register Holland slechts na de voorafgaandelijke goedkeuring van de Inspectie Verkeer & Waterstaat verlenen. Een geschil tussen Register Holland en de scheepseigenaar over de toepassing van de regels dient te worden beslecht door de Inspectie Verkeer & Waterstaat.

Het lijkt aanbevelenswaardig om een dergelijk systeem ook in België in te voeren. Daardoor zouden de eigenaars van Belgische historische vaartuigen en de Belgische Scheepvaartcontrole gebruik kunnen maken van de know-how van Register Holland of andere geïnteresseerde private organisaties.

Luidens artikel 4, 5° van de Wet op de veiligheid van de vaartuigen bepaalt de Koning de voorwaarden waaronder de organisaties kunnen worden erkend en gemachtigd tot het uitvoeren van gehele of gedeeltelijke inspecties en controles van schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren in verband met certificaten met betrekking tot de veiligheid van

²³¹ Desondanks dient te worden opgemerkt dat Germanischer Lloyd wel beschikt over “class rules” voor pleziervaartuigen vanaf 6 meter lengte (zowel zeilschepen als motorschepen) en voor de tuigage van zeilschepen (zie <http://www.gl-group.com/infoServices/rules/pdfs/english/rlrp-e.pdf>). Ook Lloyd’s Register zou van oudsher betrokken zijn bij de classificatie van zowel zeil- als motoryachts (zie <http://www.lr.org/Industries/Marine/Ship+types/Yacht+services.htm>).

de scheepvaart en het voorkomen van verontreiniging door schepen en, in voorkomend geval, tot het afgeven en vernieuwen van die certificaten.

Op grond van artikel 4, § 1 van het Koninklijk Besluit van 29 februari 2004 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement²³² kan de minister bevoegd voor de maritieme zaken en de scheepvaart organisaties machtigen tot de uitvoering van inspecties en controles in verband met certificaten met inbegrip van het afgeven en vernieuwen van de betrokken certificaten, behalve de afgifte van het certificaat van deugdelijkheid bedoeld in artikel 5 van de wet op de veiligheid van de vaartuigen. Het Koninklijk besluit betreft, luidens artikel 1, a, b en d j° artikel 4, § 1, enkel die schepen waarop het SOLAS-Verdrag, het Load Lines-Verdrag en het MARPOL-Verdrag van toepassing zijn. Het beoogt de omzetting in Belgisch recht van de desbetreffende Europese Richtlijn 94/57/EG inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties²³³.

Overeenkomstig artikel 2, § 2 van het besluit en artikel 3, lid 2 van de richtlijn kunnen in principe enkel erkende organisaties worden belast met keuringswerkzaamheden. De minimumcriteria om als organisatie te worden erkend, opgenomen in de bijlage bij het besluit en de richtlijn, omvatten de vereisten om een vloot van ten minste 1000 zeeschepen met een gezamenlijk laadvermogen van niet minder dan 5 miljoen BRT onder klasse te hebben en om minimaal 100 full-time inspecteurs in dienst te hebben. Deze voorwaarden zijn evident enkel haalbaar voor internationale classificatiemaatschappijen met een grote koopvaardijvloot onder klasse. Kleinere organisaties die zich specifiek toeleggen op historische schepen, zoals Register Holland, kunnen nooit aan deze voorwaarden voldoen. Op grond van artikel 4, lid 2 van de richtlijn kunnen zij enkel een beperkte erkenning voor drie jaar verkrijgen, die slechts uitwerking heeft voor de lidstaat of lidstaten die een verzoek voor een dergelijke erkenning van een organisatie bij de Europese Commissie hebben ingediend²³⁴. Artikel 3 van het Koninklijk besluit heeft deze mogelijkheid tot beperkte erkenning niet overgenomen, zodat de bevoegde Belgische minister op heden schijnbaar geen verzoek tot beperkte erkenning kan indienen. Kleinere in varend erfgoed gespecialiseerde organisaties lijken dus momenteel niet te kunnen worden belast met keuringswerkzaamheden ten aanzien van Belgische historische schepen die onder de verdragen vallen.

Om dit toch mogelijk te maken lijkt een wijziging van het Koninklijk besluit nodig te zijn. Wanneer dergelijke organisatie vervolgens zou worden belast met (een deel van) de keuringswerkzaamheden, zou de tussenkomst van de Scheepvaartcontrole kunnen worden beperkt tot enkele fundamentele controles en het uitreiken van een certificaat. Tussen de

²³² B.S. 11 maart 2004.

²³³ Pb. L 12 december 1994, 319/20.

²³⁴ Overeenkomstig een ontwerp van verordening dat momenteel de Europese wetgevende procedure doorloopt en dat Richtlijn 94/57/EG zal vervangen, zullen de hogervermelde kwantitatieve minimumcriteria in de toekomst niet meer gelden, zodat kleinere en meer gespecialiseerde organisaties, zoals Register Holland, een volwaardige erkenning zouden kunnen verkrijgen.

Scheepvaartcontrole en een aldus erkende organisatie zou, krachtens artikel 4 van het Koninklijk besluit, een van de minister uitgaande “werkafsprak” dienen te worden gemaakt, waarin wordt gestipuleerd welke keuringswerkzaamheden aan de organisatie worden gedelegeerd. Deze afspraken zouden van jaar tot jaar kunnen worden aangepast.

Voor niet aan de relevante internationale verdragen onderworpen historische schepen heeft de Koning, voor zover geweten, nooit de voorwaarden bepaald waaronder organisaties kunnen worden erkend en gemachtigd om keuringswerkzaamheden uit te voeren. O.i. zou dit eerst dienen te gebeuren vooraleer één of meerdere organisaties met bijzondere deskundigheid inzake varend erfgoed, zoals Register Holland, voor die schepen zouden kunnen worden belast met keuringswerkzaamheden in verband met certificaten.

Voorts kan op korte termijn de mogelijkheid worden onderzocht om de Scheepvaartcontrole bij de inspectie van historische vaartuigen met de Vlaamse Monumentenwacht Varend Erfgoed te laten samenwerken. De Monumentenwacht Varend Erfgoed zou bij de inspecties een insteek vanuit het oogpunt van de erfgoedwaarde kunnen leveren, bijv. bij het zoeken naar alternatieve veiligheidsregelingen die de historische authenticiteit van de vaartuigen respecteren. Dergelijk initiatief behoort tot de federale bevoegdheden.

4.4. Andere beleidsaanbevelingen

93. België zou eventueel partij kunnen worden bij het London Memorandum of Understanding. Daardoor zouden Belgische historische vaartuigen, die van de Scheepvaartcontrole een aangepast certificaat zouden krijgen, aanspraak kunnen maken op erkenning in het buitenland bij havenstaatcontrole.

De Scheepvaartcontrole gaf aan dergelijk initiatief niet ongenegen te zijn.

Dit zou natuurlijk enkel nuttig zijn indien tevens een bijzonder rechtsregime voor historische vaartuigen, met inbegrip van bijzondere certificaten, zou worden gecreëerd. De aldus door de Belgische Scheepvaartcontrole uitgereikte certificaten zouden dan in de andere MoU-staten moeten worden erkend.

