



## Infobrochure voor Noordzee wrakduikers



(© Onroerend Erfgoed – Foto Dieter Decroos)

WP 3.3.2.

Verantwoordelijke partner: Agentschap Onroerend Erfgoed

Auteurs: S. Van Haelst & M. Pieters

Januari 2017



## Inhoudstafel

<b>1. Inleiding</b> .....	5
<b>2. De Noordzee, een archeologisch en paleontologisch archief</b> .....	5
<b>3. Scheepswrakken en andere sites in het Belgische deel van de Noordzee</b> .....	6
3.1. Meten is weten: het cijfermateriaal.....	6
3.2. Uit welke periode? .....	6
3.3. Nautisch erfgoed? Ja, maar van wie?.....	7
3.4. Oorlogsgraven? .....	8
3.5. Wat blijft er nu nog over van deze sites?.....	10
3.6. Sites met vliegtuigresten en andere sites .....	11
3.7. Besluit.....	11
<b>4. Unesco 2001 conventie ter bescherming van het onderwatererfgoed</b> .....	12
4.1. Inleiding.....	12
4.2. UNESCO Ethische code voor duikers.....	12
<b>5. Wet betreffende de bescherming van cultureel erfgoed onderwater</b> .....	16
<b>6. Scheepswrakken erkend als cultureel erfgoed onder water</b> .....	18
6.1. Inleiding.....	18
6.2. Lijst van de als cultureel erfgoed onderwater erkende scheepswrakken.....	18
<b>7. Maatregelen ter bescherming van de als cultureel erfgoed erkende scheepswrakken</b> .....	23
7.1. Inleiding.....	23
7.2. Reglementaire maatregelen ter bescherming van cultureel erfgoed onder water .....	23
7.3. Individuele maatregelen ter bescherming van de reeds erkende scheepswraksites .....	23
7.4. Aanpassing Ministerieel Besluit i.v.m. verbod op dreggen .....	25
<b>8. Meldingsprocedure bij het duiken op de Noordzee</b> .....	26
<b>9. Oproep tot het melden van oude vondsten (gedaan voor 1 juni 2014)</b> .....	27
9.1. Inleiding.....	27
9.2. Identificatie van het scheepswrak B122/229a als de US Army Tanker (USAT) Y-17.....	28

<b>10. Documenteren, identificeren en monitoren van scheepswrakken .....</b>	<b>31</b>
<b>11. Bijlagen.....</b>	<b>33</b>
11.1. Formulieren voor het monitoren van scheepswrakken .....	33
11.2. Websites en publicaties omtrent onderwatererfgoed in de Noordzee .....	39
<b>11. Colofon .....</b>	<b>43</b>

## 1. Inleiding

Duikers zijn bevoorrecht om toegang te hebben tot onderwatersites van ons cultureel erfgoed en van onze maritieme geschiedenis. Om deze sites te vrijwaren voor toekomstige generaties is het belangrijk om geïnformeerd te zijn, verantwoordelijk te duiken en scheepswrakken met respect te behandelen.

Deze infobrochure voor wrakduikers werd binnen het VLAIO (voorheen IWT) onderzoeksproject 'SeArch' (Archeologisch Erfgoed in de Noordzee, [www.sea-arch.be](http://www.sea-arch.be)) opgesteld door het agentschap Onroerend Erfgoed. Deze brochure geeft meer uitleg over het belang van onderwatererfgoed, de regels en wetgevingen omtrent dit onderwatererfgoed en de belangrijke taak die wrakduikers kunnen vervullen bij het identificeren, beschermen en monitoren ervan, zodanig dat toekomstige generaties ook nog kunnen genieten van adembenemende wrakduiken op de Noordzee.

## 2. De Noordzee, een archeologisch en paleontologisch archief

De Noordzee vormt een uniek archeologisch en paleontologisch archief. Tijdens periodes met lage zeespiegelstanden vielen grote delen van de Noordzee droog en deze gebieden waren erg aantrekkelijk voor dier en mens en hebben een belangrijke rol gespeeld in de opkomst en verspreiding van de moderne mens, de eerste experimenten met visvangst en zeevaart, en via deze de verspreiding van nieuwe inzichten en technologieën. Toen het klimaat opwarmde en het ijs begon te smelten liep de Noordzee geleidelijk weer vol en vormde ze nog steeds een element van verbinding en verspreiding eerder dan van scheiding. Het zuidelijk deel van de Noordzee is tegelijkertijd ook één van de meest druk bevaren zeeën ter wereld van de middeleeuwen tot nu door de aanwezigheid van handelsmetropolen als Antwerpen, Brugge, Amsterdam en London in de onmiddellijke omgeving.

De ontdekking van archeologische sites in de Noordzee van duizenden, soms zelfs tienduizenden jaren oud toont overduidelijk aan dat niet alleen artefacten, verdrinken nederzettingen, wrakken en structuren maar zelfs volledige landschappen kunnen bewaard blijven onder water.

De bewaringstoestand van dit onderwatererfgoed is soms uitzonderlijk goed, een direct gevolg van de waterverzadigde condities, de eventuele afdekking door zandlagen, het zuurstofarme milieu (die de afbraak vertraagt) en de stabiele temperatuur na het begraven. Dit uniek archeologisch en paleontologisch archief is tot op heden grotendeels onbekend en ondergewaardeerd. Het bevat nochtans een onvoorstelbare schat aan informatie over de geschiedenis van de mens en zijn leefomgeving en de historische ontwikkeling van mariene regio's, en verdient daarom dezelfde goede zorgen als het bronnenmateriaal aanwezig op het land.

Uiteraard zijn het voornamelijk de recentere scheepswrakken die nog zichtbaar boven de bodem uitsteken die interessant zijn voor de wrakduikers. Scheepswrakken behoren vaak tot de beste en meest avontuurlijke duiksites ter wereld. Ze geven ons als een tijdschapsule een beeld van de cultuur en de technologie uit een specifiek moment in de geschiedenis. Daarnaast hebben ze ook een grote ecologische waarde en vormen ze schuilplaatsen en kraamkamers voor verschillende soorten fauna en flora die bijdragen tot de biodiversiteit van onze Noordzee.

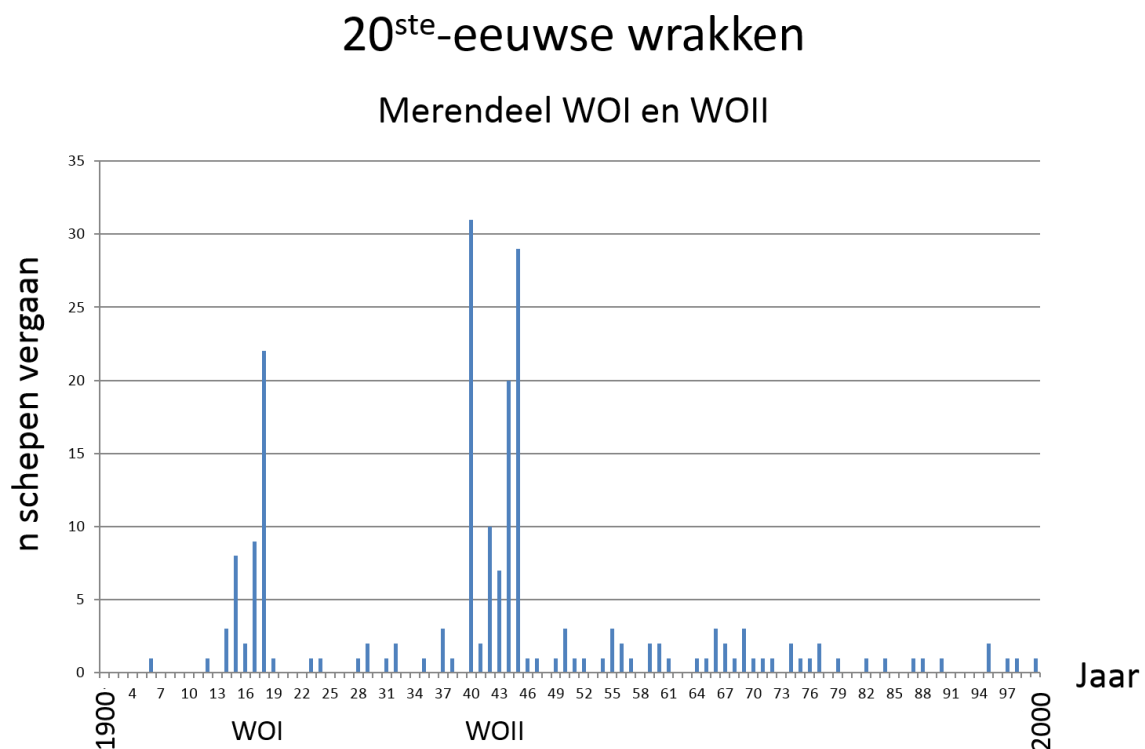
### 3. Scheepswrakken en andere sites in het Belgische deel van de Noordzee

#### 3.1. Meten is weten: het cijfermateriaal

Op dit moment zijn er 290 posities van scheepswraksites opgenomen in de databank [www.maritieme-archeologie.be](http://www.maritieme-archeologie.be). 236 hiervan bevinden zich in de territoriale zee en 54 op het Belgische continentaal plat. Voor 228 scheepswraksites kan een identificatie of een gedeeltelijke identificatie van het schip worden voorgesteld. Soms is dit nog vrij hypothetisch, in vele gevallen is dit zeker of quasi zeker. De resterende 62 scheepswraksites konden tot op heden niet-geïdentificeerd worden. Hieronder bekijken we de 228 sites met een voorstel van identificatie wat verder in detail: eerst chronologisch, daarna qua nationaliteit en vervolgens qua bewaringsgraad.

#### 3.2. Uit welke periode?

Voor de chronologische analyse wordt de (vermoedelijke) datum van vergaan als uitgangspunt gebruikt. De sites met scheepswrakken uit de 20ste eeuw domineren dit ensemble volledig: van de 228 geïdentificeerde scheepswraksites blijft 1 scheepswraksite voorlopig ongedateerd, 16 sites dateren van voor 1900 en de overige 211 zijn allemaal te situeren in de 20ste eeuw. Van de scheepswrakken van voor 1900 dateren er 10 uit de 19de eeuw, 4 uit de 18de eeuw en telkens één uit de 17de en 16de eeuw. Bij het bekijken van de grafiek met de scheepswrakken uit de 20ste eeuw vallen meteen de pieken ter hoogte van WO I en WO II op (Figuur 1).



Figuur 1: Grafiek met de scheepswrakken uit de 20ste eeuw (© Onroerend Erfgoed)

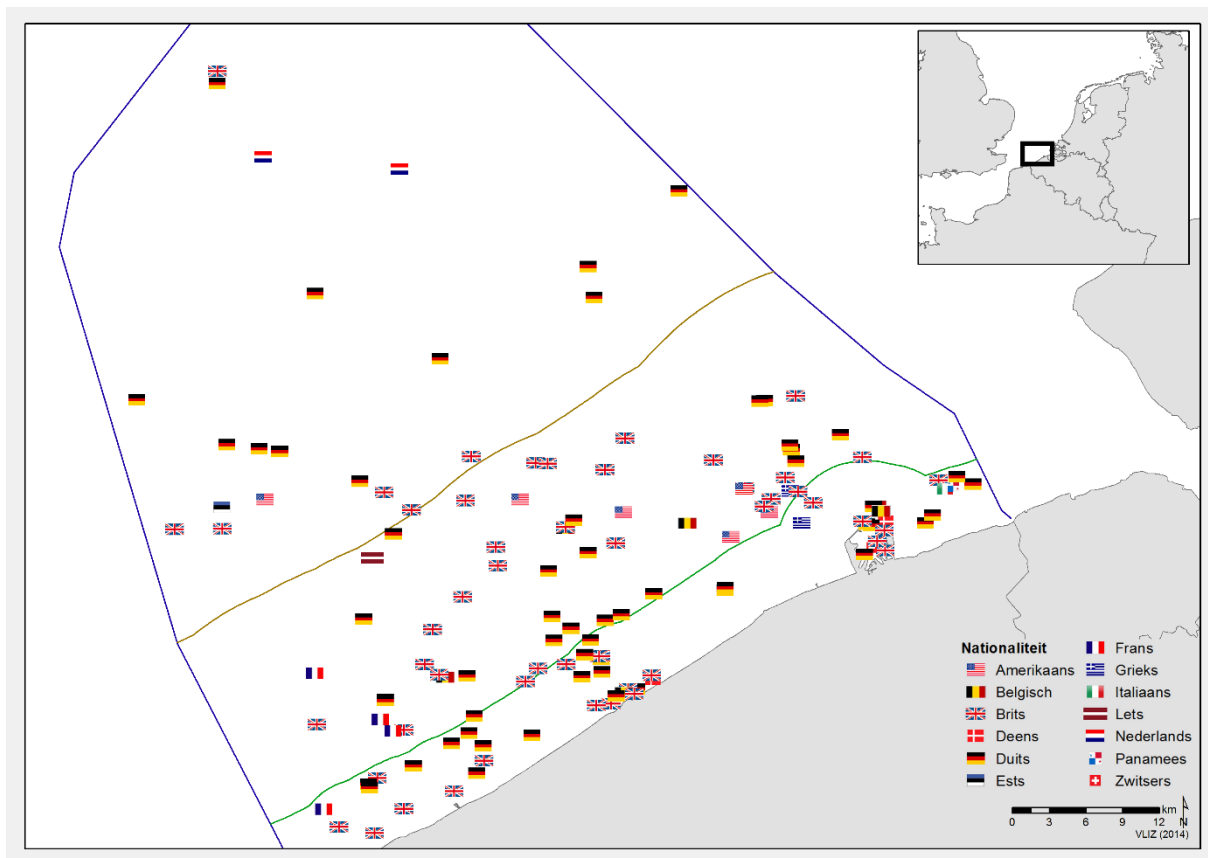
Er is dus in de 20ste eeuw een duidelijke link tussen conflicten en aantallen scheepswraksites. In die zin vormen scheepswraksites een belangrijk onderzoeksobject voor de zgn. ‘archeologie van conflicten’. De hoge piek in 1918 is voor een deel te wijten aan het feit dat op het einde van de oorlog een aantal U-boten door de Keizerlijke Marine werden afgezonken alvorens terug te trekken en dat ook de wraksites uit WO I die niet aan een bepaald jaar konden worden toegewezen opgenomen zijn bij 1918. Voor WO II geldt hetzelfde voor het jaar 1945. Voor WO II is ondanks dit gegeven toch het jaar 1940 met 31 scheepswraksites veruit dominant. De evacuatie van Dunkerque (F) in mei 1940 ligt mee aan de basis hiervan. Verder toont de grafiek ook aan dat voornamelijk vanaf het einde van de jaren ‘70 van de 20ste eeuw het aantal scheepsrampen daalt tot 1 of minder dan 1 per jaar, terwijl er in het derde kwart van de 20ste eeuw nog regelmatig jaren zijn met 2 of 3 scheepsrampen. Het begin van de 20ste eeuw, voor WO I, kent ook weinig scheepsrampen te oordelen naar het aantal scheepswraksites uit die jaren, maar dit kan te wijten zijn aan lacunes in de beschikbare gegevens.

