

**Het UNESCO-Verdrag inzake de bescherming van het cultureel erfgoed onder water**  
**(deel II.)**

***Beschermingregime voor het cultureel erfgoed onder water (vervolg)***

- *in de interne wateren, de archipelagische wateren en de territoriale zee*

In de interne wateren, de archipelagische wateren en de territoriale zee hebben de Verdragstaten het exclusieve recht om activiteiten die het cultureel erfgoed onder water als hoofddoel hebben te reglementeren en te vergunnen. Zij zorgen er hierbij voor dat de "Regels" worden toegepast en geen afbreuk wordt gedaan aan het beschermingregime uit het Verdrag. De Verdragstaten zullen bovendien informatie verstrekken over de wrakken van staatschepen en -vliegtuigen (i.e. oorlogsschepen en -vliegtuigen die eigendom waren van of uitgebaat werden door een Staat voor niet-commerciële doeleinden op het ogenblik van het zinken) die voorkomen in deze wateren aan de vlaggestaten die partij zijn bij het Verdrag of andere Staten waarmee een verifieerbaar verband bestaat, vooral op cultureel, historisch of archeologisch vlak. De Verdragstaten kunnen bij het goedkeuren van het Verdrag eveneens beslissen de uit het Verdrag voortvloeiende regelgeving toe te passen op hun binnenwateren.

- *in de aansluitende zone*

De Verdragstaten hebben het recht deze activiteiten onder dezelfde voorwaarden te reglementeren en te vergunnen indien zij gebeuren in de aansluitende zone. Hierbij mag geen afbreuk wordt gedaan aan de bepalingen uit het Zeerechtverdrag volgens dewelke kuststaten de bevoegdheid hebben inbreuken gepleegd m.b.t. op de zeebodem van de aansluitende zone gevonden archeologische en historische voorwerpen te voorkomen of te sanctioneren.

- *in de exclusief economische zone of op het continentaal plat*

Alle Verdragstaten hebben de verantwoordelijkheid om het cultureel erfgoed onder water in hun exclusief economische zone (EEZ) of op hun continentaal plat te beschermen in overeenstemming met het Verdrag. Daartoe zullen Verdragstaten aan hun onderdanen of aan de kapitein van een schip dat hun vlag voert en die cultureel erfgoed onder water in hun EEZ of continentaal plat ontdekken of activiteiten willen ondernemen m.b.t. deze, de verplichting opleggen dergelijke ontdekking of activiteit te melden. De onderdanen van die Verdragstaat of de kapitein van een onder de vlag van een Verdragstaat geregistreerd schip moeten dergelijke ontdekking of activiteiten eveneens melden indien zij voorkomen in de EEZ of op het continentaal plat van een andere Verdragstaat, die hiervan op de hoogte wordt gebracht. De Verdragstaat deelt de ontdekkingen en activiteiten die het cultureel erfgoed onder water in de EEZ of op het continentaal plat tot hoofddoel hebben eveneens mee aan de directeur-generaal van de UNESCO die de prompte verspreiding van deze kennis naar de andere Verdragstaten verzekert.

Een Verdragstaat in wiens EEZ of continentaal plat cultureel erfgoed onder water aanwezig is, heeft het recht een activiteit m.b.t. deze te verbieden of toe te staan op voorwaarde dat dit verbod of deze toelating gebeurt overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag.

Elke Verdragstaat die een verifieerbaar verband, vooral op het cultureel, historisch of archeologisch vlak, met het betrokken cultureel erfgoed in de EEZ of op het continentaal plat van een andere Verdragstaat kan aantonen, heeft het recht te verklaren dat zij geraadpleegd



wenst te worden omtrent de wijze waarop het cultureel erfgoed onder water het best wordt beschermd. Het Verdrag voorziet in dat geval in een regeling m.b.t. de coördinatie van de raadplegingen en de te nemen beschermingsmaatregelen.