De recente praktijk leert echter dat het MoU, door overdreven restrictieve interpretaties van de bepalingen ervan, maar al te vaak dode letter blijft. Gelet op de beperkte draagwijdte die sommige lidstaten eraan geven, rijst de vraag of het MoU hoegenaamd nog wel praktisch nut vertoont. Uit gesprekken met betrokkenen is gebleken dat hierover op korte termijn ernstige besprekingen zullen worden gevoerd. Derhalve valt aan te bevelen om de ontwikkelingen rond het MoU van nabij op te volgen en een eventuele beslissing tot toetreding van België tot het MoU nog enige tijd uit te stellen.

In elk geval dient de totstandkoming binnen de Europese Gemeenschap van een mechanisme van wederzijdse erkenning van bijzondere certificaten voor historische vaartuigen, waarin een aantal onduidelijkheden vervat in het London Memorandum of Understanding zouden worden weggewerkt, de voorkeur te genieten.

94. De Scheepvaartcontrole zou bij de uitvoering van het Vlaamse varend erfgoedbeleid kunnen worden betrokken. Zij zou bijv. in het kader van de beschermingsprocedure en bij de beoordeling van de beheersprogramma's haar advies kunnen verlenen over de mogelijkheden om met de te beschermen of beschermde vaartuigen reglementair te varen. Via dergelijke samenwerking zou bij de ambtenaren van de Scheepvaartcontrole een appreciatie en een sterker aanvoelen voor varend erfgoed kunnen ontstaan: zij zouden meer "erfgoed-minded" kunnen worden.

De Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten kunnen op grond van artikel 92bis, § 1 BWHI samenwerkingsakkoorden sluiten die onder meer betrekking hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven.

De bovenvermelde samenwerking lijkt bij nader toezien niet te kunnen worden georganiseerd op basis van het bestaande samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur kustwacht. Dit samenwerkingsakkoord regelt, luidens artikel 1, § 1, de samenwerking tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest bij de uitoefening van hun respectievelijke bevoegdheden met betrekking tot de zee. Aangezien de bescherming van het varend erfgoed als een gemeenschapsbevoegdheid dient te worden beschouwd, lijkt zij niet onder het samenwerkingsakkoord te kunnen vallen.

Desgewenst zal voor de beoogde samenwerken een nieuw samenwerkingsakkoord dienen te worden gecreëerd.

95. Een bijkomende beleidsaanbeveling zou kunnen zijn om een voorstel tot een verdrag met betrekking tot de technische voorschriften voor historische vaartuigen op het niveau van de Raad van Europa of UNESCO te initiëren. België wordt bij deze beide internationale organisaties vertegenwoordigd overeenkomstig het Kaderakkoord tot samenwerking van 30 juni 1994 tussen de Federale Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten over de vertegenwoordiging van het Koninkrijk België bij de Internationale Organisaties waarvan de werkzaamheden betrekking hebben op gemengde bevoegdheden²³⁵. Bijgevolg kan de Vlaamse overheid deel uitmaken van de Belgische delegatie bij de organisaties. Vlaamse

²³⁵ B.S. 19 november 1994.

administraties nemen binnen de Raad van Europa actief deel aan o.a. het Steering Committee for Culture, het Steering Committee for Cultural Heritage and Landscape en het European Heritage Network (HEREIN). De Vlaamse overheid neemt ook deel aan tal van UNESCO-bijeenkomsten over cultuur²³⁶. Bijgevolg zou de Vlaamse overheid zelfstandig dit onderwerp kunnen aankaarten binnen de Raad van Europa of Unesco.

Er dient aan te worden herinnerd dat de Parlementaire Assemblee van de Raad van Europa wel reeds een aanbeveling heeft gedaan om historische vaartuigen in de vaart te houden en een systeem van wederzijdse erkenning van veiligheidsstandaarden voor historische vaartuigen verder te ontwikkelen. UNESCO heeft reeds een Conventie ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water aangenomen.

Een verdrag met betrekking tot historische vaartuigen in de vaart is tot op heden onbestaande. De vraag rijst of een dergelijk verdrag, aangezien het normaliter niet kan afwijken van de geldende IMO-verdragen, een groot nut zou hebben.

96. De recent opgerichte koepelvereniging Watererfgoed Vlaanderen zou kunnen worden ontwikkeld als de unieke representatieve gesprekspartner van de Scheepvaartcontrole voor wat betreft historische vaartuigen. Zij zou een belangrijke rol kunnen spelen bij de voorlichting van haar leden inzake de geldende regels.

De werking van de Koepel zou met dit oogpunt kunnen worden ondersteund door de overheid. De ondersteuning van de Koepel lijkt primair deel uit te maken van de Vlaamse bevoegdheid voor het cultureel patrimonium. De werkzaamheden van de Koepel op het gebied van technische normen, als gesprekspartner van de Scheepvaartcontrole en als voorlichtingsorgaan ten aanzien van de eigen leden, zou immers de ontwikkeling van het varend erfgoed, als onderdeel van het cultureel patrimonium, ondersteunen.

Eventueel zou de oprichting van een wereldkoepelvereniging voor varend erfgoed, die om consultatieve status bij de IMO zou kunnen verzoeken, nuttig zijn. Dergelijk initiatief dient uit te gaan van de private sector.

97. In het algemeen kan het aandringen door de Vlaamse Overheid bij de federale regering op de erkenning van het varend erfgoedbeleid als een prioriteit worden aanbevolen. Naast aandacht van de federale overheid voor het varend erfgoedbeleid is ook een betere afstemming tussen de verschillende gewesten wenselijk.

²³⁶ Zie de website van het Departement Internationaal Vlaanderen: <http://iv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?fid=56>.

4.5. Aanbevelingen voor verdere studie

98. Het nader onderbouwen van voormelde beleidsaanbevelingen door een volwaardige rechtsvergelijkende studie kan ten zeerste worden aanbevolen.

Hierbij zou vooreerst een analyse kunnen worden uitgevoerd van de bijzondere juridische regimes voor historische vaartuigen in het algemeen, die naar verluidt in een groot aantal West-Europese landen voorhanden zouden zijn. Dergelijke studie mag niet worden beperkt tot de buurlanden, maar dient minstens ook de Scandinavische en mediterrane landen te omvatten. Naar verluidt werd in de jaren negentig door de vereniging European Maritime Heritage reeds een inventarisatie van de regelgeving in een aantal Europese landen ondernomen, met het oog op het aandringen op Europese wetgeving terzake. Een Europees wetgevend initiatief is toen niet gevolgd. De resultaten van deze inventarisatie zouden in het kader van de hier voorgestelde analyse echter nuttig kunnen worden aangewend.

