

Knelpunten varend erfgoed in functie van de herziening van de Zeewet

Prioritair moet de vraag gesteld worden of het opportuun is om het toepassingsgebied van de Zeewet uit te breiden naar het varend erfgoed.

Het is duidelijk dat zee- en binnenvaart ten gronde verschilt. De vrees van de verenigingen bestaat erin dat, indien de twee samengevoegd worden en daardoor heel veel gespecificeerd zal moeten worden, mogelijk fundamentele moeilijkheden kunnen ontstaan voor de binnenschepen indien zij over dezelfde kam geschoren worden als de zeeschepen. Men is er voorstander van om de binnenvaart in België ook opnieuw te reglementeren naar analogie van de onlangs hervormde Nederlandse Binnenvaartwet. Dat dit gelijktijdig met de BNZ gebeurt is misschien niet slecht, het erin opnemen lijkt echter niet zo evident.

Definities en verduidelijking van begrippen

Het lijkt aangewezen om, naast een verduidelijking van de begrippen 'schip', 'vaartuig', 'binnenschip' e.d., tevens de definitie van varend erfgoed of historische vaartuigen op te nemen. De vraag rijst of er uitzonderingen worden voorzien voor een handvol beschermde vaartuigen of ook voor de grotere groep beschermenswaardig (geregistreerd) erfgoed? De visie van het VIOE i.v.m. indeling en (h)erkenning is daarbij van primordiaal belang.

Facilitering van scheepsleningen voor historische en geïnventariseerde schepen

Momenteel bepaalt de Belgische wetgeving dat enkel binnenschepen die voor winstgevendende scheepvaartverrichtingen gebruikt worden of bestemd zijn, geregistreerd kunnen worden in het register van teboekstelling. Dit houdt in dat onder meer woonschepen, theater- en expositieschepen en de historische schepen, al dan niet beschermd als monumenten of varend erfgoed, niet in het betreffende register kunnen worden opgenomen. (Kandidaat)eigenaars van dergelijke schepen komen voor de aankoop en inrichting van hun schip bijgevolg niet in aanmerking voor een hypothecaire lening. Een akte van hypotheekstelling kan immers enkel in het register van teboekstelling worden ingeschreven als het schip zelf vooraf opgenomen werd in dit register. Het gevolg is dat de eigenaars een duur persoonlijk krediet moeten onderschrijven of een onroerend goed dienen te laten hypothekeren.

Een andere actuele mogelijkheid bestaat erin het schip te laten registreren in het buitenland. In de meeste gevallen nemen de eigenaars hun toevlucht tot Nederland of Frankrijk. Bijgevolg wordt de hypothecaire lening eveneens daar afgesloten. Niet enkel voor de Belgische kredietsector is deze situatie erg nadelig. Het verplaatsen van het schip naar het buitenland heeft ook een negatief effect op de werkgelegenheid op de Belgische werven die dergelijke schepen verbouwen en uitrusten én op hun toeleveranciers.

Teneinde deze lacune in de wetgeving weg te werken wordt voorgesteld dat de Zeewet, wat inschrijving van zakelijke rechten zoals hypotheek betreft, uitdrukkelijk van toepassing wordt gemaakt op de bedoelde binnenschepen. Er kan dan geen twijfel meer over bestaan dat op deze binnenschepen, waaronder die van cultuurhistorisch belang, in België een hypotheek kan worden gevestigd. Deze aanpassing veroorzaakt voor de federale overheid geen enkele uitgave en evenmin een verlies aan inkomsten.

De sector varend erfgoed is dus vragende partij om een regeling in te voeren voor de teboekstelling van en de hypotheekvestiging op binnenvaartuigen die niet of niet gewoonlijk met winstgevend doel worden gebruikt.

Aansprakelijkheid van de scheepseigenaar

De regeling inzake aansprakelijkheid en -beperking is niet van toepassing op varende erfgoed omdat het buiten de Zeewet valt. Een uitzondering geldt alleen voor vaartuigen die kunnen worden beschouwd als pleziervaartuig of als commerciële toer- of rondvaartboot. De afwezigheid van een aansprakelijkheidsbeperking is niet alleen onaantrekkelijk voor de eigenaar en de exploitant van varende erfgoed, maar zij kan ook de verzekerbaarheid schaden.

Veiligheidsrichtlijnen (Europese materie)

Zullen dezelfde eisen gesteld worden als voor commerciële vaartuigen? Met name de hoogte van verschansingen en railingen, het aan boord hebben van reserve-installaties etc... zijn vaak in conflict met het historisch uitzicht. Een ankerlier of laad- en losinstallatie daterend van 1910 en bewaard aan boord van een historisch schip waar het af en toe gedemonstreerd wordt, zal uiteraard nooit kunnen voldoen aan de huidige veiligheidsnormen. Ze slopen en vervangen door gekeurde uitrusting is vanuit historisch oogpunt uiteraard niet wenselijk.

(juridisch) statuut van het varende erfgoed

In de praktijk heeft een sleepboot die actief in gebruik is, andere rechten dan een sleepboot die recreatief gebruikt wordt. Er was ooit sprake van dat niet meer actief zijnde sleepboten hun scheepsinstallatie (beting of sleephaak) dienden te verwijderen. Dit doet echter afbreuk aan de historische waarde van dat vaartuig. Zo zijn er wellicht nog praktische voorbeelden.

Uitgangspunt is steeds dat historische vaartuigen in de vaart moeten gehouden worden. Als nieuwe regels ervoor zorgen dat zelfs replica's enkel aan de kade kunnen liggen (zoals in Frankrijk) dan gaan we de verkeerde kant op. Uitzonderingen waardoor varende erfgoed toch op een verantwoorde manier kan varen met vrijwilligers en geïnteresseerden zonder het historisch kader aan te tasten moeten mogelijk zijn.

Daar waar het erfgoedkarakter echter misbruikt wordt om een vaartuig commercieel in de vaart te houden zonder noodzakelijke investeringen inzake veiligheid, moet echter streng opgetreden worden. Zuiver commerciële vaart met historische vaartuigen moet wel strikt voldoen aan alle eisen. Educatieve en demonstratieve tochten of in het kader van een evenement met historische vaartuigen behoren tot een andere categorie.