- *Op de Diepzeebodem*

Het zeegebied dat wordt aangeduid als de "Area" of de "Diepzeebodem" behelst het gebied bestaande uit de zee/oceanbodem en de ondergrond hiervan buiten de grenzen van de gebieden onder nationale rechtsbevoegdheid. De diepzeebodem wordt ingevolge het Zeerechtverdrag beschouwd als gemeenschappelijk erfgoed van de mensheid en wordt met deze doelstelling beheerd door de Internationale Zeebodem Autoriteit. Reeds op grond van het artikel 149 van het Zeerechtverdrag dienen voorwerpen van archeologische of historische waarde die worden gevonden op de diepzeebodem, worden bewaard of afgestaan in het belang van de mensheid, mits rekening wordt gehouden met de preferentiële rechten van de Staat waar de oorsprong of de culturele, historische of archeologische oorsprong van het voorwerp mee verbonden is. Ook ingevolge het huidige UNESCO-Verdrag hebben de Verdragstaten de verantwoordelijkheid het cultureel erfgoed op de diepzeebodem te beschermen. Bijgevolg dienen de Verdragspartijen hun onderdanen of de kapitein van een schip dat onder hun vlag voert ertoe verplichten de ontdekking van of voorgenomen activiteiten m.b.t. het cultureel erfgoed onder water op de diepzeebodem te melden. De Verdragstaat moet zowel de Directeur-generaal van de UNESCO als de Secretaris-generaal van de Autoriteit op de hoogte brengen van dergelijk ontdekkingen of activiteiten. Naar analogie met het beschermingsregime voor cultureel erfgoed dat wordt aangetroffen in de EEZ of op het continentaal plat van een Verdragstaat, kan een Verdragstaat die een bijzonder en verifieerbaar verband met het cultureel erfgoed kan aantonen het recht inroepen te worden geconsulteerd, hierbij rekening houdend met de preferentiële rechten van de staat waar de culturele, historische of archeologische oorsprong van het voorwerp mee verbonden is.

Oorlogsschepen of militaire vliegtuigen en andere staatsschepen onder nationale soevereiniteit die worden gebruikt voor niet-commerciële doeleinden en die tijdens de normale uitoefening van hun opdracht weet krijgen van het bestaan van cultureel erfgoed in de EEZ, op het continentaal plat of op de Diepzeebodem zijn niet gehouden tot de meldingsplicht. De Verdragstaten zullen er door het nemen van passende maatregelen echter voor zorgen dat aan deze meldingsplicht wel wordt voldaan in zoverre dit de opdracht of de operationele mogelijkheid niet schaadt en waar dit redelijk en praktisch haalbaar is.

---

*Gwen Gonsaeles*  
*Universiteit Gent*

***“Regels” van toepassing bij het opzetten van activiteiten die het cultureel erfgoed onder water tot hoofddoel hebben***

*Activiteiten m.b.t. het cultureel erfgoed onder water mogen niet worden opgezet met het doel deze commercieel te exploiteren of de gevonden onderwaterobjecten te verhandelen. De activiteiten kunnen door de overheid enkel worden vergund n.a.v. een onderzoeksproject dat de - bij voorkeur in situ - bescherming van het erfgoed tot doel heeft, waarbij aandacht wordt besteed aan de mogelijke toegang van het publiek tot de onderwaterobjecten en de toegevoegde wetenschappelijk waarde van het project. De vergunningsaanvraag gebeurt op basis van een ontwerpplan dat een aanduiding van volgende elementen bevat:*

- (1) een evaluatie van vorige of voorafgaande studies;*
- (2) de opzet en de doelstelling van het project,*
- (3) de te gebruiken methodologie en technieken;*
- (4) het voorafgaand verwerven van voldoende fondsenwerving om het project te kunnen voltooien;*
- (5) de tijdsplanning voor de voltooiing van het project;*
- (6) de samenstelling van het projectteam en de kwalificaties, verantwoordelijkheden en ervaring van de projectmedewerkers;*
- (7) plannen voor post-onderzoek, analyses en andere activiteiten;*
- (8) het voorgenomen beleid voor het beheer en de instandhouding van de site voor de volledige duur van het project (bv. stabiliteitsbeheer);*
- (9) een instandhoudingsprogramma voor de ontdekte onderwaterobjecten en -sites i.s.m. de bevoegde autoriteiten;*
- (10) het voorgenomen documentatiemateriaal, inc. het voortgangs- en eindrapport, van het project;*
- (11) het toe te passen veiligheidsbeleid;*
- (12) het toe te passen milieubeleid ter bescherming van het omgevende mariene milieu;*
- (13) afspraken voor samenwerking met musea en andere wetenschappelijke instellingen;*
- (14) voorgenomen depot van de stukken en het verworven erfgoed na het project;*
- (15) een programma voor de verspreiding van de onderzoeksresultaten;*