De analyse van de buitenlandse juridische regimes voor historische vaartuigen is van groot belang teneinde een toekomstig Belgisch uitzonderingsregime te laten aansluiten bij wat reeds in het buitenland bestaat. De buitenlandse regimes kunnen inspiratie bieden voor een toekomstig Belgisch regime. De MCA *Large Commercial Yacht Code* en de Nederlandse regelingen zouden bijv. als maatstaf kunnen dienen. Bovendien kunnen waarschijnlijk lessen worden getrokken uit de knelpunten die in de toepassing van de buitenlandse wetgeving reeds aan de oppervlakte zijn gekomen. Bepaalde landen hebben op het gebied van de exploitatie van varende erfgoed en de regelgeving daarrond nu eenmaal meer ervaring dan België. Voorts vormt het bestaan van bijzondere juridische regimes voor historische schepen in het buitenland een precedent, dat Vlaamse initiatieven voor de ontwikkeling van een bijzonder regime in België kan ondersteunen. Ook bij de voorbereiding van een geharmoniseerd internationaal of Europees rechtsregime inzake de technische normen voor historische schepen is de studie van de buitenlandse regelingen onontbeerlijk. Met het oog op de harmonisatie van regelgeving is het immers gebruikelijk om eerst de onderscheiden nationale rechtsregimes te bestuderen.

Voorts zou de hangende casus rond de hoger vermelde detentie van de Catherina, en meer in het algemeen het geschil tussen Nederland, Duitsland en Denemarken over de op historische zeilschepen toepasselijke normen verder kunnen worden onderzocht. De conclusies van dergelijk onderzoek zouden nuttig kunnen worden aangewend teneinde te voorkomen dat gelijkaardige problemen zich met Belgische historische zeilschepen in het buitenland zouden voordoen. De achtergrond van dit geschil is met name van groot belang voor de beoordeling van het nut van een eventuele toetreding van België tot het London MoU en voor het identificeren van belangrijke aspecten van een eventueel toekomstig Europeesrechtelijk erkenningsregime.

Naar verluidt zou er ook een verschil bestaan tussen de Belgische en de Nederlandse regelgeving aangaande de verplichtingen om over een vuilwatertank te beschikken. Belgische schepen die in Nederlandse wateren varen, zouden aan de strengere Nederlandse regelgeving moeten voldoen. Dit zou onder meer voor historische vaartuigen problemen met zich meebrengen. In een rechtsvergelijkende studie zou de oorsprong van dit verschil kunnen worden nagegaan en zouden mogelijke praktische of beleidsmatige oplossingen kunnen worden aangereikt.

Naar aanleiding van een rechtsvergelijkende studie zullen allicht nog andere interessante internationale verschillen en geschillen naar boven komen.

De aanbevolen rechtsvergelijkende studie zou noodzakelijkerwijze gepaard gaan met een aantal verplaatsingen naar de te onderzoeken landen. Gelet op de omvang ervan zou kunnen worden voorgesteld om dergelijke studie te ondernemen op het niveau van de Europese Unie, ter voorbereiding van bijzondere Europese regelgeving over de technische normen voor historische schepen. Vlaanderen zou hierin het voortouw kunnen nemen.

99. Gelet op het grote belang van de Mercator als topstuk van het Vlaamse varend erfgoed, lijkt een bijzondere (bijkomende of aanvullende) studie gewijd aan de juridische problematiek met betrekking tot de technische voorschriften toepasselijk op de Mercator een waardevol initiatief te zijn. In de reeds bestaande studies over de Mercator schijnt de juridische invalshoek onvoldoende te zijn belicht. Nochtans lijkt de haalbaarheid van het voldoen aan de onderscheiden toepasselijke technische voorschriften van doorslaggevend belang te moeten zijn bij de beslissing omtrent de toekomstige bestemming van de Mercator.

Uitgangspunt van een dergelijke juridische studie zouden een aantal verschillende gebruikshypothesen zijn. Voor elke hypothese zou vervolgens moeten worden nagegaan welke voorschriften toepasselijk zouden zijn en in hoeverre de Mercator op heden aan deze voorschriften voldoet. Voor zover dit niet het geval zou zijn, zou moeten worden aangegeven welke aanpassingen zich opdringen, of hiervoor alternatieven zijn. Eventueel zouden ook de kosten van de aanpassingen kunnen worden geraamd als onderdeel van de studie.

De Vlaamse overheid zou als opdrachtgever van een dergelijke studie kunnen fungeren. De opdrachtnemer lijkt een consortium van een juridisch consultant en een scheepsbouwkundig consultant te kunnen zijn. Bij voorkeur zouden beide consultants over ervaring inzake historische schepen en varend erfgoed beschikken.

4.6. Besluiten

100. Er is klaarblijkelijk nood aan een aangepaste regelgeving voor historische vaartuigen. In dit deel van de studie werd de hypothese onderzocht om een uitzonderingsregime voor historische vaartuigen tot stand te brengen binnen de Internationale Maritieme Organisatie, binnen de Europese Gemeenschap of op Belgisch niveau. De eerste hypothese verdient de voorkeur omdat de meeste normen waarvan afwijkingen nodig zijn ook op dit niveau worden uitgevaardigd, maar zij lijkt ook het moeilijkst te realiseren gelet op de huidige beleidsmatige context binnen de IMO. In de andere hypothesen dient rekening te worden gehouden met de voorschriften van de IMO en de mogelijkheden die deze bieden om ervan af te wijken.

In alle hypothesen dient de keuze te worden gemaakt tussen een eenvoudige uitzonderingsregeling, waarbij afwijkingen van de gemene voorschriften worden toegelaten, en een meer uitgewerkte bijzondere regelgeving met voorschriften voor historische vaartuigen. Gelet op de diversiteit van de historische vaartuigen, lijkt de laatste vorm van regelgeving bijzonder moeilijk tot stand te brengen.

Wanneer de bijzondere regelgeving louter op Belgisch niveau tot stand komt, rijst de problematiek van de erkenning van deze bijzondere regels bij havenstaatcontrole in het buitenland. Hieraan zou eventueel kunnen worden tegemoet gekomen door, na een voorafgaande evaluatie van het toekomstige functioneren ervan, partij te worden bij het London Memorandum of Understanding. Beter zou er op niveau de Europese Gemeenschap een systeem van wederzijdse erkenning van bijzondere certificaten voor historische vaartuigen worden gecreëerd.

Voor de afbakening van het toepassingsgebied van de bijzondere regelen voor historische vaartuigen lijkt hoe dan ook een begrippenapparaat met definities te moeten worden uitgewerkt. Het lijkt aangewezen om verschillende categorieën historische vaartuigen te identificeren, zodat de regelgeving hiertussen een onderscheid zou kunnen maken. Replica's van historische schepen lijken ook onder de bijzondere regelgeving te moeten vallen, zij het dat hiervoor andere regels kunnen gelden.

Bijkomend kan worden aanbevolen om de regelgevende lacunes voor niet-commerciële overheidsschepen en pleziervaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter op te vullen en om de regelgeving betreffende classificatiemaatschappijen aan te passen zodat kleinere organisaties met een specialisatie in historische vaartuigen zouden kunnen instaan voor de inspecties van deze vaartuigen met het oog op het bekomen van de wettelijk vereiste certificaten. Op korte termijn zou i.v.m. de inspectie van historische vaartuigen een samenwerking tussen de Scheepvaartcontrole en de Vlaamse Monumentenwacht Varend Erfgoed op touw kunnen worden gezet..