Uit deze eerste chronologische analyse blijkt dat het scheepswrakkenbestand dat we kennen voornamelijk, men zou haast zeggen uitsluitend, dateert uit de 20ste eeuw. Een groot deel van het nautische verleden van het zuidelijke Noordzeegebied blijft dus volledig buiten beeld via de gekende scheepswraksites. Voor zover we weten kennen we uit het zuidelijk deel van de Noordzee geen enkel scheepswrak uit de middeleeuwen. Het zgn. Zeebrugge-wrak, uit de eerste helft van de 16de eeuw, is het oudste dat we momenteel kennen en daarvan kennen we bovendien enkel een groot aantal artefacten, over het schip zelf is geen informatie beschikbaar. Vermits er in het verleden al wel eens intacte Romeinse amforen opgevist zijn uit het deel van de Noordzee onder Belgisch toezicht, is het hoogst waarschijnlijk dat er ook scheepswrakken uit deze periode aanwezig zijn in of op de Noordzeebodem. Het nautische verleden van Vlaanderen van voor 1500 blijft dus volledig buiten beeld en dat uit de periode 16de-19de eeuw komt slechts zeer fragmentair in beeld. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan het feit dat houten scheepswrakken vanaf het moment dat ze zinken (en zelfs daarvoor al) onderhevig zijn aan de Teredo Navalis of paalworm die het hout snel doet degraderen en doet uit elkaar vallen. Hierdoor blijft er vaak maar weinig meer over van de scheepsstructuur. Anderzijds zinken scheepswraksites vaak weg in de zandbodem of worden ze verzand door verplaatsingen van zandbanken of veranderingen in stromingen waardoor ze onzichtbaar worden. Indien er dan toch nog enkele spanten boven de bodem uitsteken dan zijn deze vaak zeer moeilijk zichtbaar op sonarbeelden en anderzijds zal de boomkorvisserij en baggerwerkzaamheden van de afgelopen 30-40 jaren heel wat van deze “spanten” genivelleerd hebben. Dit geeft aan dat nog heel wat onderzoeks- en inventarisatie-inspanningen dienen geleverd te worden met het oog op het opvullen van deze lacunes. Tot zover enkele bedenkingen omtrent de chronologie van de gekende scheepswraksites.

### **3.3. Nautisch erfgoed? Ja, maar van wie?**

De 228 sites met ‘geïdentificeerde’ scheepswrakken zijn afkomstig van schepen van 17 verschillende nationaliteiten. Vijf nationaliteiten (Brits (72), Duits (64), Belgisch (43), Nederlands (13) en Frans (9)) vertegenwoordigen haast 90% van het ensemble. Het Belgische aandeel hierin bestaat voornamelijk uit vissersschepen. Het feit dat niet minder dan 17 nationaliteiten vertegenwoordigd zijn onder de gekende scheepswraksites toont meteen het internationaal karakter van het onderwater erfgoed aan. België draagt dus verantwoordelijkheid ten aanzien van minstens 16 andere naties op dit vlak.

Van deze 228 scheepswraksites zijn er 140 of bijna 2/3 toe te wijzen aan één van beide wereldoorlogen (Figuur 1). De top 5 van de vertegenwoordigde nationaliteiten ziet er bij de scheepswraksites uit één van beide wereldoorlogen dan wel anders uit (Duits (59), Brits (53), Belgisch (7), Amerikaans (6) en Frans (4)). Groot-Brittannië en Duitsland zijn samen goed voor 80% van de scheepswrakken uit WO I en WO II in het Belgische deel van de Noordzee. Dit geeft meteen weer welke naties in dit deel van de Noordzee de meeste materiële bronnen of sporen hebben nagelaten. Van de Belgische scheepswraksites zijn er slechts een klein aantal toe te wijzen aan WO I of WO II. De Amerikaanse sites daarentegen zijn bijna allemaal toe te wijzen aan WO II. De Duitse scheepswraksites lijken nogal geclusterd voor te komen en zijn ook redelijk goed vertegenwoordigd op het Belgische continentaal plat. De Britse sites daarentegen komen vooral voor in de Belgische territoriale zee en lijken vrij evenwichtig verspreid.



Figuur 2: Nationaliteiten van de tijdens WO I en WO II gezonken schepen (© VLIZ-Onroerend Erfgoed)

De scheepswraksites uit WO I en WO II brengen ons bij het aspect van de zgn. 'oorlogsgraven'.

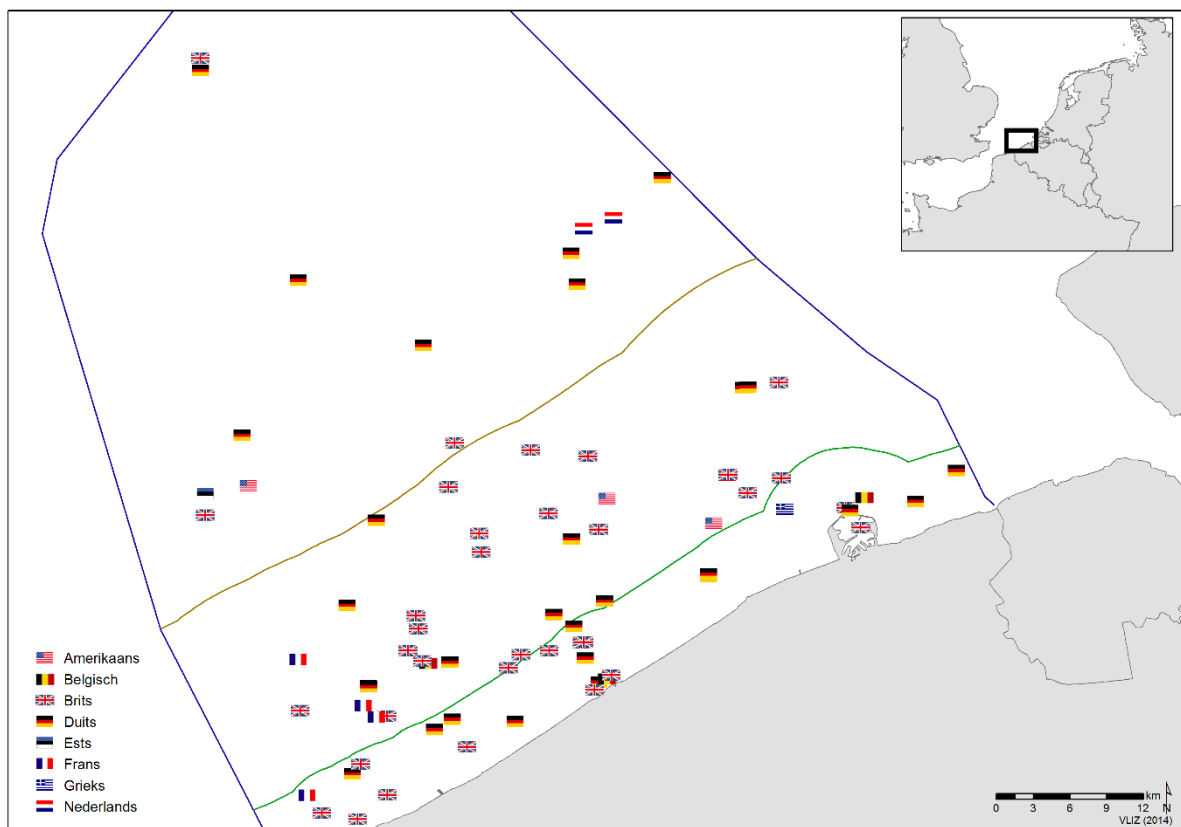
### 3.4. Oorlogsgraven?

Om een scheepswrak als een 'oorlogsgraf' te identificeren hanteerden we voor deze analyse twee voorwaarden: het schip diende vergaan te zijn tijdens de eerste (1914-1918) of tijdens de tweede (1940-1945) wereldoorlog en bij het vergaan was er minstens één opvarende omgekomen. Je zou dit strikter kunnen omschrijven en bijvoorbeeld alleen maar militaire vaartuigen in rekening nemen maar



we opteerden om dit niet te doen omdat ook burgervartaalgen regelmatig het slachtoffer werden van vijandelijkheden en dit zowel bedoeld als onbedoeld (door een mijn bijvoorbeeld die niet discrimineerde naar de aard van het schip).

80 scheepswraksites beantwoorden aan deze criteria (Figuur 3). Het betreft hoofdzakelijk wel militaire vaartuigen of staatschepen maar er zijn ook een aantal burgervartaalgen bij. Een aantal van deze schepen brak tijdens het vergaan in twee of zelfs in drie stukken die vervolgens op een verschillende plaats op de zeebodem belandden. Dit is het geval bij de A-19, de G-88, de Grafton, de LST-420, de Rio Bravo, de Samsip, de Samvern, de Wakeful en de Waverley. Strikt genomen gaat het dus om 70 verschillende schepen waarvan de resten verspreid liggen over 80 wraksites.



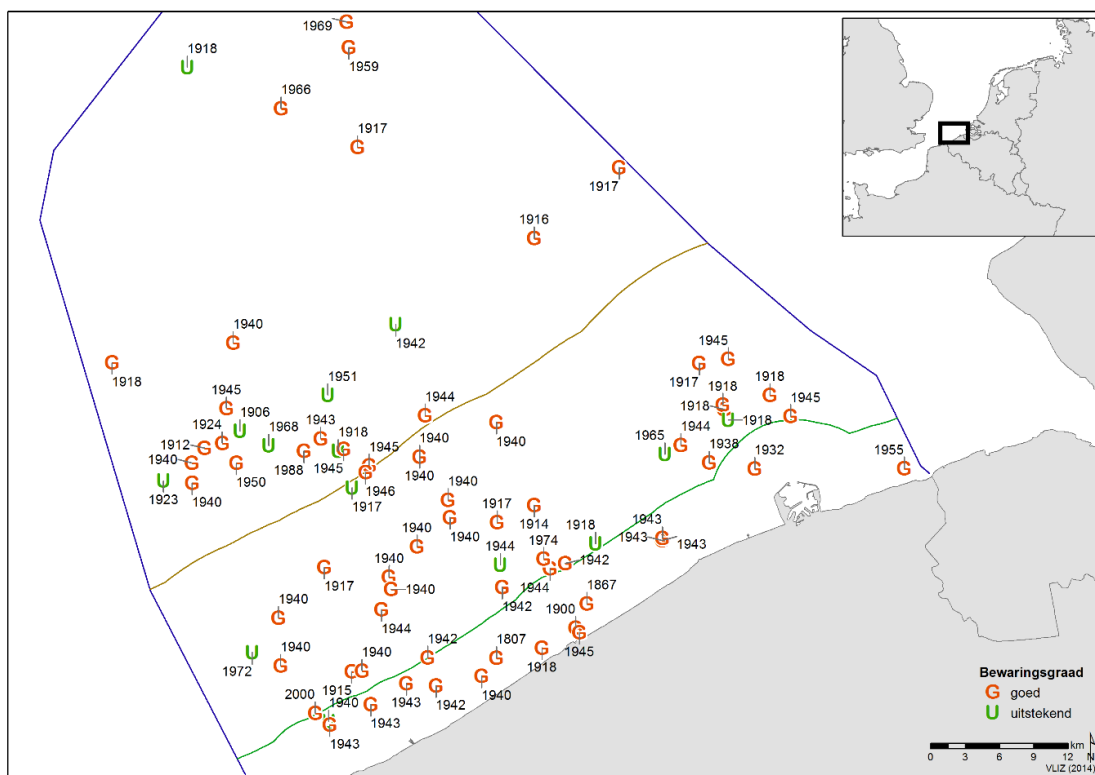
Figuur 3: Oorlogsgraven en hun nationaliteit (© VLIZ – Onroerend Erfgoed)