*Dit ontwerpplan van het project moet ervoor zorgen dat de bevoegde autoriteiten bij het vergunnen van het project een afdoende zicht hebben op het omgaan met de onderwatersite tijdens en na afloop van het project. Er wordt speciale aandacht besteed aan het vermijden van het vroegtijdig afbreken van het project met de bijhorende schade tot gevolg.*



---

## Mariene verontreiniging veroorzaakt door vissersschepen

---

### 1. Feitelijke gegevens

In 1999 heeft het Hof van beroep te Gent zich uitgesproken over een zaak van olieverontreiniging voor de Belgische kust. In casu werd de schipper van een Belgisch vissersvaartuig ervan verdacht op een tijdstip binnen de uniforme daglichtperiode, binnen de Belgische territoriale zee een aanzienlijke hoeveelheid olie overboord te hebben gepompt in strijd met de internationale bepalingen ter voorkoming van verontreiniging door schepen.

De vaststelling van de olieverontreiniging gebeurde door de Nederlandse Kustwacht tijdens een controlevlucht uitgevoerd in het kader van de Overeenkomst van Bonn van 13 september 1983 inzake samenwerking bij het bestrijden van de verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen.

Volgens de waarnemingen van de Nederlandse Kustwacht ontstond direct achter het vissersvaartuig een oliespoor hetwelk kennelijk werd veroorzaakt door een lozing vanuit het vaartuig. Uit de diverse kleurschakeringen die in het spoor werden waargenomen, werd afgeleid dat de geloosde vloeistof een minerale oliehoudende vloeistof was. Met behulp van de plaatsbepalingsapparatuur werd vastgesteld dat het oliespoor een lengte had van ongeveer 3.000 meter met een gemiddelde breedte van 20 meter. Het bedekkingspercentage van het verontreinigde zeegebied bedroeg ongeveer 60 %. Naderhand zouden de verbalisanten hun schatting van de geloosde olie hebben bijgesteld tot enkele honderden liter in plaats van de initiële 2.000 liter.

De Belgische visser stelde in zijn verklaringen aan de Scheepvaartpolitie dat de vastgestelde vervuiling het gevolg was van het overboord pompen van ca. 2.000 liter bilgewater uit de lensputten (bilges) van het netruim, het visruim en de machinekamer, waarin benevens restanten van biologisch afbreekbare marine cleaner, gebruikt voor het reinigen van het visruim, ook een kleine hoeveelheid gas- en smeerolie aanwezig was. De hoeveelheid hiervan werd geschat op respectievelijk 15 liter en 5 liter. De schipper weet het gedeeltelijk zilverkleurig spoor aan de aanwezigheid van een biologisch afbreekbare marine cleaner in het mengsel.

### 2. De uitspraak van de Correctionele Rechtbank, de Onderzoeksraad voor de Zeevaart en het Hof van Beroep

De *Correctionele Rechtbank van Brugge*, in haar vonnis van 27 november 1997, was de mening toegedaan dat zelfs wanneer de door beklagde opgegeven hoeveelheid werd aangenomen, de lozing nog steeds 10.000 ppm (parts oil per million parts water) bedroeg, daar waar de maximale lozingshoeveelheid 100 ppm was. De rechter oordeelde dat "de beklagde dient in te zien dat de bescherming van het leefmilieu en meer bepaald van de oppervlaktewateren van essentieel belang is, niet enkel voor de volksgezondheid in het algemeen, maar ook economisch, gezien de oppervlaktewateren een belangrijke bron van voedselwinning (in casu : vis) zijn en als dusdanig een niet te onderschatten economische betekenis hebben." Aangezien de schipper bovendien van koers zou zijn veranderd toen het observatievliegtuig een tweede keer overvloog en hij er zich eveneens ten volle van bewust was dat een lozing had plaatsgegrepen, werden de feiten bewezen geacht en werd de beklagde veroordeeld tot een geldboete van 500.000 frank, vermeerderd met de opcentiemen