De Scheepvaartcontrole zou bij de uitvoering van het Vlaamse beleid inzake varend erfgoed kunnen worden betrokken. Hierdoor zou meer rekening kunnen worden gehouden met de

mogelijkheden voor het varende erfgoed om reglementair te varen én zou bij de ambtenaren van de Scheepvaartcontrole een grotere appreciatie voor het varende erfgoed kunnen ontstaan.

De Koepel Watererfgoed Vlaanderen zou kunnen worden ontwikkeld als uniek aanspreekpunt van de Scheepvaartcontrole voor wat betreft historische vaartuigen. Zij zou een belangrijke rol kunnen spelen bij de voorlichting van de sector in verband met de geldende regels. De werking van de Koepel zou door de Vlaamse overheid kunnen worden ondersteund.

Ten slotte kan worden aanbevolen om voormelde beleidsaanbevelingen te laten onderbouwen aan de hand van een volwaardige rechtsvergelijkende studie en lijkt ook een bijzondere studie gewijd aan de juridische problematiek met betrekking tot de technische voorschriften die in de onderscheiden gebruikshypotheses zouden gelden voor de Mercator een waardevol initiatief te zijn.

Bijlage 1: Ngo's met consultatieve status bij de IMO

Name and address	Telephone/facsimile/ email/Web
Advisory Committee on Protection of the Sea (ACOPS) 11 Dartmouth Street London SW1H 9BN United Kingdom	Tel: +44 (0)20 7799 3033 Fax: +44(0)20 7799 2933 Email: info@acops.org Web: www.acops.org
BIMCO Bagsvaerdvej 161 DK-2880 Bagsvaerd Denmark	Tel: 45 44 36 68 00 Fax: 45 44 36 68 68 Email: mailbox@bimco.dk Web: www.bimco.org
European Federation of Insurance Intermediaries (BIPAR) c/o BIBA House 14 Bevis Marks London EC3A 7NT United Kingdom	Tel: +44 0884 770 0216 Fax: (020) 7626 9676 Email: enquiries@biba.org.uk Web: www.biba.org.uk
Head office: Avenue Albert-Elizabeth 40 B-1200 Brussels Belgium	Tel: 32-2-735 6048 Fax: 32-2-732 14 18 Email: BIPAR@skynet.be
European Chemical Industry Council (CEFIC) Avenue E. Van Nieuwenhuysse 4, Box 1 B-1160 Brussels Belgium	Tel: 32-2-676 72 11 Fax: 32-2-676 73 00 Email: mail@cefic.be Web: www.cefic.org
Community of European Shipyards' Associations (CESA) (formerly AWES) Rue Marie de Bourgogne 52-54, 3rd floor B-1000 Brussels Belgium	Tel: 00 32 2 230 27 91 Fax: 00 32 2 230 43 32 Email: info@cesa.eu Website: www.cesa.eu
International Radio Maritime Committee (CIRM) Southbank House Black Prince Road London SE1 7SJ United Kingdom	Tel: (0)20 7587 1245 Fax: (0)20 793 2329 Email: secgen@cirm.org Web: www.cirm.org
Dangerous Goods Advisory Council (DGAC) (formerly Hazardous Materials Advisory Council (HMAC)) 1100 H Street NW Suite 740 Washington, DC 20005 United States of America	Tel: 001 202-289 45 50 Fax: 001 202-289 40 74 Email: info@dgac.org Web: www.dgac.org
Comité Maritime International (CMI) Everdijstraat 43 B-2000 Antwerpen Belgium	Tel: 00-32 3 227 3526 Fax: 00-32 3 227 3528 Email: admin@cmi-imc.org Web: www.comitemaritime.org

<p>European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT) Lyoner Strasse 18 60528 Frankfurt Germany</p>	<p>Tel: 49-69 6603 1734 Fax: 49-69 6603 2734 Email: euromot@vdma.org Web: www.euromot.org</p>
<p>Friends of the Earth International (FOEI) P.O. Box 19199 1000 gd Amsterdam The Netherlands</p>	<p>Tel: 31 20 622 1369 Fax: 31 20 639 2181 Email: info@milieudedefensie.nl Web: www.foei.org</p>
<p>Greenpeace International (GREENPEACE) Otto Heldringstraat 5 1066 AZ Amsterdam Netherlands</p> <p>London office: Canonbury Villas London N1 2PN United Kingdom</p>	<p>Tel: 31-20 71 82 000 Fax: 31-20 51 48 151 Email: supporter.services@int.greenpeace.org</p> <p>Tel: (0)20 7865 8100 Fax: (0)20 7865 8200 Email: info@uk.greenpeace.org Web: www.greenpeace.org.uk</p>
<p>International Association of Classification Societies(IACS) Permanent Secretariat 6th floor, 36 Broadway London SW1H 0BH United Kingdom</p>	<p>Tel: (0)20 7976 0660 Fax: (0)20 7808 1100 Email: permsec@iacs.org.uk Web: www.iacs.org.uk</p>
<p>International Association of Drilling Contractors (IADC) P.O. Box 4287 Houston, Texas 77210-4287 United States of America</p> <p>United Kingdom office: P.O. Box 296 Ruislip Middx HA4 7WZ</p>	<p>Tel: 001-713 292 1945 Fax: 001-713 292 1946 Email: info@iadc.org Web: www.iadc.org</p> <p>Tel: 00 44 (0)1895 621 889 Email: dominic.cattini@iadc.org</p>
<p>International Association of Institutes of Navigation (IAIN) c/o Royal Institute of Navigation 1 Kensington Gore London SW7 2AT United Kingdom</p>	<p>Tel: (0)20 7591 3130 Fax: (0)20 7591 3131 Email: admin@rin.org.uk Web: www.rin.org.uk</p>
<p>International Association of Ports and Harbors (IAPH) 7th floor, South Tower New Pier Takeshi 1-16-1 Kaigan Minato-ku Tokyo 105-0022 Japan</p> <p>IAPH Europe Office P.O. Box 60 2910 AB Nieuwerkerk IJssel The Netherlands</p>	<p>Tel: 81-3-5403 2770 Fax: 81-3-5403 7651 Email: info@iaphworldports.org Web: www.iaphworldports.org</p> <p>Tel: 31 180 323399 Fax: 31 180 318569 Email: info@iaph.nl</p>