26 wraksites dateren uit WO I en 54 uit WO II. Een opsplitsing naar nationaliteiten geeft het volgende resultaat: Amerikaans (3 WO II), Belgisch (3 WO II), Brits (8 WO I en 28 WO II), Duits (15 WO I en 15 WO II), Ests (1 WO I), Frans (3 WO I en 1 WO II), Grieks (1 WO II) en Nederlands (2 WO II). Dit toont aan dat minstens 7 verschillende landen geïnteresseerd kunnen zijn in verhoogde zorgen door België voor deze sites. Bij het bekijken van de bewaringstoestand van deze tachtig sites die voldeden aan onze criteria voor 'oorlogsgraven' stellen we vast dat 65 % (52) een gemiddelde tot uitstekende bewaringstoestand kent. De overige 35 % zijn slecht tot heel slecht bewaard. Dit betreft die wraksites die in het verleden haast volledig of in grote mate zijn geborgen, geruimd of genivelleerd. Het scheepswrak is volledig of haast volledig weg, de vraag blijft of ook de plaats van vergaan een betekenis als oorlogsgraf blijft behouden wanneer het scheepswrak zelf in sterke mate vernield of zelfs geborgen

is. De grote meerderheid van deze sites uit WOI en WOII bevindt zich in de territoriale zee (66) en slechts een klein aantal op het continentaal plat (14).

### 3.5. Wat blijft er nu nog over van deze sites?

Van elke scheepswraksite van de 290 gerepertorieerde sites is getracht om een inschatting te maken van de bewaringstoestand. Voor 28 sites is deze toestand niet gekend. De overige 90% zijn ongeveer in drie gelijke groepen in te delen: uitstekend tot goed bewaard (79: Figuur 4), gemiddeld bewaard (97) en slecht tot zeer slecht bewaard (86). Slecht tot zeer slecht bewaard zijn deze sites die in het verleden al volledig of grotendeels geborgen, geruimd of genivelleerd zijn. Wanneer zoals bij de Prangenhof het wrak volledig uit het water is gehaald (geborgen) wordt de bewaringstoestand toch nog als 'zeer slecht' omschreven omdat er altijd op de site nog wat losse stukken kunnen zijn achtergebleven. Uitstekend en goed zijn deze wraksites die nog in een organisch verband op de zeebodem aanwezig zijn en als dusdanig als scheepswrak nog goed te herkennen zijn zoals het lichtschip de West-Hinder en de meeste van de Duitse U-boten. Gemiddeld bewaard zijn al de wraksites die daar tussenin zitten: met enkel een gedeeltelijk bewaard scheepswrak of zonder duidelijk herkenbaar scheepswrak maar toch met een belangrijke resten in en op de bodem. Het is duidelijk dat vooral deze met bewaring 'uitstekend en goed bewaard' samen goed voor 27 % of ongeveer ¼ van de gekende wraksites interessant zijn voor verdere ontsluiting en beleving via duiktoerisme. Dat is het enige potentieel voor ontsluiting dat we overhouden: een tachtigtal sites. We dienen er dus zorgzaam mee om te springen.



Figuur 4: Kaartje met de goed tot uitstekend goed bewaarde wrakken (© VLIZ - Onroerend Erfgoed)

Alle sites blijven wel relevant voor verder archeologisch onderzoek. Vergeten we verder ook niet dat er nog 62 gekende scheepswraksites zijn waar we zo goed als niets over weten, behalve dat het een scheepswraksite betreft. Naast scheepswraksites zijn er ook vliegtuigwraksites en 'andere' sites.

### **3.6. Sites met vliegtuigresten en andere sites**

Slechts 9 sites met vliegtuigresten zijn gekend voor het Belgische deel van de Noordzee. Het zijn ongetwijfeld alle 9 sites uit WO II. De vliegtuigen uit WO I zijn zeer licht van structuur en het is zeer de vraag of dit soort vliegtuigen een crash op het wateroppervlak min of meer kon doorstaan. Vier van de vliegtuigwraksites zijn eerst de laatste 3 jaren aan het licht gekomen dankzij de melding van enkele vondsten door DEME in de omgeving van de Oosthinder bank, een vissersvondst van een propeller ter hoogte van Zeebrugge en de vondst van enkele brokstukken en een machinegeweer tijdens explosieven en munitieruimingen op het strand en de getijdenzone. Dit aantal is ongetwijfeld een grote onderschatting van het werkelijke aantal vliegtuigsites in de Noordzee. De fragiliteit van dit soort sites in vergelijking met scheepswraksites en de eventuele gevolgen van de crash op het wateroppervlak maken dat dit soort sites minder gemakkelijk geïdentificeerd kan worden.

Naast de sites met vliegtuigresten zijn er in de databank nog 65 posities opgenomen die we voorlopig als 'ander' hebben bestempeld. Dat wil zeggen dat het noch sites zijn met vliegtuigresten noch met scheepswrakresten of sites zijn waar we behalve de positie geen andere informatie over hebben. Hier kunnen dus nog wel een redelijk aantal scheepswraksites bijzitten maar voor het ogenblik is dat niet gekend.

Dit brengt het totaal aantal sites in het Belgische deel van de Noordzee met eventuele erfgoedwaarde op 361 (scheepswraksites, sites met vliegtuigresten en andere sites).

### **3.7. Besluit**

We kennen momenteel ongetwijfeld slechts het topje van de spreekwoordelijke ijsberg. Uitspraken als zouden we alle scheepswraksites kennen, kloppen dus helemaal niet met de realiteit. Zoals hierboven aangetoond kennen we enkel een deel van het archief uit de 20ste eeuw. De rest blijft grotendeels buiten beeld. Dit is merkwaardig voor een regio als Vlaanderen die in de middeleeuwen tot de top van de toenmalige wereld behoorde en een behoorlijk intensieve handel over zee kende. De bloeiperiode van Brugge en later Antwerpen was immers in belangrijke mate gebaseerd op de maritieme handel.

Zeer positief is dat België sinds 1 juni 2014 over een wetgeving met betrekking tot cultureel erfgoed onder water beschikt en dat toelaat om belangrijk erfgoed op zee ook te beschermen. De beste bescherming blijft evenwel het bekend maken van het erfgoed en vooral van de erfgoedwaarde ervan. Onbekend is onbemand is op dit erfgoed zeker van toepassing. Vandaar dat er verder in deze brochure dan ook een oproep zal gedaan worden tot het melden van oude vondsten en het helpen identificeren, beschermen en monitoren van ons onderwatererfgoed.

## 4. Unesco 2001 conventie ter bescherming van het onderwatererfgoed<sup>1</sup>.

### 4.1 Inleiding

Op 5 augustus 2013 ratificeerde België de UNESCO 2001 conventie ter bescherming van het onderwatererfgoed. Deze conventie werd in 2001 afgesloten zodat dit soort erfgoed beter beschermd zou worden door lidstaten. Vandaar dat deze conventie basisprincipes voor de bescherming van cultureel onderwatererfgoed vastlegt voor de lidstaten, alsook de algemeen erkende praktische voorschriften inzake de behandeling en het onderzoek hiervan.

Het verdrag bedingt ook dat onderwatererfgoed niet commercieel mag uitgebuit worden voor handels- of speculatierechten. Het akkoord regelt noch het eigendomsrecht van wrakken noch de verandering van maritieme zones.

De conventie van 2001 stimuleert wel de samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de verschillende lidstaten evenals de bevordering van opleidingen in onderwaterarcheologie alsook de promotie van publieke bewustwording betreffende de waarde en het belang van cultureel onderwatererfgoed.

Aangezien sportduikers en wrakduikers bevoorrecht zijn om toegang te hebben tot onderwatersites van ons cultureel erfgoed en van onze maritieme geschiedenis werd door UNESCO een ethische code voor duikers opgesteld.

### 4.2 UNESCO Ethische code voor duikers<sup>2</sup>

## UNESCO Ethische Code voor Duikers

### UNESCO Code of ethics for divers

Steun de ratificering en het nakomen van de UNESCO 2001 Conventie omtrent de Bescherming van het Onderwater Cultureel Erfgoed

#### **Bescherm het onderwater cultureel erfgoed voor toekomstige generaties**

Het cultureel erfgoed onderwater omvat alle sporen van menselijk aanwezigheid met een cultureel, historisch of archeologisch die zich deels of volledig, tijdelijk of permanent onder water bevinden. Doorheen de eeuwen zijn duizenden schepen, volledige steden en zelfs landschappen opgeslokt door de golven. Zij vormen een kostbaar erfgoed dat beschermd moet worden.

<sup>1</sup> <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/>

<sup>2</sup> <http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/FINALBrochureUSletter.pdf>

## **Laat wrakken en gezonken ruïnes onaangeraakt. Neem geen souvenirs mee. Enkel archeologen mogen objecten wegnemen.**

Een scheepswraksite of een gezonken ruïne zijn historisch belangrijk en bevatten aanwijzingen naar ons maritiem verleden. Wanneer artefacten of andere restanten verplaatst of weg genomen worden uit hun context verliezen ze een belangrijk deel van hun betekenis en gaat het archeologisch bewijsmateriaal verloren. Meer nog, zonder de juiste conservering zullen weggenomen objecten snel degraderen en uit elkaar vallen.

## **Respecteer de wettelijke bescherming van archeologische sites**

Vele onderwater erfgoed sites zijn beschermd door de wet. Wees op de hoogte van en respecteer de in voege zijnde regulering alvorens te duiken!

## **Verkrijg toestemming om te duiken op aangewezen sites**

Duiken op een erkend/beschermd wrak of site vereist dikwijls een specifieke toelating. Duik nooit op zulke sites zonder de vereiste vergunning aangezien je zowel de site als jezelf in gevaar kunt brengen. Beschermd sites zijn dikwijls aangeduid op maritieme kaarten en gemarkeerd door boeien of waarschuwingsborden aan wal.

## **Respecteer maatregelen die de sites beschermen**

Elke beschermingsmaatregel (metalen kooien, zandlagen, sonarboeien), geplaatst over archeologische sites, beschermen hen tegen erosie, onverantwoordelijke indringers en plundersaars. Zij moeten gerespecteerd worden. Elke schade aan een beschermingsmaatregel geeft aanleiding tot schade aan de site. Indien je schade opmerkt aan zulk een beschermingsmaatregel, rapporteer het aan de overheden.

## **Rapporteer vondsten of ontdekkingen aan de verantwoordelijke overheden**

Indien je een historische site ontdekt, contacteer dan per direct de bevoegde overheden, die je adviseren omtrent verdere stappen. Indien je vondst belangrijk is kan deze onderzocht worden en mogelijk zelfs als onderwatererfgoed erkend en/of beschermd worden.

## **Documenteer ontdekte sites**

Indien je een wrak of een gezonken ruïne ontdekt, documenteer dan de precieze locatie en toestand (foto's, tekeningen of notities). Maak een rapport en vul dit aan met je documentatie.

## **Wees voorzichtig met het nemen van foto's**

Tracht tijdens het fotograferen om niet in contact te komen met het wrak of de site. Een camera is geen licentie om een cultureel erfgoed te verplaatsen of te verstoren. Veel objecten zijn fragiel, ongeacht hun grootte! Zorg er steeds voor dat je perfect bent uitgetrimd/uitgebalanceerd teneinde contactschade te vermijden.

## **Verkoop geen gemeenschappelijk erfgoed**

Objecten van een gezonken archeologische site mogen niet commercieel verhandeld worden. Uit de overblijfselen van wrakken of onderwatersites kunnen we veel leren over de ontwikkeling van beschavingen en ons eigen verleden. Illegale roof en verkoop van dit erfgoed ontnemt ons van ons verleden. Indien je de verkoop van illegaal bekomen artefacten opmerkt, verwittig dan de verantwoordelijke overheden.

## **Meld objecten die je in het verleden hebt meegenomen**

Indien je een object zou hebben meegenomen van een gezonken archeologische site om het te beschermen van overmatig risico of verlies, rapporteer het dan aan de bevoegde nationale instantie. Indien je ooit in het water of aan de kust een oud object ontdekt, contacteer dan eveneens de bevoegde overheid. Het zou de aanwezigheid van een archeologische site kunnen betekenen!

## **Wees veilig**

Duiken op wrakken of onderwatersites kan gevaarlijk zijn. Respecteer de veiligheids- en gezondheidsvoorschriften, passend voor de betreffende site. Let op diepte, tijd en stromingen, en duik nooit in gesloten ruimtes zonder de hoogste veiligheidsmaatregelen. Duik nooit onbegeleid.

