

Vraag nr. 140
van 19 december 2013
van **WIM WIENEN**

Varend erfgoed - Congoboot Charlesville

Een tijd geleden zonk het schip “Charlesville” voor de kust van Dantzig. Uit het VN-zeerecht zou blijken dat de Duitse initiatiefnemer voor de verschroting het schip moet bergen. Naar verluidt zou de Poolse overheid bereid zijn hierbij te helpen. Dit doet onder meer Watererfgoed Vlaanderen alsnog hopen het schip naar Vlaanderen te krijgen.

1. Kan de minister bevestigen of deze gegevens inzake de berging kloppen?
 2. Zorgt het bergen van het schip voor nieuwe elementen om het schip alsnog naar Vlaanderen te krijgen? Zo ja, wat is de stand van zaken?
 3. Heeft de minister ter zake contact gehad met Watererfgoed Vlaanderen? Zo ja, wat was hiervan het resultaat?
 4. Heeft de minister contact gehad met de Duitse overheid? Zo ja, wat was hiervan het resultaat?
-

ANTWOORD

op vraag nr. 140 van 19 december 2013
van **GEERT BOURGEOIS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BESTUURSZAKEN,
BINNENLANDS BESTUUR, INBURGERING, TOERISME EN VLAAMSE RAND

1. Artikel 21 van het VN-Zeerecht (UNCLOS 1982) geeft de mogelijkheid aan kuststaten om wetten en regelgeving aan te nemen in verband met de onschuldige doorvaart. Het zinken van de MS Georg Büchner zou via dergelijke aan UNCLOS gelinkte Poolse regelgeving kunnen onderworpen zijn. Om dit te kunnen bevestigen of artikel 21 van het VN-Zeerecht van toepassing is zou de Poolse regelgeving ter zake moeten worden geanalyseerd. Ik acht een dergelijke screening op dit moment niet opportuun.
2. Voor de verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid zijn er geen nieuwe elementen te melden in het Charlesville-dossier.
Voor de berging van de Charlesville wil ik nogmaals meedelen dat de Vlaamse overheid geen betrokken partij is. De Vlaamse overheid is immers geen eigenaar van het schip. Het schip is ver buiten onze territoriale wateren gezonken. De Vlaamse overheid heeft bijgevolg niets te maken met de berging van het schip. De berging moet gebeuren door de eigenaar of op kosten van de eigenaar. Aan deze berging hangt een enorm kostenplaatje. De ramingen over de berging van de Charlesville liepen in mei 2013 uiteen van 5 miljoen US dollar tot 30 miljoen US dollar. Parlementslid De Coene wees er in juni 2013 op dat de berging van het wrak van de Herald of Free Enterprise destijds zo'n 10 miljoen euro heeft gekost.

Ik wil even ingaan op de vraag of de Vlaamse overheid zal proberen om de Charlesville naar een Vlaamse haven te halen indien het wrak wordt geborgen.

Het antwoord is hierop opnieuw hetzelfde: De Vlaamse overheid is geen eigenaar van het wrak en heeft bijgevolg geen stem in de toekomst van het schip indien het geborgen wordt. Het is niet zeker dat het wrak te koop wordt aangeboden, laat staan dat het wrak gratis wordt weggeschonken.

Wat indien het wrak van de Charlesville gratis wordt aangeboden? Zelfs in dat scenario lijkt het me onmogelijk om het wrak naar een Vlaamse haven te brengen. Ik geef u enkele elementen ter overweging mee.

Ik stel mij de vraag of het schip nog over lange afstanden verplaatst zal kunnen worden. De verplaatsing van Rostock naar Klaipėda liep fout af. Ik vermoed dat niemand mij zal kunnen garanderen dat de Charlesville niet opnieuw zinkt. Stel dat dat gebeurt in het midden van een vaargeul op de druk bevaren Noordzee of in de Schelde? Met eventueel grote economische schade voor de Nederlandse of Vlaamse havens. Ik wil dit risico niet lopen. Ik vermoed dat de Antwerpse havenautoriteiten dit risico evenmin willen nemen.

Vervolgens moeten we ons realiseren dat de staat van het schip na zeven maanden onder water er niet op zal verbeterd zijn. Ik zei reeds vroeger dat het schip absoluut niet in museale staat was toen het nog dreef. Het hoeft geen betoog dat het zinken van het schip, met nu nog eens een aantasting door zeewater en eventuele beschadigingen door het zinken, absoluut niet zal hebben bijgedragen aan het behoud van de houten interieurelementen. De berging kan mogelijk verdere schade toebrengen aan de romp. Het is evident dat, als we het hebben over een eventuele toekomstige restauratie of bescherming, de beheerskosten van dit schip enorm zijn toegenomen. De erfgoedwaarden van het schip waren reeds aangetast door de zware verbouwing, de aanpassingen vanwege het divers gebruik na de periode als vrachtgoedvaarder. Grote stukken van het interieur waren verdwenen. Er was slechts een aantal stukken van het interieur nog in goede toestand.

Een laatste groot vraagteken is wat we met het wrak zouden doen eens het in Vlaanderen aanwezig is. Volgens mij zijn de problemen m.b.t. het toekomstige beheer, zoals ik die vorig jaar al schetste, niet opgelost. Waar leg je het schip? Welke bestemming zou de Charlesville krijgen? Vanuit Watererfgoed Vlaanderen wordt gedacht aan een wrakkenmuseum in Antwerpen. Dit moet een “superstarmuseum” worden dat 1 miljoen bezoekers per jaar aantrekt. Zoals eerder gesteld is een onderbouwd businessplan nodig voor het mogelijk rendabel beheer van dit schip. Een wrakkenmuseum is maar een idee en geen onderbouwd plan.

3. Ik heb over de Charlesville geen contact meer gehad met Watererfgoed Vlaanderen.
4. Nee, ik heb geen contact meer gehad met de Duitse overheid over dit dossier sinds onze vorige bijeenkomst.

De Vlaamse overheid is niet betrokken bij de eventuele berging van het schip. Dit is een dossier van de Poolse autoriteiten en de betrokken eigenaar.