<p>International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) 20 ter, rue Schnapper 78100 St. Germain en Laye France</p>	<p>Tel: 33 1 34 51 70 01 Fax: 33 1 34 51 82 05 Email: iala-aism@wanadoo.fr Web: www.iala-aism.org</p>
<p>International Association of Maritime Universities (IAMU) c/o World Maritime University P.O. Box 500 20124 Malmo Sweden</p>	<p>Tel: 00 81 3 5251 4131 (in Japan) Fax: 00 81 3 5251 4134 (in Japan) Email: amusec@attglobal.net Web: www.iamu.edu.org</p>
<p>International Bar Association (IBA)</p> <p>Head Office: 10th floor, 1 Stephen Street London W1T 1AT</p> <p>International Bar Association (IBA) Mr. Derek Hodgson IMO Liaison c/o Clyde & Co. 51 Eastcheap London EC3M 1JP</p>	<p>Tel: (0)20 7691 6868 Fax: (0)20 7691 6544 Email: [name]@int-bar.org Web: www.ibanet.org</p> <p>Tel: (0)20 7623 4244 Fax: (0)20 7623 5427 Email: firstname.surname@inf.co.uk</p>
<p>International Bunker Industry Association (IBIA) Ground floor, Latimer House 5-7 Cumberland Place Southampton Hampshire SO15 2BH United Kingdom</p>	<p>Tel: 44 (0)23 8022 6555 Fax: 44 (0)23 8022 1777 Email: ian.adams@ibia.net Web: www.ibia.net/</p>
<p>International Bulk Terminals Association (IBTA) 6 Robertson Road Brighton BN1 5NL United Kingdom</p>	<p>Tel: 01273-505 100 Fax: 01273-549 602 Email: info@sph-global.com Web: www.drybulkterminals.com</p>
<p>International Chamber of Commerce (ICC) 38 Cours Albert 1er 75008 Paris France</p>	<p>Tel: 33-1 49 53 28 28 Fax: 33-1 49 53 2859 Email: icc@iccwbo.org Web: www.iccwbo.org</p>
<p>International Council of Cruise Lines (ICCL) 910 SE 17th Street Suite 400 Fort Lauderdale FL 33316 USA</p>	<p>Tel: 754 224 2200 Fax: 754 224 2251 Email: info@cruising.org Web: www.cruising.org</p>
<p>International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU) c/o ITF 49-60 Borough Road London SE1 1DR</p>	<p>Tel: (0)20 7403 27 33 Fax: (0)20 7357 78 71 Email: mail@itf.org.uk Web: www.icftu.org</p>
<p>International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU) 5 Boulevard du Roi Albert II, Bte 1 B-1210 Brussels Belgium</p>	<p>Tel: 32 2 274 0211 Fax: 32 2 201 5815 Email: internetpo@icftu.org</p>

<p>International Cargo-Handling Co-ordination Association (ICHCA) Suite 2, 85 Western Road Romford Essex RM1 3LS United Kingdom</p>	<p>Tel: 01708-735 295 Fax: 01708-735 225 Email: info@ichcainternational.co.uk Web: www.ichcainternational.co.uk</p>
<p>International Christian Maritime Association (ICMA) Herald House 15 Lambs Passage London EC1Y 8TQ United Kingdom</p>	<p>Tel: 020-7256 9216 Fax: 020-7256 9217 Email: icma.secgen@btconnect.com Web: www.icma.as</p>
<p>International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA) Marine House Thorpe Lea Road Egham Surrey TW20 8BF United Kingdom</p>	<p>Tel: 1784-223 700 Fax: 1784-223 705 Email: info@icomia.com Web: www.icomia.com</p>
<p>International Chamber of Shipping Limited (ICS) Carthusian Court 12 Carthusian Street London EC1M 6EZ United Kingdom</p>	<p>Tel: (0)20 7417 2800 Fax: (0)20 7417 2080 Email: ics@marisec.org Web: www.marisec.org</p>
<p>International Electrotechnical Commission (IEC) 3 Rue de Varembe P.O. Box 131 CH-1211 Geneva 20 Switzerland</p>	<p>Tel: 41 22-919 02 11 Fax: 41-22-919 0300 Email: inmail@iec.ch Web: www.iec.ch</p>
<p>International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA) 202 Lambeth Road London SE1 7JY United Kingdom</p>	<p>Tel: 020 7261 04 50 Fax: 020 7928 90 30 Email: hq@ifsma.org Web: www.ifsma.org</p>
<p>International Harbour Masters' Association (IHMA) P.O. Box 314 Fareham Hants PO17 5XZ United Kingdom</p>	<p>Tel.: +44 1329 832771 Fax: +44 1329 834975 Email: secretary.ihma@harbourmaster.org Web: www.harbourmaster.org</p>
<p>Institute of International Container Lessors (IICL) 555 Pleasantville Road Suite 140 South Briarcliff Manor New York 10510 USA</p>	<p>Tel: 001 914-747 9100 Fax: 001 914-747 4600 Email: info@iicl.org Web: www.iicl.org</p>
<p>Instituto Iberoamericano Derecho Maritimo (IIDM) <i>Visiting address:</i> Paraná 489 - Piso 9° - Oficina 55 C.P. 1017 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires Argentina</p>	<p>Tel: 00 54 (011) 4371 7854 Fax: 00 54 (011) 4371 7854 Email: iidm@itcom.com.ar Web: www.iidmaritimo.org</p>

<p>International Livesaving Appliances Manufacturers' Association (ILAMA) P.O. Box 952 Shoreham West Sussex BN43 6AP United Kingdom</p>	<p>Tel: 01273 45 41 87 Fax: 01273 45 42 60 Email: admin@ilama.org Web: www.ilama.org</p>
<p>International Maritime Rescue Federation (IMRF) (formerly International Lifeboat Federation (ILF)) c/o Royal National Lifeboat Institution West Quay Road Poole, Dorset BH15 1HZ United Kingdom</p>	<p>Tel: 44 (0)1202 663398 Fax: 44 (0)1202 663399 Email: info@international-maritime-rescue.org Web: www.international-maritime-rescue.org</p>
<p>The Institute of Marine Engineering, Science and Technology (IMAREST) 80 Coleman Street London EC2R 5BJ United Kingdom</p>	<p>Tel: (0)20 7382 2600 Fax: (0)20 7382 2670 Email: info@imarest.org Web: www.imarest.org</p>
<p>The International Marine Contractors Association (IMCA) 5 Lower Belgrave Street London SW1W 0NR</p>	<p>Tel: (0)20 7824 5520 Fax: (0)20 7824 5521 Email: imca@imca-int.com Web: www.imca-int.com</p>
<p>International Maritime Health Association (IMHA) Italië 51 B-2000 Antwerp Belgium</p>	<p>Tel: 32-3-229 0776 Fax: 32-3-225 2038 Email: IMHA@online.be Web: www.imha.net</p>
<p>International Maritime Lecturers Association (IMLA) c/o World Maritime University P.O. Box 500 S-20124 Malmö Sweden</p>	<p>Tel: 46 40 356 364 Fax: 46-40 128 442 Email: tn@wmu.se Web: www.wmu.se</p>
<p>International Maritime Pilots' Association (IMPA) HQS Wellington Temple Stairs Victoria Embankment London WC2R 2PN United Kingdom</p>	<p>Tel: (0)20 7240 3973 Fax: (0)20 7240 3518 Email: secgen@impahq.org Web: www.internationalpilots.org</p>
<p>Interferry No. 8, 735 Moss Street Victoria, BC, V8V 4N9 Canada</p>	<p>Tel: 1-250-592 9612 Fax: 1-250-592 9613 Email: len.roueche@interferry.com Web: www.interferry.com</p>
<p>International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO) 9th floor, St Clare House 30-33 Minories London EC3N 1DD United Kingdom</p>	<p>Tel: +44 (0)20 7977 7030 Fax: +44 (0)20 7977 7031 Email: info@intercargo.org Web: www.intercargo.org</p>