### **Wees een rolmodel**

Wees een rolmodel voor andere duikers en niet-duikers wanneer je op een gezonken erfgoedsite duikt. Moedig andere duikers aan om eveneens de Ethische Code te volgen. Help een bewustzijn omtrent behoud en bescherming te creëren in de lokale gemeenschap, het grote publiek en onder andere duikers.

## 5. Wet betreffende de bescherming van cultureel erfgoed onderwater

Na de Belgische ratificatie van de UNESCO 2001 conventie 5 augustus 2013 werd deze grotendeels geïmplementeerd in de nieuwe wet betreffende de bescherming van cultureel erfgoed onderwater van 4 april 2016 die vanaf 1 juni 2014 in voege kwam. Ingevolge deze wet en het KB van 25 april 2014 ter uitvoering ervan is het mogelijk om onderwatererfgoed te erkennen en te beschermen en moeten vondsten in de territoriale zee, de exclusieve economische zone of op het continentaal plat gemeld worden aan de gouverneur van West-Vlaanderen die de rol van ontvanger van het cultureel erfgoed onder water op zich neemt ([www.vondsteninzee.be](http://www.vondsteninzee.be)).

Dit kan gebeuren door het melden van bepaalde gegevens per mail aan [gouverneur@west-vlaanderen.be](mailto:gouverneur@west-vlaanderen.be) of via het elektronisch formulier <http://www.vondsteninzee.be/content/een-vondst-melden>.

Volgens deze wet geldt de volgende definitie voor vondsten:

Elke ontdekking van sporen van menselijke aanwezigheid met een cultureel, historisch of archeologisch karakter die zich deels of volledig, tijdelijk of permanent onder water bevinden, met name:

- Vindplaatsen, structuren, gebouwen, voorwerpen en menselijke resten, alsook hun archeologische en natuurlijke context;
- Schepen, luchtvaartuigen, andere vervoermiddelen of delen daarvan met hun vracht of inhoud alsook hun archeologisch en natuurlijke context;
- Prehistorische voorwerpen;

en waarvan de ontdekker redelijkerwijze kan vermoeden dat het cultureel erfgoed onder water is en dat dit nog niet geregistreerd is in het elektronisch register <http://www.vondsteninzee.be/overzicht-registraties>

Let Op! Een vondst melden betekent dus niet per definitie dat de vondst ook moet bovengehaald zijn. Anomalieën of obstructies op de zeebodem die werden opgemerkt door sonar, of het haperen van netten tijdens het vissen,... dienen ook gemeld te worden.

Volgens deze wet is het echter verboden om vondsten intentioneel/opzettelijk boven te halen en streeft men zoveel mogelijk naar een behoud in situ.

*Art. 6 §1. Het is verboden zonder voorafgaande machtiging van de ontvanger van het cultureel erfgoed onder water vondsten intentioneel boven te halen.*

Het is dus voornamelijk bedoeld voor vondsten die per toeval boven water komen zoals in de netten van een visser of in de beun van een baggerschip,... Wrakduikers mogen in principe dus geen vondsten bovenhalen zonder dat zij een machtiging hebben van de ontvanger van het cultureel erfgoed onder water (=Gouverneur van West-Vlaanderen)

De ontvanger van het cultureel erfgoed onder water (=Gouverneur van West-Vlaanderen) zal vervolgens van elke gemelde vondst een onderzoeksrapport opstellen waarin hij gemotiveerd advies geeft aan de staatssecretaris voor de Noordzee om de vondst al dan niet te erkennen als cultureel erfgoed onder water. Wanneer de staatssecretaris beslist om een vondst niet te erkennen, dan gaat de vondst terug naar de vinder en valt ze niet onder de erfgoedregelgeving. Indien de vondst wel erkend wordt als cultureel erfgoed onder water dan kan de vondst, na het verstrijken van een termijn van 9 maanden vanaf de bekendmaking en wanneer de vondst binnen deze termijn niet werd opgeëist door de oorspronkelijke eigenaar, overgedragen worden aan de vinder die eigenaar kan worden.



cultureel erfgoed onder water kan *in situ*, dus ter plaatse in zee, door de koning beschermd worden door maatregelen van zowel individuele als reglementaire aard. Zo zullen bijvoorbeeld werkzaamheden aan dit *in situ* beschermd erfgoed enkel mogen na toestemming van ontvanger van het cultureel erfgoed onder water. Al het erkende cultureel erfgoed onder water wordt aan het publiek bekend gemaakt via [www.vondsteninzee.be](http://www.vondsteninzee.be)

Daarnaast zijn er nog enkele belangrijke artikels en paragrafen in deze wet die je als duikers moet weten:

*Art. 5 §2 .....In afwijking van het eerste lid blijven een schip of een luchtvaartuig van een staat of alle onderdelen hiervan eigendom van de staat die eigenaar was op het ogenblik van zinken. De ontvanger van het cultureel erfgoed onderwater pleegt overleg met de vlaggenstaat van het schip of luchtvaartuig van een staat met het oog op de bescherming ervan.*

*Art. 5 § 3. Vondsten van menselijke resten worden respectvol bejegend.*

*Art. 6 § 2. Het is verboden om werkzaamheden te verrichten aan een schip of luchtvaartuig van een staat zonder toestemming van de vlaggenstaat*

*Art. 15 Het is verboden om vondsten die niet in overeenstemming met deze wet werden bekomen te bezitten of te verhandelen.*

Anderzijds mogen vondsten die gedaan werden voor het in voege komen van de nieuwe wet betreffende de bescherming van het cultureel erfgoed onderwater op 1 juni 2014 wel gemeld worden via bovenstaande [www.vondsteninzee.be](http://www.vondsteninzee.be)

Archeologische vondsten op het strand vallen niet onder deze wet en moeten niet worden gemeld aan de gouverneur. Ze dienen volgens het Vlaams Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, meer bepaald Art. 5.1.4. Toevalsvondsten, gemeld te worden via de website van Onroerend Erfgoed: <https://www.onroerenderfgoed.be/nl/digitaal-vondstmeldingsformulier/>

Door het Agentschap Onroerend Erfgoed werden enkele protocollen opgesteld binnen het IWTproject SeArch, Archeologisch Erfgoed in de Noordzee (2013-2016) (<http://www.sea-arch.be/nl/meldingsplicht> ).

Deze protocollen geven meer uitleg over: het belang van onderwatererfgoed, de huidige wetgeving omtrent onderwatererfgoed en de bijhorende meldingsplicht en welke stappen men dient te ondernemen bij het aantreffen van een archeologische vondst op zee of op het strand.

## 6. Scheepswrakken erkend als cultureel erfgoed onder water

### 6.1. Inleiding

Sinds de nieuwe wet betreffende de bescherming van cultureel erfgoed onder water op 1 juni 2014 in voege kwam werden er in tussentijd reeds 8 scheepswrakken erkend als Cultureel erfgoed onderwater. Hieronder vindt u de lijst van de tot op heden als cultureel erfgoed onderwater erkende scheepswrakken met vermelding van het desbetreffende MB, de positie (Figuur 14) en een korte samenvatting van de gekende informatie.

### 6.2. Lijst van de als cultureel erfgoed onderwater erkende scheepswrakken

#### **West-Hinder (MB 13 mei 2014)**

Positie: 51° 22.878' N en 002° 27.134' E

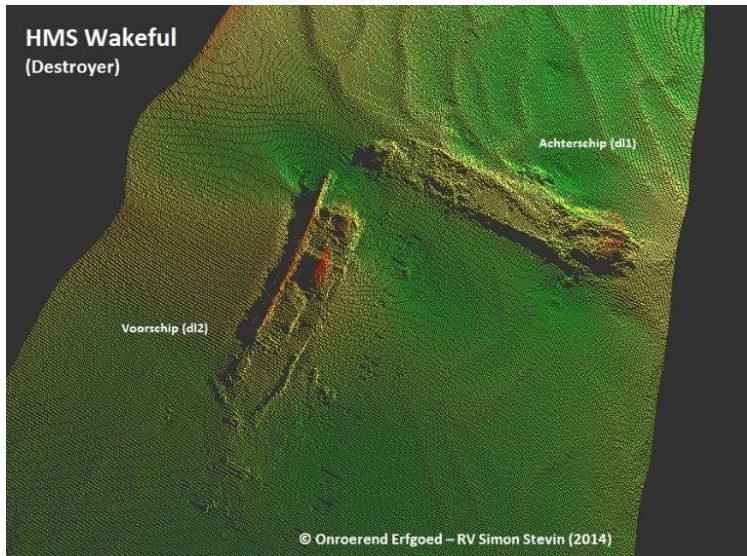


Figuur 5: Foto West-Hinder (© NAVIGO) & Figuur 6: Ankerlier van de West-Hinder (© Dieter Decroos)

Dit lichtschip is in de nacht van 12 op 13 december 1912 gezonken na een aanvaring. Het wrak is nog grotendeels in coherente vorm aanwezig op de plaats waar het gezonken is. Het schip behoorde tot de eerste generatie van lichtschepen die hebben bijgedragen aan de veiligheid van de scheepvaart en de economische ontwikkeling van het Noordzeegebied. De West-Hinder is tevens een zeemansgraf voor de 10 opvarenden.

### HMS Wakeful (MB 13 mei 2014)

Positie: 51° 22.730 N en 002° 43.360' E (deel A) 51° 22.711' N en 002°43.350' E (deel B)

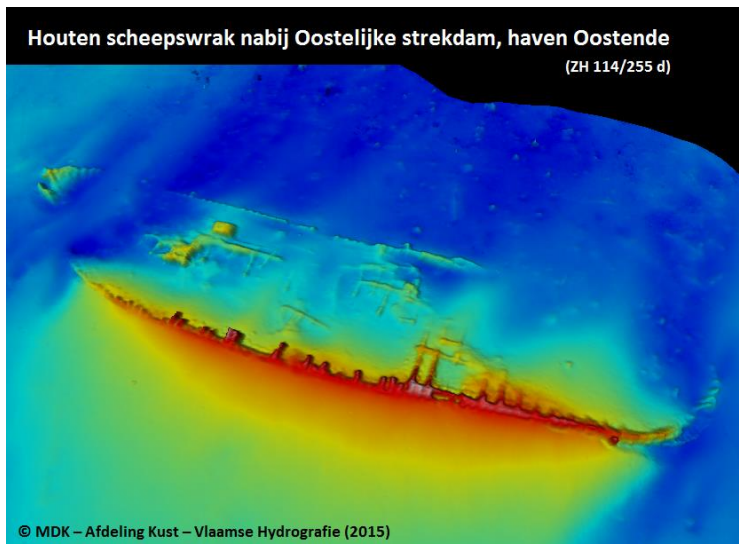


Figuur 7: Multibeambeeld van HMS Wakeful (© Onroerend Erfgoed – RV Simon Stevin)

Deze Britse destroyer werd in de nacht van 29 op 30 mei 1940 getorpedeerd, waarna hij in twee delen is gebroken en gezonken. Hij werd gebouwd tijdens WOI en diende in WOII tijdens operatie Dynamo voor het evacueren van de Britse troepen uit Duinkerke in mei 1940. Het scheepswrak is een zeemansgraf/oorlogsgraf voor ongeveer 700 bemanningsleden en soldaten.

### Houten scheepswrak Oostende (MB 30 september 2014)

Positie: 51° 14,779' N en 002° 55,383' E



Figuur 8: Multibeambeeld van het houten wrak bij Oostende (© MDK – Afdeling Kust – Vlaamse Hydrografie)

Het houten wrak voor Oostende betreft een zeilschip uit een periode dat de haven van Oostende een grote rol speelde als internationale haven. Het schip is in de 19<sup>de</sup> eeuw gezonken iets ten oosten van de haveningang van Oostende en het wrak is in een opmerkelijk goede staat bewaard.

### Wraksite op de Buiten Ratel zandbank (MB 12 sept 2016)

Positie: 51° 14.432' N en 002° 30.191' E



Figuur 9: Anker van het wrak op Buiten Ratel (© NATA) Figuur 10: Documenteren onderwater (© Onroerend Erfgoed – foto Allan Soreyn)

Groot zeilschip wellicht afkomstig uit de Nederlanden en vermoedelijk gezonken rond 1741. Veel van het materiaal uit de site is in het verleden reeds geborgen door vzw NATA (Noordzee Archeologisch Team Aquarius) en werd onderzocht door Onroerend Erfgoed<sup>3</sup>. Wat ter plaatse nog rest is nog steeds van groot historisch belang.

### HMS Brilliant (MB 12 sept 2016)

Positie: 51° 15.200' N en 002° 56.721' E

Deze Britse lichte kruiser gebouwd op het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw is tijdens WO I (1918) gezonken tijdens de eerste raid op Oostende in een poging de havengeul te blokkeren. Een van de weinige wraksites die overgebleven zijn van de raids op Zeebrugge en Oostende.