tot 100 miljoen frank. Deze straf werd weliswaar slechts voor 1/10 effectief opgelegd, terwijl 9/10 van de geldboete een voorwaardelijke straf betrof.

In het verslag van 2 september 1998 van de *Onderzoeksraad voor de Scheepvaart* werd voor het eerst melding gemaakt van het feit dat op zeker ogenblik het alarm van de bilges is afgegaan, waarop de schipper heeft besloten het bilgewater overboord te pompen. Volgens de beschouwingen van de Onderzoeksraad schrijft het goed zeemanschap voor dat één van de verplichtingen van de gezagvoerder erin bestaat het schip lens (i.e. droog) te houden. De Onderzoeksraad was van oordeel dat het uitpompen van het bilgewater noodzakelijk was voor de veiligheid van het schip, aangezien (1) op volle zee het alarm was afgegaan, (2) er geen ontvangstfaciliteiten aanwezig zouden zijn in de havens die het bilgewater kunnen opnemen en (3) het vaartuig evenmin was uitgerust met olieseparatoren, en dat trouwens niet moest zijn. Bijkomend werd geargumenteed dat de hoofdmotor en de hulpmotor van het vaartuig samen een inhoud hebben van ongeveer 45 liter smeerolie en het bijgevolg onmogelijk was dat 2.000 liter olie overboord is gepompt. Er werd geoordeeld dat de feiten en de omstandigheden waarin deze zich hebben voorgedaan, niet konden worden beschouwd als beroepsfouten in hoofde van de schipper, zodat tegen hem geen tuchtstraffen konden worden gevorderd.

In haar arrest van 29 januari 1999 heeft het *Hof van Beroep* in Gent deze redenering van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart gevolgd en werd aangenomen dat de beklaagde, zonder schip en bemanning in gevaar te brengen, geen andere mogelijkheid had dan het vervuilde bilgewater overboord te pompen. Er treft hem bijgevolg geen schuld aan het misdrijf.

### **3. Toepasselijke regelgeving**

Een dergelijke verontreiniging wordt beheerst door de regelen van het MARPOL 73/78-Verdrag, in België goedgekeurd door de Wet van 17 januari 1984. Ingevolge artikel 5 van de Belgische uitvoeringswet van 6 april 1995, kortweg de MARPOL-wet genoemd, is het een schip dat de Belgische vlag voert verboden een schadelijke stof in zee te lozen, behoudens in de gevallen en op de wijze bij of krachtens het Verdrag of deze wet bepaald. De krachtens deze wet te geven regelen kunnen inzonderheid verschillen alnaargelang zij verschillende categorieën van schepen, te bevaren zeegebieden, te maken reizen of te vervoeren schadelijke stoffen betreffen.

De lozingsvoorwaarden uit de voorschriften 9 en 10 van het MARPOL-Verdrag verschillen naargelang het schip zich al dan niet in een bijzonder gebied bevindt. Een bijzonder gebied is een zeegebied, waarbinnen, om algemeen aanvaarde redenen met betrekking tot de oceanografische en ecologische toestand en het speciaal karakter van het scheepvaartverkeer binnen dat gebied, het volgen van bijzondere verplichte methoden ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie wordt vereist. In concreto gelden in bijzondere gebieden strengere lozingsnormen dan buiten deze gebieden en moeten in de havens gelegen aan een bijzonder gebied de installaties voor de opvang van olie in voldoende mate ter beschikking staan van de scheepvaart, zodat de schepen ook in de praktijk de olie die niet in zee wordt geloosd, kwijt kunnen.