<p>International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) 801 North Quincy Street Susite 200 Arlington VA 22203 USA</p> <p>London office: 9th floor, St Clare House 30-33 Minories London EC3N 1DD</p>	<p>Tel: 00-1-703 373 2269 Fax: 00-1-703 841 0389 Email: chairman@intertanko.com Web: www.intertanko.com</p> <p>Tel: +44 (0)20 7977 7010 Fax: +44 (0)20 7977 7011 Email: london@intertanko.com</p>
<p>International Ocean Institute (IOI) P.O. Box 3 Gzira GZR 01 Malta</p>	<p>Tel: 356-21 346 528 Fax: 356-21 346 502 Email: ioihq@ioihq.org.mt Web: www.ioinst.org</p>
<p>International Petroleum Industry Environmental Conservation Association (IPIECA) 5th floor, 209/215 Blackfriars Road London SE1 8NL United Kingdom</p>	<p>Tel: (0)20 7633 2371 Fax: (0)20 7633 2389 Email: info@ipieca.org Web: www.ipieca.org</p>
<p>International Painting and Printing Ink Council (IPPIC) 1500 Rhode Island Avenue NW, Washington DC 20005-5597 USA</p>	<p>Tel: 202 462 6272 Fax: 202 462 8549 Email: ippic@paint.org Web: www.ippic.org</p>
<p>International Parcel Tankers Association (IPTA) Halton Green East Halton Lancaster LA2 6PA United Kingdom</p>	<p>Tel: 01524-811 892 Fax: 01524-811 956 Email: mail@ipta.org.uk Web: www.ipta.org.uk</p>
<p>International Road Transport Union (IRU) 3 rue de Varembe CH-1211 Geneva 20 Switzerland</p>	<p>Tel: 41 22-918 2700 Fax: 41 22-918 2741 Email: iru@iru.org Web: www.iru.org</p>
<p>International Sailing Federation (ISAF) Ariadne House, Town Quay Southampton Hampshire S014 2AQ United Kingdom</p>	<p>Tel: 02380 635 111 Fax: 02380 635 789 Email: secretariat@isaf.co.uk Web: www.sailing.org</p>
<p>International Spill Control Organization (ISCO) Balbithax House Kintore Inverurie Aberdeenshire AB 51</p>	<p>Tel: 01467 632 282 Email: info@spillcontrol.org Web: www.spillcontrol.org</p>
<p>International Shipping Federation Limited (ISF) Carthusian Court 12 Carthusian Street London EC1M 6EZ United Kingdom</p>	<p>Tel: (0)20 7417 88 44 Fax: (0)20 7417 88 77 Email: isf@marisec.org</p>

<p>International Ship Managers' Association (InterManager) (previously known as ISMA) 20 avenue de Font Vieille 9800 Monaco Principality of Monaco</p> <p><i>Mailing address:</i> P.O. Box 156 Horsham RH13 9ZH United Kingdom</p>	<p>Tel: +377 9205 5444 Fax: +336 8086 0986 Email: guy.morel@intermanager.org Web: www.intermanager.org</p>
<p>International Organization for Standardization (ISO) Case postale 56 1 Chemin de la Voie-Creuse CH-1211 Geneva 20 Switzerland</p> <p>UK office: c/o British Standard Institution 389 Chiswick High Road London W4 4AL</p>	<p>Tel: 41 22-749 01 11 Fax: 41 22-733 34 30 Email: central@iso.org Web: www.iso.org</p> <p>Tel: (0)20 8996 9000 Fax: (0)20 8996 7400 Email: info@bsi.org.uk</p>
<p>International Ship Suppliers Association (ISSA) The Baltic Exchange St. Mary Axe London EC3A 8BH United Kingdom</p>	<p>Tel: +44-(0)20-7626 6236/7 Fax: +44-(0)20-7626 6234 Email: issa@dial.pipex.com Web: www.shipsupply.org</p>
<p>International Salvage Union (ISU) Fleet Place House 2 Fleet Place Holborn Viaduct London EC4M 7RF United Kingdom</p>	<p>Tel: +44 (0)20 7645 9104 Fax: (0)20 7929 0213 Email: isu@marine-salvage.com Web: www.marine-salvage.com</p>
<p>International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) 1 Oliver's Yard 55 City Road London EC1Y 1HQ United Kingdom</p>	<p>Tel: (0)20 7566 6999 Emergency: 07623 984 606 Fax: (0)20 7566 6950 Email: central@itopf.com Web: www.itopf.com</p>
<p>International Towing Tank Conference (ITTC) c/o Force Technilogy Division of Maritime Industry Hjortekaersvej 99 DK-2800 Lyngby Denmark</p>	<p>Tel: 00 45 7 215 7775 Fax: 0045 7 215 7701 Email: aad@force.dk Web: www.ittc.sname.org</p>
<p>International Union of Marine Insurance (IUMI) c/o Swiss Insurance Association C.F. Meyer-Strasse 14 Postfach 4288 CH-8022 Zurich Switzerland</p>	<p>Tel. 00-41-1-208 2870 Fax: 00-41-1-208 2800 Email: mail@iumi.com Web: www.iumi.com</p>

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) 29 Queen Anne's Gate London SW1H 9BU United Kingdom	Tel: (0)20 7654 12 00 Fax: (0)20 7654 12 05 Email: enquiries@ocimf.com Web: www.ocimf.com
International Association of Oil and Gas Producers (OGP) 209-215 Blackfriars Road London SE1 8NL United Kingdom	Tel: +44 (0)20 76330272 Fax: +44 (0)20 7633 2350 Email: reception@surname@ogp.org.uk Web: www.ogp.org.uk
International Group of P & I Associations (P & I CLUBS) Peek House 20 Eastcheap London EC3M 1EB United Kingdom	Tel: +44 (0)20 7929 3544 Fax: +44 (0)20 7621 0675 Email: secretariat@internationalgroup.org.uk Web: www.igpandi.org
International Navigation Association (INA, formerly PIANC) Général Secretariat Graaf de Ferraris – Première étage - boîte 3 Boulevard du Roi Albert II No. 20 B-1000 Brussels Belgium <i>UK Secretariat:</i> HR Wallingford Howberry Park Wallingford Oxon OX10 8BA	Tel: 32 2 553 71 61 Fax: 32 2 553 71 55 Email: info@pianc-aipcn.org Web: www.pianc-aicpn.org Tel: 01491 822296/ 020 7665 2239 Fax: 020 7799 1325 Email: pat.marsh@ice.org.uk Web: www.pianc-aipcn.org
The Royal Institution of Naval Architects (RINA) 10 Upper Belgrave Street London SW1X 8BQ United Kingdom	Tel: 020-7235 4622 Fax: 020-7359 5912 Email: hq@rina.org.uk Web: www.rina.org.uk
Society of International Gas Tanker and Terminal Operators Limited (SIGTTO) 17 St. Helen's Place London EC3A 6DG United Kingdom	Tel: (0)20 7628 11 24 Fax: (0)20 7628 31 63 Email: secretariat@sigtto.org Web: www.sigtto.org
International Vessel Operators Hazardous Materials Association, Inc. (VOHMA) 10 Hunter Brook Lane Queensbury, NY 12804 United States of America	Tel: 518-761 0263 Fax: 518-792 7781 Email: mail@vohma.com Web: www.vohma.com