### SS Kilmore (MB 12 sept 2016)

Positie: 51° 23.730' N en 002° 29.790' E



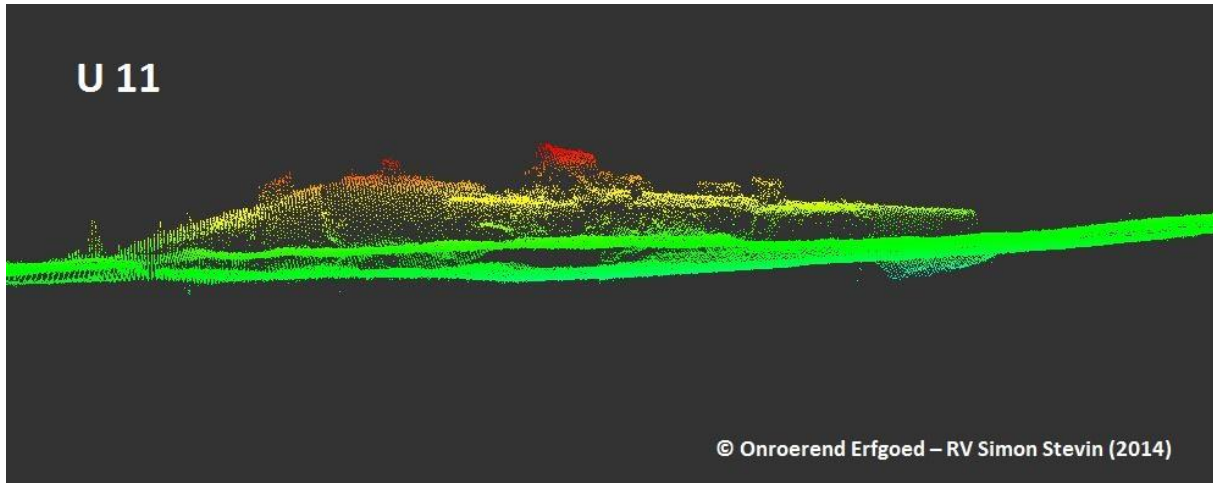
Figuur 11 en 12: Porselein op het wrak van de SS Kilmore, anker van de SS Kilmore (© N. Mouchart)

<sup>3</sup> ZEEBROEK I, PIETERS M., ANDRÈS-LACUEVA C., CALUWÉ D., DAVID J., DEFORCE K., HANECA K., LAMUELA-RAVENTOS R., LENAERTS T., MEDINA REMON A., MEES F., MISSIAEN T., MUYLEAERT L., OP DE BEECK E., STREEL M., VAN DEN HAUTE P., VAN HEES M. & WAUTERS E. 2010: Een 18de-eeuwse wraksite op de Buiten Ratelzandbank (Belgische territoriale wateren) (I): multidisciplinair onderzoek van het vondstenmateriaal, *Relicta* 6, 237-327.

Een door stoom aangedreven vrachtschip dat in 1890 gebouwd werd en in 1906 zonk na een aanvaring ter hoogte van de Westhinder zandbank. Het scheepswrak staat rechtop en steekt op plaatsen nog ongeveer 8 meter boven de zeebodem uit. In 2015 werden malafide pogingen gedaan om het koper uit het wrak te bergen.

**U-11 (MB 12 sept 2016)**

Positie: 51° 20.550' N en 002° 52.075' E



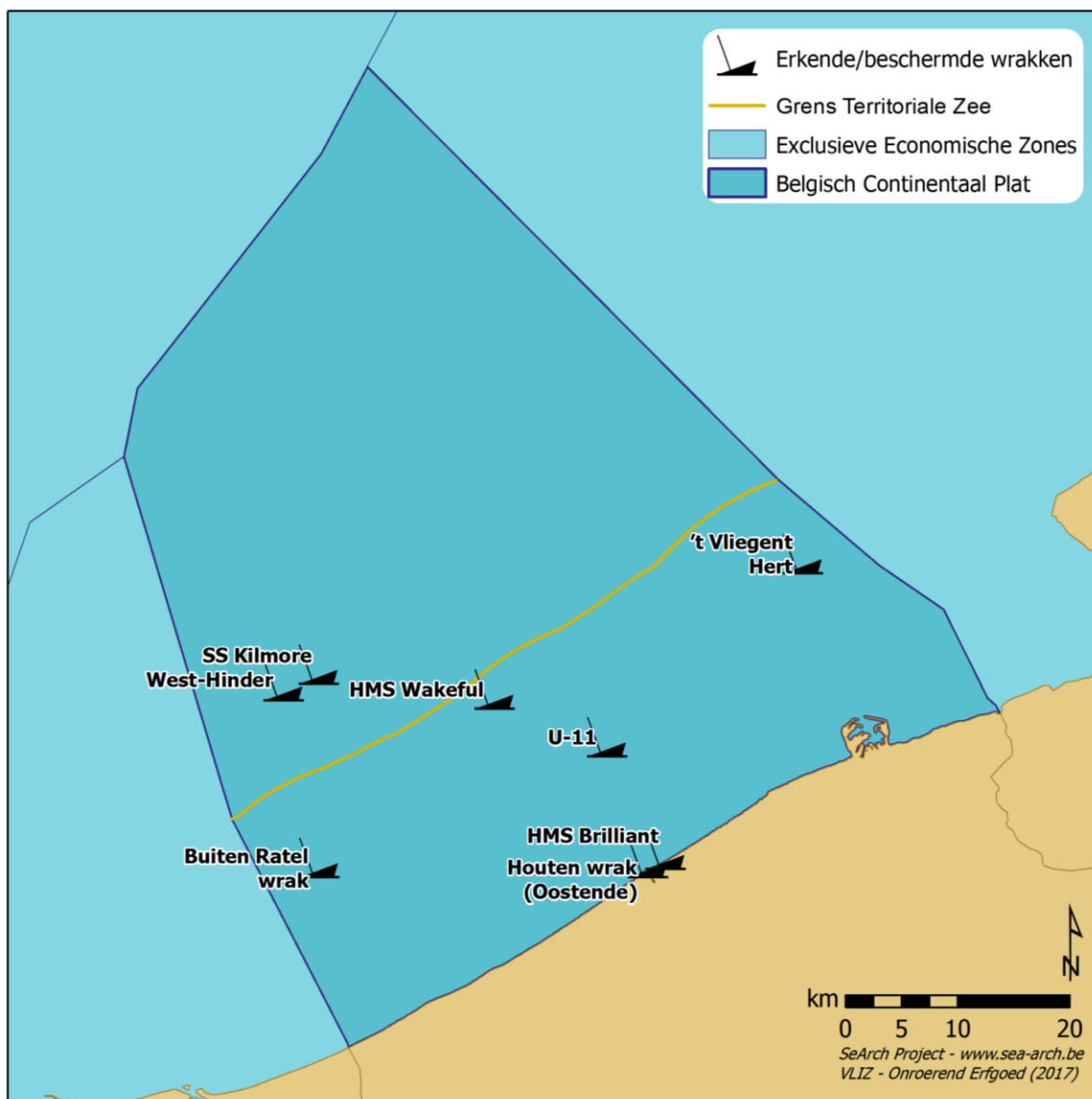
Figuur 13: Multibeambeeld van de U-11 (© Onroerend Erfgoed – RV Simon Stevin)

Duitse WO I Onderzeeër van het grote U-type die in 1914 gezonken is na aanvaring met een mijn in een door de Britten aangelegd mijnenveld ten noorden van de Oostendebank. Goed bewaarde wraksite en enige duikboot van dit type dat zich in onze wateren bevindt. Het is tevens een oorlogsgraf voor de ca. 25 bemanningsleden.

**'t Vliegend Hert / 't Vliegend Hart (MB 12 sept 2016)**

Positie: 51° 29.519' N en 003° 06.873' E

't Vliegend Hert was een Nederlands spiegelretourschip (handelsschip) van de Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) dat in 1735 tijdens een storm op een zandbank liep en vervolgens zonk. Een gedeelte van de lading werd tijdens opgravingen in de jaren 1980 geborgen en is nu tentoongesteld in het MuZeeum te Vlissingen. Tijdens deze scheepsramp zijn alle (ca. 175) opvarenden om het leven gekomen.



Figuur 14: Kaartje met aanduiding van de tot op heden als cultureel erfgoed erkende wrakken (© VLIZ – Onroerend Erfgoed)

## 7. Maatregelen ter bescherming van de als cultureel erfgoed onder water erkende scheepswrakken

### 7.1. Inleiding

Aansluitend op de erkenning van de hierboven vernoemde scheepswrakken werden er in het KB van 21 september 2016 en het MB van 4 oktober 2016 extra reglementaire en individuele beschermingsmaatregelen vastgelegd.

### 7.2. Reglementaire maatregelen ter bescherming van cultureel erfgoed onder water volgens het KB van 21 september 2016

- Beschermd cultureel erfgoed onder water zal worden aangeduid op de zeekaarten
- Beschermd cultureel erfgoed blijft toegankelijk voor het publiek tenzij door de koning anders bepaald
- Elke duik naar beschermd erfgoed moet minimum vier uur op voorhand gemeld worden door de duiker aan FOD Mobiliteit via elektronisch formulier

<http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/onderwatererfgoed>

<https://es.mobilit.fgov.be/duiken-register/#/duiken>

(Dit doet echter geen afbreuk aan de algemene meldingsplicht voor duikactiviteiten aan MRCC en aanvraag toelatingen tot duiken aan MRCC op wrakken in vaarroutes of aanlopen, zie hoofdstuk en Berichten Aan Zeevarenden BAZ nr 1)

- In het gebied rond het in situ beschermd erfgoed en op het in situ beschermd erfgoed zelf, mogen geen activiteiten of werken worden uitgevoerd die het in situ beschermd erfgoed kunnen wijzigen.
- Geen enkel voorwerp mag worden weggehaald van het in situ beschermd erfgoed, noch uit de directe omgeving die met dit in situ beschermd erfgoed gerelateerd zijn, zonder toelating van de ontvanger van het cultureel erfgoed onder water ( i.e. Gouverneur Provincie West – Vlaanderen)

### 7.3. Individuele maatregelen ter bescherming van de reeds erkende scheepswraksites volgens het MB 4 okt 2016

Cultureel erfgoed onder water	Positie	Beschermingsmaatregelen
West-Hinder	51°22,878'N 002°27,134'E	- 15m rondom het wrak verboden te lijnvissen, ankeren en dreggen - 40m rondom het wrak verboden te vissen met sleepnetten
HMS Wakeful	51°22,730'N 002°43,360'E en 51°22,711'N 002°43,350'E	-
Resten houten vaartuig	51°14,779'N 002°55,383'E	20m rondom het wrak verboden te ankeren en dreggen
Wraksite op de Buiten Ratel Zandbank	51°14,432'N 002°30,191'E	12,5m rondom het wrak verboden te ankeren en dreggen

Cultureel erfgoed onder water	Positie	Beschermingsmaatregelen
HMS Brilliant	51°15,200'N 002°56,721'E	35m rondom het wrak verboden te lijnvissen, ankeren en dreggen
SS Kilmore	51°23,730'N 002°29,790'E	45m rondom het wrak verboden te lijnvissen, ankeren en dreggen
U-11	51°20,550'N 002°52,075'E	- 30m rondom het wrak verboden te lijnvissen, ankeren en dreggen - 30m rondom het wrak verboden te vissen met sleepnetten
't Vliegent Hart	51°29,519'N 003°06,873'E	15m rondom het wrak verboden te ankeren en te dreggen

Bij de HMS Wakeful staan voorlopig geen specifieke beschermingsmaatregelen vermeld. Aangezien de HMS Wakeful in een afgebakende vaarwegroute ligt gelden hier sowieso strengere regels en dienen duikers die hier willen duiken minstens 3 weken op voorhand een toelating te vragen aan de nautisch dienstchef van het MRCC (zie hoofdstuk 8 puntje 8). Wanneer men toestemming krijgt kunnen hier extra voorwaarden aan verbonden worden. Verder dient men de duik naast de normaal verplichte meldingsprocedure (hoofdstuk 8) ook minimum vier uur op voorhand te melden aan FOD Mobiliteit (zie hoofdstuk 7.2) via elektronisch formulier:

<http://mobiliteit.belgium.be/nl/scheepvaart/onderwatererfgoed>  
<https://es.mobiliteit.fgov.be/duiken-register/#/duiken>



#### 7.4. Aanpassing Ministerieel Besluit i.v.m. verbod op dreggen



Figuur 15: Duiker klaar om af te dalen via de dreglijn (© Onroerend Erfgoed – foto N. Mouchart)

Aangezien het voor duikers zeer moeilijk is om op een wrak te duiken zonder dat er op voorhand een vaste verbinding gemaakt wordt tussen het wrak en de oppervlakte d.m.v. een dreg met touw en boeien waarlangs de duikers kunnen afdalen tot op het wrak, en het onderwatererfgoed volgens het KB van 21 september 2016 dient toegankelijk te blijven voor het publiek (in dit geval de wrakduikers) werd er een MB tot wijziging van het ministerieel besluit van 4 oktober 2016 betreffende individuele maatregelen ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water opgesteld waarin het volgende werd besloten:

*In het ministerieel besluit van 4 oktober 2016 betreffende individuele maatregelen ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water wordt een artikel 7/1 ingevoegd, luidende: “**Het verbod op ankeren in de artikelen 1 tot en met 7 is niet van toepassing wanneer er duiken op het cultureel erfgoed gemeld overeenkomstig artikel 4 van het koninklijk besluit van 21 september 2016 betreffende de reglementaire maatregelen ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water worden uitgevoerd**” (zie hoofdstuk 7.2).*

## 8. Meldingsprocedure bij het duiken op de Noordzee

Deze meldingsprocedure is gepubliceerd in de BAZ nr. 1 en dient te allen tijde worden uitgevoerd ongeacht of men een elektronisch meldingsformulier heeft opgestuurd naar de FOD Mobiliteit voor de melding van een duik op een als cultureel erfgoed erkend wrak.