Aangezien de Noordzee nog niet als bijzonder gebied werd bestempeld op het ogenblik van de feiten, beheersen volgende regels de olielozing door een visserschip van 68 BT (brutotonnage) : schepen, die geen olietankschip zijn, met een brutotonnage van minder dan 400 BT dienen te worden uitgerust, voor zover *praktisch uitvoerbaar en redelijk*, met



installaties voor het aan boord opslaan van olieresidu's en de afgifte daarvan aan ontvangstinrichtingen in de havens of met installaties die de lozing in zee overeenkomstig de bepalingen voor schepen van meer dan 400 BT toelaten. De lozing buiten de bijzondere gebieden van olie en oliehoudende mengsels afkomstig van schepen van minder dan 400 BT, die geen olietankschepen zijn, is verboden, tenzij het schip loost volgens de voorwaarden van toepassing op schepen van meer dan 400 BT. De olielozingen mogen geen chemicaliën bevatten, en evenmin andere stoffen in hoeveelheden of concentraties die schadelijk zijn voor het mariene milieu, noch chemicaliën of andere stoffen die worden aangewend met het doel om de lozingsvoorwaarden te ontduiken. Lozingen van olie of oliehoudende mengsels, afkomstig van schepen van 400 BT of meer, die plaatsgrijpen buiten de bijzondere gebieden, zijn in beginsel eveneens verboden, tenzij voor nieuwe schepen (i.e. opgeleverd na 6 juli 1993 met een oliefiltersysteem van 15 ppm), indien (i) het schip de vaarroute vervolgt; (ii) de onverdunde olie niet meer bedraagt dan 15 ppm; en (iii) het schip een systeem heeft voor de bewaking en regeling van de lozing, een olie/waterafscheider of een oliefiltersysteem (Voorschrift 16). Voor bestaande schepen (i.e. opgeleverd voor 6 juli 1993, zoals het geval was met het betreffende vissersvaartuig) werd de olielozing nog toegestaan tot 6 juli 1998 indien (i) het schip zich meer dan 12 zeemijlen uit de kust bevond; (ii) de onverdunde olie in het effluent minder dan 100 ppm bedroeg; en (iii) het schip over een systeem voor de bewaking en de regeling van de lozing, een olie/waterafscheider of een oliefiltersysteem, beschikte.

De verboden lozing van stoffen in zee, ongeacht of de lozing plaatsgrijpt binnen of buiten een bijzonder gebied, kan worden verschoond in een aantal gevallen, waarvan de belangrijkste die van de *force majeure* is. Het betreft de lozing die noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden. Bij het voorkomen van verontreiniging door schepen, heeft het redden van mensenlevens voorrang op de bescherming van het mariene milieu. Hieraan wordt nog een bijkomende uitzondering van technische aard toegestaan. De lozing die het gevolg is van schade aan het schip of aan de uitrusting ervan vormt een uitzondering op het lozingsverbod, mits alle redelijke voorzorgen werden genomen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken na het schadevooral of na de vaststelling van de lozing.

## **Conclusie**

Aangezien het oliegehalte in het oliemengsel afkomstig van het vissersschip, zelfs volgens de verklaringen van de schipper, de toegelaten norm van 100 ppm overschrijdt, dient op het eerste gezicht te worden besloten dat in casu op illegale wijze in zee werd geloosd. Zelfs bij gebreke van verzwarende omstandigheden (lozing bij nacht, recidive...) kan de schipper zich bijgevolg veroordeeld zien tot het betalen van een geldboete waarvan het bedrag varieert tussen 500.000 en 1.000.000 frank, te vermeerderen met de opcentiemen. Deze strafbepalingen werden gewijzigd door de Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu (hierna afgekort als WMM). De MARPOL-wet werd hiermee aangepast teneinde een gedifferentieerde strafmaat in te voeren naargelang het gaat om koopvaardij-schepen, pleziervaartuigen en vissersvaartuigen. Deze differentiatie kan worden verklaard door de verschillende economische draagkracht van de betrokkenen. Verder was het ook de bedoeling de mogelijkheid tot het voorstellen van een minnelijke schikking te benadrukken. Tot mildering van de geldboete van 500.000 tot 1.000.000 frank werd het artikel 29, lid 1 als volgt aangevuld: "Indien het schip een pleziervaartuig of een vissersvaartuig is, wordt de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van het pleziervaartuig of vissersvaartuig gestraft met een geldboete van tienduizend frank tot