<p>The International Union for Conservation of Nature (IUCN) Rue Mauverney 28 1196 Gland Switzerland</p>	<p>Tel: 41-22-999 0000 Fax: 41-22-999 0002 Email: mail@hq.iucn.org Web: www.iucn.org</p>
<p>Environmental Law Centre of IUCN Godesberger Allee 108-112 53175 Bonn Germany</p>	<p>Tel: 49 228-269 2231/8 Fax: 49 228-269 2250 Email: secretariat@elc.iucn.org</p>
<p>World Nuclear Transport Institute (WNTI) Remo House, 4th floor 310-312 Regent Street London W1B 3AX United Kingdom</p>	<p>Tel.: (0)20 7580 1144 Fax: (0)20 7580 5365 Email: wnti@wnti.co.uk Website: www.wnti.co.uk</p>
<p>World Wide Fund for Nature (WWF) Avenue du Mont-Blanc 1196 Gland Switzerland</p>	<p>Tel: 41-22-364 91 11 Fax: 41-22-364 8836 Email: cmartin@wwfint.org Web: www.panda.org</p>

Bijlage 2: Barcelona Charter

EUROPEAN CHARTER FOR THE CONSERVATION AND RESTORATION OF TRADITIONAL SHIPS IN OPERATION

[Preamble]

The VENICE CHARTER was created in 1964 as a statement of principles for the conservation and restoration of monuments and sites. It opens with the preamble:

"Imbued with a message from the past, the historic monuments of generations of people remain to the present day as living witnesses of their age-old traditions. People are becoming more and more conscious of the unity of human values and regard ancient monuments as a common heritage. The common responsibility to safeguard them for future generations is recognized. It is our duty to hand them on in the full richness of their authenticity.

It is essential that the principles guiding the preservation and restoration of ancient buildings should be agreed and be laid down on an international basis, with each country being responsible for applying the plan within the framework of its own culture and traditions.

By defining these basic principles for the first time, the ATHENS CHARTER of 1931 contributed towards the development of an extensive international movement which has assumed concrete form in national documents, in the work of ICOM and UNESCO and in the establishment by the latter of the International Centre for the Study of the Preservation and the Restoration of Cultural Property"

Both Charters focus on monuments and sites ashore. Maritime heritage is not covered despite its close affinity. Therefore the 4th EMH Congress, meeting in Barcelona in 2001, resolved to adapt the VENICE CHARTER for maritime heritage in Europe, to be known as the "BARCELONA CHARTER".

DEFINITIONS

ARTICLE 1. The concept of maritime heritage afloat embraces the single traditional ship in which is found the evidence of a particular civilisation or significant development as well as traditional sailing, seamanship and maritime workmanship. This applies both to larger ships and to more modest craft of the past, which have acquired cultural significance with the passing of time.

ARTICLE 2. The preservation, restoration and operation of traditional ships must have recourse to all the sciences, techniques and facilities, that can contribute to the study and safeguarding of the maritime heritage afloat.

AIM

ARTICLE 3. The intention in preserving and restoring traditional ships in operation is to safeguard them whether as works of art, as historical evidence or for perpetuating traditional skills.

PRESERVATION

ARTICLE 4. It is essential for the continued survival of traditional ships in operation that they be maintained on a permanent basis.

ARTICLE 5. Making use of traditional ships for some socially useful purpose always facilitates their preservation. Such use is therefore desirable but it must not significantly change the exterior layout of the ship. Modifications demanded by a change of function should be kept within these limits.

ARTICLE 6. A traditional ship is inseparable from the history to which it bears witness and from the waters it sailed. Therefore its homeport and area of operation ideally should be in the regions of its former usage.

RESTORATION

ARTICLE 7. The process of restoration is a highly specialised operation. Its aim is to preserve and reveal the aesthetic, functional, and historic value of traditional ships and is based on respect for original material and authentic documents. The restoration in any case must be preceded and accompanied by a historical study of the ship.

ARTICLE 8. The restoration of traditional ships will best be accomplished by means of traditional materials and techniques. Where traditional materials or techniques prove inadequate, the consolidation of traditional ships in operation can be achieved by the use of modern materials for conservation, the efficacy of which has been shown by scientific data and proved by experience.

ARTICLE 9. The restoration of a traditional ship does not require that the ship shall be restored to the original building year. Some ships have a great historical value in a later period of their former time of working. Restoration to any period should be executed only after thorough consideration of the quality of the historical and technical documentation available for the chosen period.

ARTICLE 10. Obligatory navigation- and safety equipment must integrate harmoniously with the whole, but at the same time must be distinguishable from the original so that restoration does not falsify the artistic or historic evidence.

ARTICLE 11. Additions cannot be allowed except in so far as they do not detract from the interesting parts of the ship, its traditional setting and the balance of its composition.

ARTICLE 12. In all works of restoration there should always be precise documentation in the form of analytical and critical reports, illustrated with drawings and/or photographs and other appropriate media. Every stage of the work of dismantling, treatment, reassembly and addition of new parts, as well as technical and structural features identified during the course of the work, should be included.

The BARCELONA CHARTER as adopted by the EMH Working Group

28th of September 2002 in Enkhuizen.

Arne Gotved

Anders Berg

(Chairman EMH Cultural Council) (President EMH)

Signed March 30th 2003

on board Fregatten Jylland, Ebeltoft DK

Bijlage 3: London MoU

The Maritime Authorities of

Denmark
Estonia
Finland
Germany
The Netherlands
Norway
Spain
Sweden
the United Kingdom

hereinafter referred to as "the Authorities" –

(1) noting that during the past few decades an increasing public interest in keeping historically valuable ships alive has led to a range of activities in the field of maritime heritage aiming at the preservation of such ships in active use, usually for private, social or cultural purposes but also as a commercial venture;

(2) noting further that the variety of types of vessels developed under different influences of geography, culture and economy ranges from primarily sailing vessels with an auxiliary engine to power-driven vessels, many of them with steam propulsion, former fishing boats and cargo vessels as well as coastal passenger traditional ships, tugs, icebreakers, light vessels and others. Many of them are preserved, having been well maintained in public service. Figures available indicate that around 5,000 sea-going ships of historical interest and regional character have survived until now in Europe. An overwhelming majority of them have proved to be safe and seaworthy when properly maintained, equipped and operated by experienced crews;