1) De in dit bericht voorziene procedures gelden voor alle vaartuigen met uitzondering van militaire vaartuigen, maar met inbegrip van pleziervaartuigen en vaartuigen voor beroepsdoeleinden; met aan boord duikers met inbegrip van recreatieduikers en beroepsduikers, die zich willen begeven in wateren die vallen onder Belgische soevereiniteit, de territoriale zee en de Exclusief Economische Zone inclusief.

De bepalingen van dit bericht gelden onverminderd de andere desbetreffend van toepassing zijn de internationale, nationale en lokale reglementeringen.

Militaire vaartuigen moeten wel voldoen aan de bepalingen opgenomen onder punt 8.

2) De meldingen bedoeld in dit bericht dienen te gebeuren aan het MRCC. De meldingen gebeuren:

- ofwel op VHF-kanaal 67,
- ofwel telefonisch, op het telefoonnummer 059/34 10 20.

3) Het vaartuig dient vóór het vertrek uit de haven of, desgevallend, vóór het binnenvaren van de wateren die vallen onder Belgische soevereiniteit, te melden:

- 1° de naam van het vaartuig,
- 2° dat het vaartuig uitvaart of vaart met duikers aan boord,
- 3° het aantal duikers dat zich aan boord bevindt,
- 4° de duikplaats.

4) Bij de duikplaats aangekomen, dient het vaartuig te melden:

- 1° dat het schip ter plaatse is,
- 2° hoeveel duikers in het water gaan,
- 3° de voorziene tijdsduur dat elke duiker in het water zal blijven.

5) Bij het beëindigen van de duikactiviteiten meldt het schip dat alle duikers terug aan boord zijn.

6) Bij successieve duiken dienen telkens de bovenvermelde instructies te worden gevolgd.

7) Het vaartuig meldt wanneer de duikactiviteit volledig is afgelopen.

8) Voor duikactiviteiten gepland in de afgebakende vaarwegroutes of aanlopen dient minimum drie weken op voorhand een toelating te worden gevraagd aan de nautisch dienstchef van het MRCC. Indien een toelating wordt verleend voor duikactiviteiten in de afgebakende vaarwegroutes of aanlopen, kunnen hieraan voorwaarden worden verbonden.

Bron: MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding

## 9. Oproep tot het melden van oude vondsten (gedaan voor 1 juni 2014)

### 9.1. Inleiding

Ondanks dat het op dit moment verboden is om intentioneel vondsten boven water te brengen was het tot het in voege komen van de nieuwe wet betreffende de bescherming van het cultureel erfgoed op 1 juni 2014 zeer onduidelijk wat nu wel en niet mocht. Zeker in de vroege periodes 1960-1990 dat de eerste wrakduikers op de nog “maagdelijke” wrakken doken op de Noordzee was er al helemaal geen sprake van een duidelijke wetgeving omtrent het bergen van vondsten uit wrakken, laat staan dat er controles op werden uitgevoerd of dat er iemand wakker lag van vondsten die door de wrakduikers als souvenirs werden meegepakt. In die periodes was het zelfs normaal dat wrakken die een obstakel voor de scheepvaart vormden gewoonweg werden opgeblazen met explosieven, met grote grijpers uit elkaar werden getrokken of werden genivelleerd. Daarbij komt dat in die periode de wrakken nog in veel beter toestand waren dan nu en er ook nog veel meer te rapen viel, om het in de taal van de avontuurlijke wrakduikers te zeggen. Het hoorde allemaal bij het grote avontuur waar slechts een kleine die hard groep van de sportduikers zich mee bezig hield. Gaan duiken op en het verkennen van de mysterieuze soms nog niet geïdentificeerde wrakken op Noordzee onder vaak zware en gevaarlijke duikomstandigheden als golven, wind, stroming, slecht zicht, scheepvaart, netten en vislijnen waarin men verstrikt kan raken, ... Wanneer men dan ook nog een mooi souvenir als aandenken aan die spectaculaire duik kon meenemen dan was de duiktrip helemaal geslaagd. Thuis gekomen hield het avontuur niet op en werden de vondsten gereinigd en onderzocht (gedetermineerd) en heel vaak gaven ze al een idee over de ouderdom de nationaliteit of soms zelfs de identiteit van het bedoken wrak. Het is dan ook deze groep van duikers die vaker de identiteit van een wrak kon achterhalen a.d.h.v. vondsten als scheepsbellen met naam en jaartal of bouwplaten. Wanneer het niet zo voor de hand liggend was werd er aan de hand van de datering en de mogelijke herkomst van de vondsten archiefonderzoek gedaan. Soms gebeurde het ook dat de vondsten uiteindelijk geen identificatie opleverden en het wrak verzand en in de vergetelheid geraakte. Toch werden deze vondsten, die een emotionele waarde hadden en herinnerden aan de avontuurlijke duiken, dan vaak wel nog gekoesterd en tentoongesteld in een vitrinekast (trofeeënkast) in de woonkamer, soms zelfs met echtelijke ruzies tot gevolg. Toch blijven deze vondsten een enorme informatiewaarde behouden tot het moment dat de vinder, die weet waar de vondsten specifiek vandaan komen en de verhalen en de ervaringen van het duiken op de wrakken..., komt te overlijden. Op dat moment gaat alle informatie verloren indien de vinder geen aantekeningen heeft gemaakt over de herkomst van de vondsten... Daarnaast zijn de andere familieleden de oude “brol” van pa waar ze heel hun leven naar hebben moeten kijken beu gezien en is er een grote kans dat collecties worden weg gegooid.

Wanneer we dit nu uitvergroten. Stel, we vergelijken het scheepswrak met een puzzel waarbij de puzzelstukken artefacten of onderdelen van het wrak zijn. Wanneer alle puzzelstukken op hun plaats liggen dan is duidelijk te zien wat de puzzel voorstelt. De eerste duikers komen ter plaatse en verplaatsen enkele puzzelstukken en nemen er enkele mee naar huis. De week erna komt een totaal andere groep duikers ter plaatse die hetzelfde doet. De week erna komen nog andere duikers ter plaatse die geen mooie puzzelstukken meer kunnen vinden en dan maar de kleinere “minder interessante” puzzelstukken mee naar huis nemen. Wanneer dit scenario enkele jaren aanhoudt ligt er op het laatste alleen nog maar de kartonnen doos (=het karkas van het wrak) en zijn alle puzzelstukken verdwenen waardoor het quasi onmogelijk wordt om nog te achterhalen wat de puzzel voorstelde. Daarbij komt dat alle puzzelstukken verspreid zitten tussen een groot aantal verschillende personen in binnen- en misschien zelfs buitenland waardoor het een hele klus is en opnieuw bijna onmogelijk om ze allemaal terug op te sporen. Wanneer sommige puzzelstukken en/of hun informatiewaarde dan ook nog eens verloren gaan door het scenario uit voorgaande paragraaf dan wordt het onmogelijk om ooit nog te achterhalen wat de puzzel ooit voorstelde (=identiteit wrak,

datering, herkomst, handelswaar,... die ons enorm veel informatie kunnen geven over de materiele cultuur, de economie, de technologie, ... uit een welbepaalde periode) Vandaar dat er in dit hoofdstuk een oproep wordt gelanceerd tot het melden van jullie oude vondsten!

Het is logisch dat er onder de vele wrakduikers met vondsten nog een angst heerst op vervolging of in beslagname van vondsten. Dat het zo een vaart niet loopt bewijzen de vele publicaties waarin vondsten worden afgebeeld inclusief vermelding van de vinder... zonder dat daar ooit iemand voor geverbaliseerd is.

Ook binnen ons SeArch project hadden wij het genoegen om te kunnen samenwerken met enkele wrakduikers die vondsten hadden van een tot heden niet geïdentificeerd wrak:

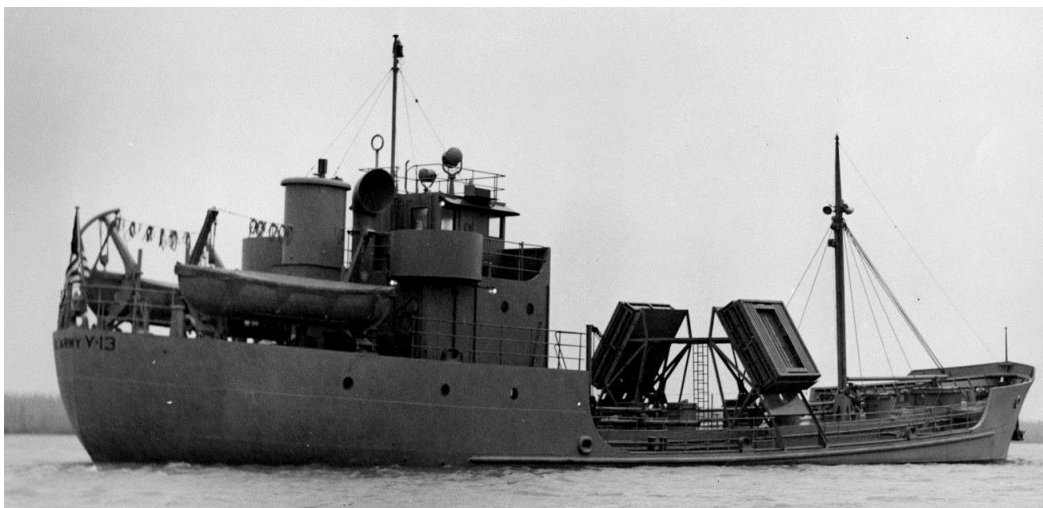
## 9.2. Identificatie van het scheepswrak B122/229a als de US Army Tanker (USAT) Y-17

Binnen het SeArch project kon door een nauwe samenwerking tussen archeologen van Onroerend Erfgoed en enkele fervente wrakduikers het scheepswrak B122/229a<sup>4</sup> op de positie 51° 22,548' N 002° 29,253' E (WGS 84) positief geïdentificeerd worden als de US Army Tanker (USAT) Y-17.

Enkele duikvondsten waaronder een stuurinrichting van Benson Electric Company in Superior Wisconsin, een telegraaf van Bendix uit Brooklyn New York en hulzen van een 40 mm luchtafweerkanon met jaartalstempels 1941 en 1943, deed ons vermoeden dat het om een Amerikaans schip moest gaan dat hier tijdens WOII gezonken was. Op basis van deze gegevens kon er gericht archiefonderzoek uitgevoerd worden waarbij er al snel één bepaald schip in aanmerking kwam, namelijk de US Army Tanker Y-17:

*"Lloyd's war losses, the second world war": April 9 1945, Y 17 army motor tanker, flag Am, tonnage: about 500, sunk as result of underwater explosion in approx. 51° 22,5' N 2° 30' E<sup>5</sup>.*

Met deze informatie kon er verder gezocht worden naar extra gegevens. Al snel bleek dat de Y-17 gemaakt was in een reeks van 10 identieke tankerschepen (Y-13 t.e.m. Y-22) door Levingston Shipbuilding in Orange Texas en afgeleverd werd aan de US Army op 27 mei 1943<sup>6</sup> (Figuur 16).