vijfentwintigduizend frank.” De geldboete van 10.000 tot 25.000 frank die kan worden opgelegd aan de kapitein van een schip, werd getemperd door de invoering van lid 5: “Met een geldboete van drieduizend frank tot vijfentwintigduizend frank wordt gestraft de schipper of voerder van een vissersvaartuig of een pleziervaartuig die het artikel 5 van deze wet overtreedt of zich verzet tegen het instellen van een onderzoek of zich onttrekt aan de vasthouding als bedoeld in artikel 17bis”. Bovendien werd in een nieuw artikel 29bis de mogelijkheid tot minnelijke schikking benadrukt: “Artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering met betrekking tot de minnelijke schikking is van toepassing met dien verstande dat het minimumbedrag van de minnelijke schikking niet minder mag bedragen dan één tiende van de bij deze wet bepaalde minimumgeldboete, verhoogd met de opcentiemen.”

Breekpunt in de discussie is de vraag of het leegpompen van de lensputten noodzakelijk was om de veiligheid van het schip te verzekeren en de schipper bijgevolg terecht een beroep heeft gedaan op de “*force majeure*”. Indien dit inderdaad het geval was, hebben de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart en het Hof van Beroep deze omstandigheid terecht ingeroepen als exoneratiegrond voor het overtreden van de lozingsnormen. Een aantal elementen zaaien echter twijfel. Indien het bilgesalarm inderdaad op volle zee is afgegaan, kan de vraag worden gesteld waarom de schipper binnen de territoriale zee heeft geloosd. Bovendien kan men de bedenking maken of de door de schipper aangegeven hoeveelheid bilgeswater van dien aard is de veiligheid van het schip in gevaar te brengen.

Het is duidelijk dat er in deze zaak een belangrijk probleem bestaat met betrekking tot de bewijsvoering. Doordat op geen enkel moment monsters werden genomen van het oliemengsel was het niet mogelijk de precieze samenstelling ervan te achterhalen en is bijgevolg niet geweten of de kleurschakeringen in het spoor te wijten zijn aan olie of (biologisch afbreekbare) marine cleaner. Ook de exacte hoeveelheid geloosde olie kon niet worden vastgesteld, waardoor niet enkel met betrekking tot de samenstelling, maar ook met betrekking tot de hoeveelheid geen definitief uitsluitsel kon worden gegeven. Om deze problemen met betrekking tot de bewijsvoering in de toekomst te vermijden werd door de WMM een nieuw artikel 5bis ingevoegd in de MARPOL-wet ingevolge dewelke uitdrukkelijk wordt bevestigd dat “alle middelen van bewijs door de overheid kunnen worden aangewend ter bevestiging van duidelijke redenen om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden, inbegrepen ooggetuigenverslagen, foto- en filmbeelden, kleurschakeringen op het wateroppervlak en andere door België aanvaarde internationale of regionale beoordelingsstandaarden.” Daarenboven wordt de bewijslast omgekeerd: “Elk zichtbaar spoor door een schip achtergelaten, op of onder het wateroppervlak, in zijn kielzog of zijn onmiddellijke nabijheid, maakt op zich een duidelijke reden uit om aan te nemen dat een lozing heeft plaatsgevonden”.

Waar in de toekomst dus enerzijds rekening wordt gehouden met de zwakkere economische draagkracht van de eigenaar, bevrachter, beheerder of exploitant van een vissersvaartuig en de schipper of voerder van een vissersvaartuig door het instellen van lagere geldboeten voor de overtreding van de lozingsnormen, wordt het anderzijds moeilijker voor de nalatige zich te verschuilen achter het gebrek aan bewijsmateriaal.

**Gwen Gonsaeles**

**Assistent**

**Maritiem Instituut – Universiteit Gent**