(3) noting also that, in several countries in Northern and Western Europe, Governments have adopted standards for traditional ships with different approaches concerning the standards applicable to the construction and equipment as well as the safe operation and the certification of crews for such ships, which causes problems during port state control;

(4) noting with appreciation the progress achieved in this field by the Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC);

(5) recognizing that the preservation of historically valuable ships in their traditional condition and their operation as a common living maritime heritage is of public interest;

(6) stating that a possible lack of modern technology on traditional ships should be compensated for by operational measures to provide an equivalent level of safety without destroying the historical character of the ships;

(7) recognizing the need to have special minimum standards different from regulations governing commercial ships, which will enable the traditional ships to comply with a level of safety that is equivalent to the safety level of modern ships subject to generally accepted international conventions, regulations, procedures and practices as well as to national law and, as far as traditional ships flying a flag of a Member State of the European Union are concerned, to binding provisions based on the EC Treaty such as Directive 98/18/EC, as amended;

(8) recognizing also that where IMO Conventions are applicable to all ships, for instance with respect to environmental issues, traditional ships have to comply with these regulations and therefore the subject will not be dealt with in this Memorandum;

(9) recognizing further, that a traditional ship as such should be used to promote traditional skills, seamanship and awareness of the maritime heritage; not to be engaged in transport on a profit base beyond the costs of operation and maintenance.

(10) convinced of the necessity, for these purposes, of mutual recognition of national certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency of crews on such traditional ships on the basis of a minimum standard adopted by the Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC) as well as of national safety certificates for traditional ships concerning construction, equipment and radio requirements;

(11) convinced further that minimum safety standards for traditional ships would enhance the safety and the unhindered navigation and strengthen the cooperation and exchange of information among owners of such ships and the Authorities -

have reached the following understanding:

Section 1 - Compliance

1.1 Each Authority is prepared to comply with the guidelines provided for by the present Memorandum.

1.2 Each Authority confirms that a Document of Compliance shall be issued in the format listed in Annex I. The Document of Compliance confirms that the ship complies with the requirements of its national legislation for the operation of traditional ships flying the flag of the state of that Authority and meet the guidelines provided for by the present Memorandum and its Annex II.

Each Authority is willing to recognize

– The Document of Compliance for ships classed as Traditional Ships;

– national certificates of competency of crews of traditional ships under the flag of a state whose Authority is a signatory to this Memorandum, when calling at a port or participating in races, parades and festivals in its waters, provided that the certificates for safety, the safe operation and the competency of crews are issued under the guidelines of the present Memorandum and its Annex II thereto as guidance to minimum standards subject to the amendment procedure in section 3.3 and to the generally accepted international conventions, regulations, procedures and practices as well as to national law and, as far as traditional ships flying the flag of a Member State of the European Union are concerned, to binding provisions based on the EC Treaty such as Directive 98/18/EC.

1.3 The Authorities might carry out port state control inspections, which would consist in a visit on board a traditional ship in order to check whether the ship has valid certificates as referred to in section 1.2 above. Furthermore, the Authorities might satisfy themselves that the crew and the overall condition of the traditional ship including the engine room meets the generally accepted minimum standards reproduced in Annex II hereto.

In the absence of valid certificates, or if there are clear grounds for believing that the condition of a traditional ship or of its equipment or its crew does not substantially meet the requirements of the Annexes hereto, the flag state would be informed.

In the case of deficiencies which are clearly and immediately hazardous to safety, health or the environment, the Authority would ensure, except as provided for in section 1.4 below, that the hazard is removed before the traditional ship is allowed to proceed to sea. For this purpose, appropriate action would be taken, which might include detention or formal prohibition of a traditional ship to continue operating on grounds of established deficiencies which, individually or together, would render the continued operation hazardous.

1.4 Where deficiencies which have caused a detention as referred to in section 1.3 above cannot be rectified in the port of inspection, the Authority might allow the traditional ship concerned to proceed to the nearest appropriate repair yard available as chosen by the master and the Authority, provided that the conditions determined by the competent authority of the flag state and agreed by the Authority are complied with. Such conditions would be aimed to ensure that the traditional ship can proceed without risk to the safety and health of the crew or risk to other ships or without being an unreasonable threat of harm to the marine environment.

1.5 In the case of a detention, the Authority would immediately notify the flag state Administration in writing, which includes the report of inspection.

Section 2 - Definition

For the purposes of the present Memorandum of Understanding, “traditional ships” can be all kinds of historical ships and their replicas including those designed to encourage and promote traditional skills and seamanship, that together serve as living cultural monuments, operated according to traditional principles of seamanship and technique, and holding a Document of Compliance in the format listed in Annex I.

Section 3 - Committee

3.1 A committee should be established, which should be composed of a representative of each of the participating Authorities. In addition, this committee should include designated representatives of the Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC) as observer.

3.2 The committee should meet on a regular basis and at such other times as it may decide under the chairmanship of an Authority, which should hand over the chairmanship to another Authority at the next meeting.

3.3 The committee should

1. promote the unhindered navigation of traditional ships and resolve any major problems which might arise from port state control;
2. develop and review procedures for the exchange of information;
3. keep under review the present Memorandum, the Annexes thereto and other matters relating to the operation of traditional ships and the effectiveness of the Memorandum, for instance the legal status of persons on board, i.e. passengers, trainees etc;
4. decide on the application for membership by other interested Maritime Authorities;
5. take full account of the specialist advice available from the EMH representatives in the committee.

Section 4

4.1 The present Memorandum is without prejudice to rights and obligations under any international convention or agreement.

4.2 A Maritime Authority of a European coastal state or of a coastal state of the North Atlantic Basin from North America to Europe, which complies with the standards reproduced at the Annexes hereto, might sign to the present Memorandum of Understanding with the consent of all Authorities which are already signatories to this Memorandum.

4.3 Termination

A signatory might terminate his participation in the present arrangement by announcing this intention to the other signatories 90 days in advance.

Section 5 - Amendments

5.1 The MoU may be amended at a Committee meeting.

5.2 Each member state or observer organisation may propose amendments to the MoU. The member states shall agree on amendments by consensus.

5.3 Amendments that have been agreed upon at a committee meeting should come into force three months after the closure of the meeting unless prior to that date one or more member states have communicated their objection to the member state having the chair.

5.4 The whole MoU text, including the amendments, should be reproduced when a new version comes into force. The amended parts of the revised version should be indicated in the margin.

5.5 If there is a need for a prompt change of the MoU between two committee meetings, this can be done by circulating the proposed amendments for acceptance by all member states. The member state hosting the latest meeting should be responsible for circulating such amendments. Providing that there is consensus between the member states the revised MoU enters into force on the date indicated in the circulated amendments.

Section 6 –Prior Agreement

The present Memorandum of Understanding signed in London on the 28th November Two Thousand And Five replaces and abrogates the Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships originally signed in Wilhelmshaven on the eighth day of September Two Thousand.

Section 7 - Entry into force

This Memorandum of Understanding shall enter into force on the date of signature thereof.

Bijlage 4: Overeenkomst IVW-Register Holland (vertrouwelijk document, bezorgd in een afzonderlijk bestand)