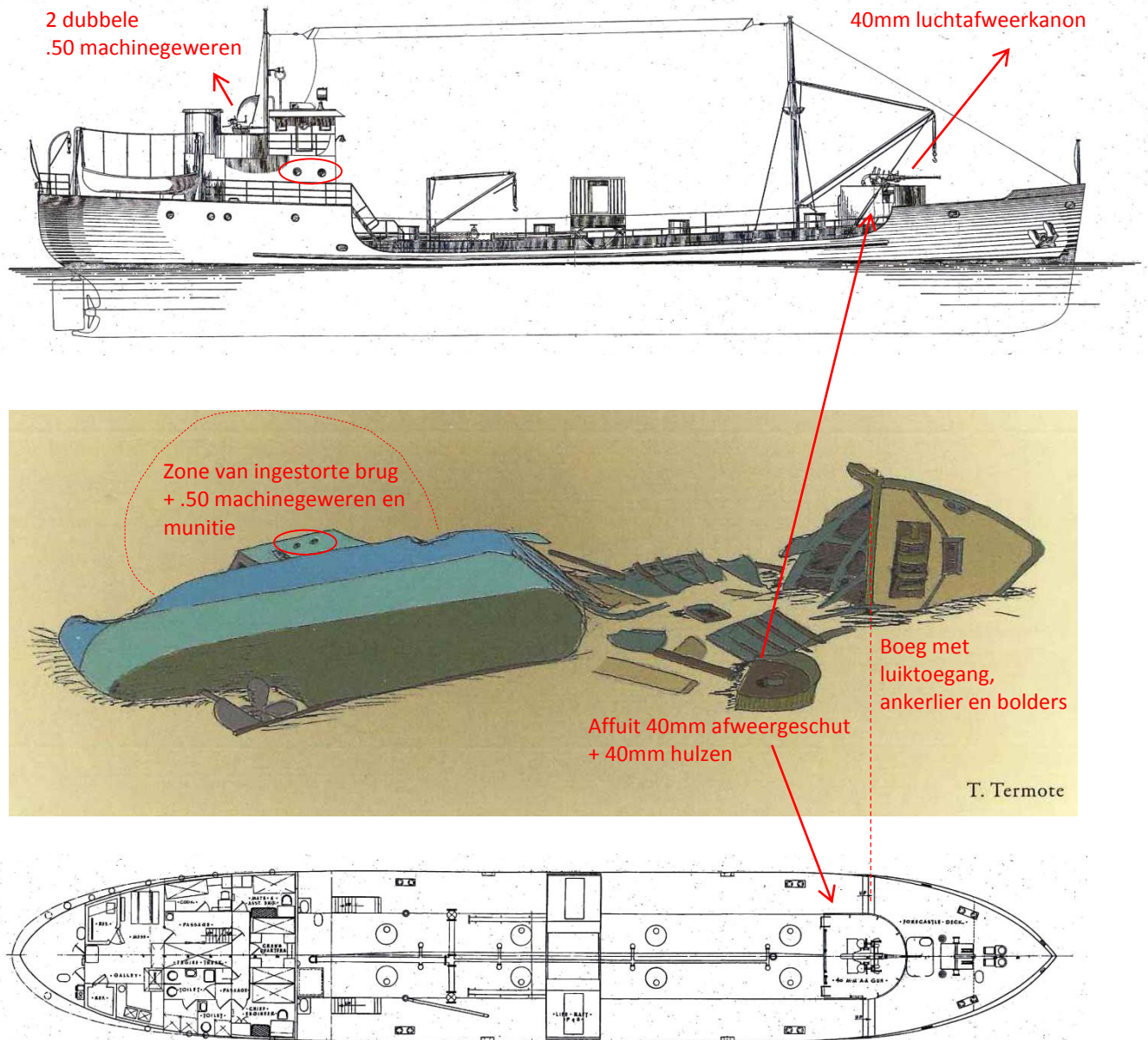
Figuur 16: De USAT (Us Army Tanker) Y-13 die identiek was aan de Y-17 en in een reeks van 10 tankerschepen (Y-13 t.e.m. Y-22) in 1943 gebouwd werd door Levingston Shipbuilding in Orange Texas.

<sup>4</sup> <http://www.vlaamsehydrografie.be/wrakkendatabank.htm>

<sup>5</sup> *Lloyd's war losses, the second world war*

<sup>6</sup> <http://www.shipbuildinghistory.com/history/shipyards/2large/inactive/levingston.htm>

Via het US Army Transportation Museum in Fort Eustis in Virginia<sup>7</sup> konden de originele bouwplannen inclusief informatie over afmetingen, uitrusting, aandrijving, bewapening, het normale aantal passagiers... van dit type Y-schepen bekomen worden. Bij het vergelijken van deze plannen en gegevens met de bevindingen van de duikers en met een tekening die Tomas Termote<sup>8</sup> van het scheepswrak gemaakt heeft op een moment dat de identiteit ervan nog niet bekend was, komen we tot de volgende conclusies (Figuur 17):



Figuur 17: vergelijking van bouwplannen met de gegevens en de bevindingen van de duikers en met een tekening die Tomas Termote van het scheepswrak gemaakt heeft op een moment dat de identiteit ervan nog niet bekend was (© Onroerend Erfgoed – Sven Van Haelst)

<sup>7</sup> <http://www.transportation.army.mil/museum/transportation%20museum/museum.htm>

<sup>8</sup> Termote Dirk & Tomas, *Schatten en Scheepswrakken*. Boeiende onderwaterarcheologie in de Noordzee, Davidsfonds, Leuven. Pg 217-218 wrak 182, Onbekend, kustvaartuig 1<sup>ste</sup> helft 20<sup>ste</sup> eeuw.

-In de zone van de ingestorte brug, waar ook de Benson stuurstand en Bendix telegraaf werden aangetroffen, bevinden zich 50 machinegeweren en munitie. Dit is volgens de bouwplannen inderdaad de plaats waar deze waren opgesteld.

-De vorm van het achterschip, inclusief de restanten van de opbouw met de 2 patrijspoorten aan stuurboordzijde komen perfect overeen tussen de tekening van T. Termote en de originele bouwplannen.

-Het in de publicatie "Schatten en scheepswrakken" omschreven "kraaiennest van de voorste mast" kan gezien de vorm en de aanwezigheid van een standvoet, de ligging en de door de duikers bevestigde aanwezigheid van 40 mm munitie (gedateerd tussen 1941 en 1943) in de nabijheid, met zekerheid geïdentificeerd worden als het afgescheurde affuit van het 40 mm luchtafweergeschut dat zich volgens de bouwplannen op het voorschip bevond.

-De vorm van de boeg met luiktoegang, ankerlier en bolders komt sterk overeen tussen de tekening van T. Termote en de originele bouwplannen.

-De lengte van het wrak L: 48m komt sterk overeen met de originele bouwplannen en gegevens L: 162 feet 6 inch= 49,53m

-De sterk verwoeste zone tussen het achterschip en boeg van het scheepswrak was volgens de bouwplannen de opslagruimte voor ca. 4.430 vaten brandstof. Aangezien de Y-17 midscheeps getorpedeerd werd met een brand en explosie van deze vaten brandstof tot gevolg, geeft dit een verklaring voor deze ravage.

Gezien de hierboven vernoemde argumenten kunnen we er met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid van uitgaan dat het wrak op de positie 51° 22,548' N en 002° 29,253' E (WGS 84) daadwerkelijk de US Army Tanker Y-17 is.

De Y-17 werd op 9 april 1945 getorpedeerd door de Duitse miniduijkbout U-5309 van het type Seehund. Alle 19 bemanningsleden kwamen hierbij om het leven, wat maakt dat het wrak van de Y-17 een oorlogsgraf is.

Zonder de belangrijke informatie en de vondsten van de wrakduikers zou de identificatie van dit wrak waarschijnlijk nog jaren op zich hebben laten wachten. Een goede identificatie is de centrale voorwaarde voor een beter omgaan met dit erfgoed, want zoals het spreekwoord zegt: "Onbekend maakt onbemind". Het verhoogt niet alleen de belevingswaarde van een duik op dit wrak maar door deze kennis te delen via publicaties groeit ook de interesse bij het bredere publiek<sup>9</sup>. Laat dit een oproep zijn aan alle wrakduikers om hun informatie te delen en hun vondsten te laten inventariseren zodat er naar de toekomst toe nog meer wrakken geïdentificeerd kunnen worden.

Oude vondsten kunnen gemeld worden via de meldingsprocedure in hoofdstuk 5 en/of via ons mailadres [wrakduikers@sea-arch.be](mailto:wrakduikers@sea-arch.be)

Voor meer info: Sven Van Haelst  
[wrakduikers@sea-arch.be](mailto:wrakduikers@sea-arch.be)  
GSM: 0032/486 95 09 89

---

<sup>9</sup> Zie ook: Demerre, I.; De Decker, C.; Pieters, M.; Van Haelst, S. (2014). Grote erfgoedwaarde van de Noordzee in de verf gezet met drie recente vondsten, in: De Grote Rede 39. De Grote Rede: Nieuws over onze Kust en Zee, 39: pp. 9-14

## 10. Documenteren, identificeren en monitoren van scheepswrakken

Aansluitend aan de oproep voor het melden van oude vondsten willen we hier een oproep doen tot samenwerking bij het documenteren, identificeren en monitoren van scheepswrakken. Iedere wrakduiker die al een tijdje meedraait weet dat de wrakken achteruit gaan doorheen de tijd. Dit is voornamelijk te wijten aan erosie, corrosie, getijdenwerking... Hierdoor gaat er ook enorm veel informatie verloren. Wanneer een scheepswrak uit elkaar valt en delen verdwijnen door corrosie en erosie en de rest langzaam maar zeker onder het zand verdwijnt wordt het steeds moeilijker om een nog niet geïdentificeerd wrak te identificeren. Daarnaast is het ook belangrijk om een zicht te krijgen op hoe snel deze vervalprocessen verlopen en of er een verschil is in vervalsnelheid tussen diep en ondiep gelegen wrakken, wrakken van verschillende ouderdom en constructiemethode, ... Verder is het belangrijk dat we zoveel mogelijk informatie gaande van tekeningen, foto's, filmbeelden, ... te verzamelen van de huidige toestand van de scheepswrakken voordat ze verdwijnen.

Aangezien scheepswrakken ook een enorme ecologische waarde hebben en ze schuilplaatsen en kraamkamers voor verschillende soorten fauna en flora zijn, die bijdragen tot de biodiversiteit van onze Noordzee, is er vanuit deze hoek ook interesse om een zicht te krijgen op deze biodiversiteit.

Wanneer men publicaties en/of websites en databanken over wrakken in de Noordzee bekijkt dan is de informatie die men daarin kan vinden vaak gedateerd wat maakt dat de beschreven "huidige toestand" vaak de toestand is van 10-15 jaar geleden of langer. Hierdoor kan men dus met de grootste verwachtingen gaan duiken op een wrak wat op de dag van vandaag er al lang niet meer uitziet als dat mooi beschreven wrak van jaren geleden omdat het in tussentijd volledig uit elkaar is gevallen. Daarnaast worden er in deze publicaties vaak dieptes vermeld die gebaseerd zijn op gegevens van hydrografische diensten voor wie de minimum diepte bij springtij laagwater belangrijker is dan de maximum diepte aangezien zij erop willen waken dat het voldoende diep is voor alle scheepvaart die er kan passeren...

Onroerend Erfgoed heeft tijdens enkele maritiem archeologische projecten van de afgelopen 10 jaren duiksurveys georganiseerd op diverse wrakken in de Noordzee. In de beginjaren was het nog mogelijk om dit te doen in samenwerking met vrijwilligers/ervaren wrakduikers maar dat is op de dag van vandaag verzekeringstechnisch helaas niet meer mogelijk. Anderzijds weet iedere Noordzee wrakduiker dat van de in het begin van het jaar geplande duiken er heel wat niet kunnen doorgaan wegens te slechte weersomstandigheden (te veel golven, wind,...). Dit zorgt ervoor dat men gedurende de paar duiken dat men wel kan gaan ook maar enkele wrakken kan beduiken en men maar weinig gedaan krijgt tijdens de 30-45 minuten bodemtijd. Wanneer de vele wrakduikers die jaarlijks met duikcharters de zee op gaan hun informatie of bevindingen zouden willen delen dan komen we al een heel stuk verder. Vandaar dat we hier een oproep willen doen aan iedereen die hieraan wil meewerken om de "formulieren voor het monitoren van scheepswrakken" in bijlage 1 zo volledig mogelijk in te vullen en terug te mailen naar [wrakduikers@sea-arch.be](mailto:wrakduikers@sea-arch.be)

De monitoringsformulieren zijn ook apart te downloaden als Word-bestand via <http://www.sea-arch.be/nl/wrakduikers> en kunnen dus digitaal ingevuld en terug gemaild worden naar [wrakduikers@sea-arch.be](mailto:wrakduikers@sea-arch.be)

Voor meer info: Sven Van Haelst  
[wrakduikers@sea-arch.be](mailto:wrakduikers@sea-arch.be)  
GSM: 0032/486 95 09 89

De verkregen informatie kan dan vervolgens dienen voor verder onderzoek naar de identiteit, herkomst en historie van de schepen en het actueel houden van de verschillende websites en databanken (zie bijlage 2) zodat deze informatie ook bewaard blijft voor toekomstige generaties.





## 11. Bijlagen

### 11.1. Formulieren voor het monitoren van scheepswrakken

#### Gegevens van de melder:

Naam (persoon, vereniging,..) .....

Adres .....

Postcode en woonplaats .....

Telefoon privé / mobiel .....

E-mail adres .....

Datum melding .....

#### Wrak- of sitegegevens:

Naam van het wrak/Site naam: .....

Positie (WGS84): .....° .....', ..... N  
.....° .....', ..... E

#### Meteogegevens:

Datum: .....

Weersomstandigheden: .....

Wind: .....

Golven: .....

Zichtbaarheid: .....

#### Duikgegevens en duikomstandigheden

Te water: ..... Uit het water: .....

Stroming: ja/nee stroomsnelheid:.....knopen Stroomrichting:.....

Onderwater zichtbaarheid: .....

Duikplatform: o RHIB o Boot

Naam RHIB/boot: .....

Thuishaven: .....

Dieptes gemeten tijdens de duik

Maximum bereikte bodemdiepte (A): .....m

Minimum diepte op het wrak (B): .....m

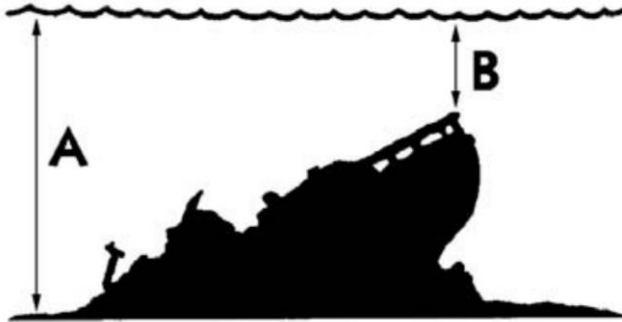
Getijdenverschil op datum en uur van de duik .....m

Dieptes gemeten met

Dieptemeter

Duikcomputer

Echolood



**Hoe vaak duikt u op dit wrak?**

Weinig (1-2 x per jaar)

Regelmatig (3-5 x per jaar)

Vaak (> dan 5 keer per jaar) hoe vaak: .....

Totaal aantal door gemaakte duiken op dit wrak: ..... keren sinds.....

Hebt u doorheen de jaren veranderingen aan het wrak waargenomen

.....

.....

.....

.....

**Wat voor wrak denkt u dat het is? (In het geval van een nog niet geïdentificeerde wraksite)**

Vrachtschip

Vissersschip

Oorlogsschip

Onderzeeër

.....

**Hoe oud denkt u dat het is? (+ argument datering?)**

.....

.....

.....

.....

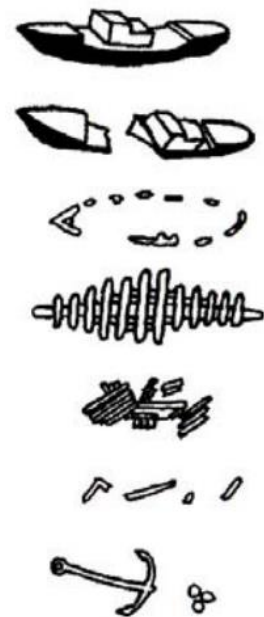
.....

.....

.....

**Welke van de situaties komt het best overeen met de huidige toestand van het wrak?**

- Structuur grotendeels intact
- Structuur gebroken in meerdere grote samenhangende delen
- Structuur grotendeels verzand
- Enkel de contouren zichtbaar, grotendeels verzand
- Enkel kiel en bodemstructuur nog samenhangend, rest uit elkaar gevallen
- Volledig uit elkaar gevallen
- Enkel nog wrakfragmenten zichtbaar
- Enkel nog artefacten zichtbaar
- Anders:.....



**De scheepsstructuur is voornamelijk gemaakt uit:**

- Hout
- Staal
- Kunststof
- Aluminium

**Constructiemethode romp**

- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| <input type="radio"/> Houten pennen                         | <input type="radio"/> Ijzeren nagels |
| <input type="radio"/> Overnaads (planken overlappen elkaar) | <input type="radio"/> Ijzeren bouten |
| <input type="radio"/> Karveel (planken vlak tegen elkaar)   | <input type="radio"/> Klinknagels    |
| <input type="radio"/> Koperen bouten                        | <input type="radio"/> Gelast         |

**Zichtbare structuren/uitrusting/lading...:**

- |                                    |                                    |                                |  |
|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Achtersteven | <input type="radio"/> Mast(en)     | <input type="radio"/> Anker(s) | <input type="radio"/> Kettingen            |
| <input type="radio"/> Roer         | <input type="radio"/> Roerbalk     | <input type="radio"/> Boilers  | <input type="radio"/> Touwwerk             |
| <input type="radio"/> Schroef      | <input type="radio"/> Schroefas    | <input type="radio"/> Motoren  | <input type="radio"/> Katrollen            |
| <input type="radio"/> Boeg         | <input type="radio"/> Brug         | <input type="radio"/> Kanonnen | <input type="radio"/> Winches/kaapstanders |
| <input type="radio"/> Cabines      | <input type="radio"/> Laadruim     | <input type="radio"/> Munitie  | <input type="radio"/> Patrijspoorten       |
| <input type="radio"/> Kombuis      | <input type="radio"/> Lading/cargo | <input type="radio"/> Ballast  | <input type="radio"/> Andere.....          |

.....

**In het geval van een vliegtuigwrak:**

- Cockpit
- Motoren
- Propeller(s)
- Brandstoftank(s)
- Vleugel(s)
- Staart
- Landingsgestel
- Machinegeweren/munitie
- Andere.....

**Geef een korte omschrijving van de huidige toestand van het wrak:**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Maak een schets met een overzicht van de waargenomen structuren/vondsten... met de geschatte ligging/oriëntatie t.o.v. elkaar en de (geschatte) afmetingen. Gelieve indien mogelijk de belangrijkste structuren te benoemen (bvb. Boeg, kanon, kaapstander, winch...). Geef m.b.v. een Noordpijl de oriëntatie van de wrakdelen aan.

Max. afmetingen wrak/wrakdelen:    lengte:.....    breedte:.....    hoogte: .....

- Afmetingen gemeten
- Afmetingen geschat

**Zijn er één of meerdere van de volgende risico's verbonden aan het duiken naar dit wrak:**

- Zwakke scheepsstructuur en gevaar voor instorting
- Kans om onbewust in een half afgesloten ruimte te zwemmen (laadruim,...)
- Verloren vistuig (Visdraden/warrelnetten/visnetten,...) aanwezig op het wrak
- Scherpe uitsteeksels of randen
- Explosieven of munitie aanwezig op het wrak

**Welke fauna hebt u kunnen waarnemen op het wrak en in welke geschatte hoeveelheden?**

(Hieronder enkele voorbeelden +mogelijkheid tot verder aanvullen)

- |                                       |             |                                |             |
|---------------------------------------|-------------|--------------------------------|-------------|
| <input type="checkbox"/> Kabeljauw    | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |
| <input type="checkbox"/> Steenbolk    | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |
| <input type="checkbox"/> Noordzeekrab | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |
| <input type="checkbox"/> Kreeft       | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |
| <input type="checkbox"/> Zeeanjelier  | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |
| <input type="checkbox"/> Dodemansduim | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |
| <input type="checkbox"/> .....        | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |
| <input type="checkbox"/> .....        | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |
| <input type="checkbox"/> .....        | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |
| <input type="checkbox"/> .....        | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |
| <input type="checkbox"/> .....        | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |
| <input type="checkbox"/> .....        | ca. ....ex. | <input type="checkbox"/> ..... | ca. ....ex. |

Hoeveel % van het wrak is begroeid met organismen:.....%

**Hebt u verder nog gegevens of informatie over deze wraksite?**

- Filmbeelden
- Foto's
- Tekeningen
- Schetsen
- Bouwplannen
- .....

Ingevuld terugsturen naar: [wrakduikers@sea-arch.be](mailto:wrakduikers@sea-arch.be)



De monitoringsformulieren zijn ook apart te downloaden als Word-bestand via <http://www.sea-arch.be/nl/wrakduikers> en kunnen dus digitaal ingevuld en terug gemaïld worden naar [wrakduikers@sea-arch.be](mailto:wrakduikers@sea-arch.be)

Voor meer info: Sven Van Haelst  
[wrakduikers@sea-arch.be](mailto:wrakduikers@sea-arch.be)  
GSM: 0032/486 95 09 89

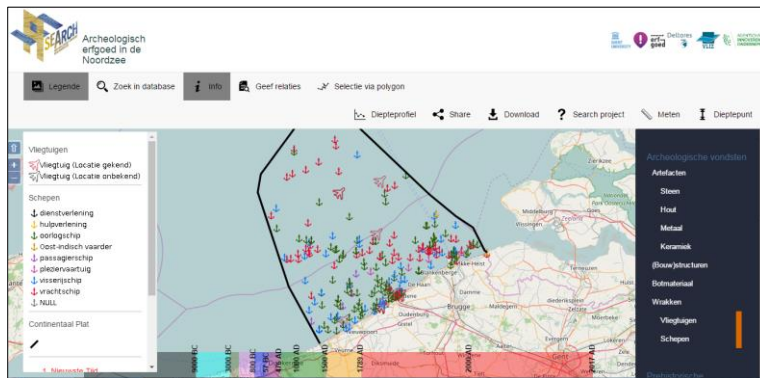
## 11.2. Websites en publicaties omtrent onderwatererfgoed in de Noordzee

<http://www.sea-arch.be/nl>



<http://www.sea-arch.be/nl/wrakduikers>

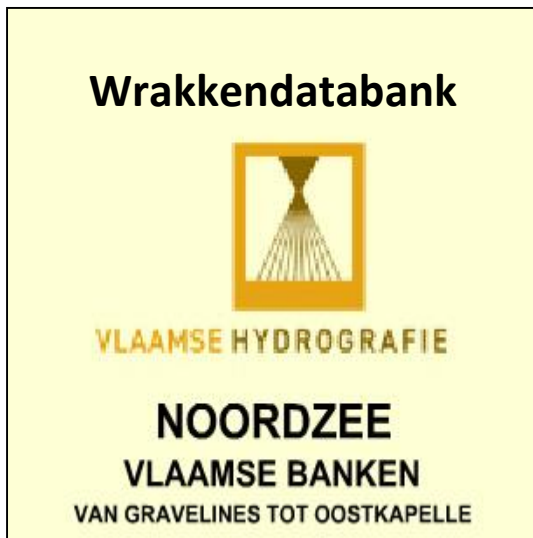
<http://www.sea-arch.ugent.be/>



<http://www.maritieme-archeologie.be/>



<http://www.vlaamsehydrografie.be/wrakkendatabank.htm>



<http://www.wrecksite.eu/>



Termote Dirk & Tomas, Schatten en Scheepswrakken. Boeiende onderwaterarcheologie in de Noordzee, Davidsfonds, Leuven





Français - Español - Русский - العربية - 中文 - Português

Google Custom Search ok

UNESCO | Education | Natural Sciences | Social and Human Sciences | **Culture** | Communication and Information | Media Services

About us | Themes | Worldwide | Communities | Events | Resources

 United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

 The Protection of the Underwater Cultural Heritage

## Underwater Cultural Heritage

UNESCO » Culture » Themes » Underwater Cultural Heritage » 2001 Convention

A- A+  

### Underwater Cultural Heritage

#### 2001 Convention

- Official Text
- Annex of the Convention
- Operational Guidelines
- States Parties
- State Cooperation System
- Advisory Body
- Learn about the Convention
- How to ratify?
- Competent Authorities
- The Logo of the Convention
- FAQ

Underwater Cultural Heritage

Protection

Education

### About the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage



© UNESCO/A. Vanzo

The UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, adopted in 2001, is intended to enable States to better protect their submerged cultural heritage.

- Information Brochure on the 2001 Convention (PDF)
- Frequently Asked Questions (PDF)

### HIGHLIGHTS

- Best Practices for UCH
- ADVISORY BODY Website
- Heritage for Peace and Reconciliation
- Information Brochure: interactive / PDF
- Frequently Asked Questions: interactive / PDF
- How to Ratify the 2001 Convention?

 **SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS**

The Oceans are the Past and the Future of Human Life.





<http://www.vondsteninzee.be>

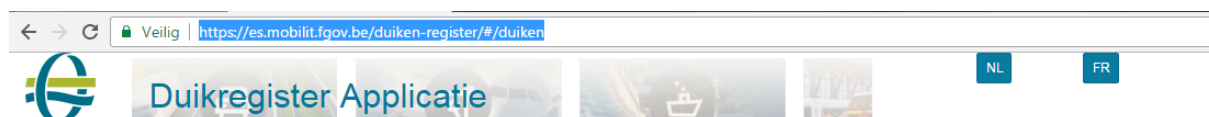
 Vondsten in zee

HOME EEN VONDST MELDEN REGISTER FAQ



<http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/onderwatererfgoed>

<https://es.mobilit.fgov.be/duiken-register/#/duiken>



## Meldingsformulier voor het duiken naar een historisch wrak.

**Wettekst:**

KB van 21/09/2016 betreffende de reglementaire maatregelen ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water.

**Art. 4.** Elke duik naar een historisch wrak moet **minstens 4 uur voorafgaandelijk gemeld** worden aan de FOD Mobiliteit en Vervoer via dit elektronisch formulier.

## 12. Colofon

Het SeArch project (2013-2016) werd gefinancierd door het Agentschap Innoveren en Ondernemen, VLAIO (voorheen IWT), onder project nr. 120003.

Deze brochure is ook te downloaden via de SeArch website: <http://www.sea-arch.be/nl/wrakduikers>

Auteurs: S. Van Haelst, M. Pieters

Voor meer info: Sven Van Haelst  
[wrakduikers@sea-arch.be](mailto:wrakduikers@sea-arch.be)  
GSM: 0032/486 95 09 89

Copyright: SeArch project

Deze publicatie kan geciteerd worden als:  
Van Haelst, S., Pieters, M. 2016. Infobrochure Noordzee wrakduikers. SeArch brochure, Brussel.

### *SeArch partners*

