

**VOORONTWERP VAN DECREET
BETREFFENDE HET WATERERFGOED**

versie 5 van 4 april 2012

VOORONTWERP VAN DECREET BETREFFENDE HET WATERERFGOED

MEMORIE VAN TOELICHTING

1. Algemene toelichting

1.1. Noodzaak van een nieuw decreet

1.1.1. Bijsturing van het Decreet Varend Erfgoed

De huidige Vlaamse regelgeving betreffende de bescherming van historische vaartuigen ligt neer in het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed (hieronder: 'Decreet Varend Erfgoed') en het Besluit van de Vlaamse Regering van 4 juni 2004 tot uitvoering van het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed.

Ongetwijfeld is het Decreet Varend Erfgoed inmiddels een waardevol instrument gebleken. Het heeft bijgedragen tot het behoud van diverse belangrijke historische schepen. Op 13 maart 2012 was de stand van de op grond van het decreet uitgevoerde beschermingen als volgt:

Vaartuig	Voorlopige bescherming	Definitieve bescherming
Garnalenvisser "Crangon"	21/08/2006	16/07/2007
Zeilschip "Williwaw"	17/12/2007	21/10/2008
Racejacht "Edelweiss II"	21/08/2008	17/09/2009
Racejacht "Tomidi"	21/08/2008	17/09/2009
Zeiljacht "Outka"	18/09/2009	30/09/2010
Drijvende stoomkraan nr. 9	07/09/2009	30/09/2010
Reddingsboot Watson 2	27/01/2010	28/03/2011
Reddingsboot Watson 3	27/01/2010	28/03/2011
IJslandvaarder François Musin	27/01/2010	24/02/2011
Bebakeningsschip Doel	14/06/2010	12/07/2011
Kerkschip "Sint-Jozef"	11/04/2011	03/10/2011
Vedette van de Rijnvloot "P901 Leie"	27/01/2012	
Vedette van de Rijnvloot "P902 Libération"	27/01/2012	
Vedette van de Rijnvloot "P904 Sambre"	27/01/2012	

Anderzijds kan niet worden ontkend dat de implementatie van het inmiddels bijna 10 jaar geldende decreet eerder traag op gang is gekomen. Dit heeft o.m. te maken met de eerder logge procedure, de strikte beschermingscriteria en de noodzaak van een gedegen

voorbereidende wetenschappelijke inventarisatie van historische vaartuigen. Dientengevolge is ook de toekenning van beheerspremies lang in een eerder traag tempo verlopen. De jongste jaren kon het tempo van de implementatiebeslissingen betekenisvol worden opgedreven.

Bij vele eigenaars en beheerders van historische schepen heerst desondanks teleurstelling over de tot dusver bereikte resultaten en, bovendien, enige scepsis over de wenselijkheid van een bescherming van hun schip, omdat er aanzienlijke verplichtingen uit voortvloeien zonder dat de baten altijd duidelijk zijn. In het middenveld wordt vooral betreurd dat in het Decreet Varend Erfgoed geen tweede, lichter erkenningsregime is opgenomen voor waardevolle historische vaartuigen die niet aan al de strikte beschermingscriteria voldoen. Ten slotte is het regelmatig voorgekomen dat interessante historische vaartuigen werden gesloopt, anderszins teloorgingen of naar het buitenland verdwenen, zonder dat het Decreet een gepast antwoord kon bieden.

Door deze knelpunten is het draagvlak van het vigerende Decreet Varend Erfgoed en het daarop berustende beschermingsbeleid niet optimaal.

Gelet op de ervaring met de toepassing van het Decreet Varend Erfgoed en de noodzaak om de efficiëntie en het draagvlak van het Vlaamse beschermingsbeleid voor historische vaartuigen te versterken, is een actualisering van voornoemd decreet dringend noodzakelijk. Om wetgevingstechnische redenen is het aangewezen om het bestaande decreet te vervangen door een volledig nieuw decreet. Dit betekent echter niet dat de huidige regeling op drastische wijze moet worden herzien. Integendeel kan de huidige regeling de kern blijven vormen van een verruimde en gediversifieerde Vlaamse regeling betreffende historische vaartuigen en overig watererfgoed.

1.1.2. Inspelen op de nieuwe dynamiek in de brede watererfgoedgemeenschap

Een belangrijke evolutie sinds de invoering van het Decreet Varend Erfgoed is de ontplooiing van een sterke dynamiek in het rond het watererfgoed actieve middenveld.

Vooreerst zagen de jongste jaren vele nieuwe initiatieven het licht, bijv. voor het behoud en de valorisatie van scheepvaart-, haven- en ander watererfgoed, voor de bouw van replica's van historische schepen en voor de organisatie van grote publieksevenementen rond watererfgoed. Sommige andere reeds bestaande initiatieven en werkzaamheden kenden de jongste jaren een sterke uitbreiding.

Ten tweede namen ook diverse provinciale en lokale besturen nieuwe initiatieven, zoals de inrichting van nieuwe scheepvaart- en havengerelateerde musea, de valorisatie van erfgoed n.a.v. de herontwikkeling van oude havenwijken, de uitbouw van het watertoerisme, de organisatie van studiedagen en tentoonstellingen en de uitgave van publicaties.

Ten derde heeft het wetenschappelijk onderzoek rond watererfgoed een hogere vlucht genomen. De Vlaamse Overheid heeft hiertoe zelf actief bijgedragen. Te verwijzen valt o.m. naar wrakkenonderzoek in de Noordzee en het archeologisch onderzoek van de Doelse Koggen.

Ten vierde is de sector van het watererfgoed betekenisvol versterkt door krachtenbundeling en koepelvorming. De in 2008 opgerichte vzw Watererfgoed Vlaanderen, die na minder dan drie

jaar werking een 100 organisaties wist te verenigen, treedt op als spreekbuis van de sector en tracht constructief bij te dragen tot het beleid. Door deze koepelvorming is de sector doorheen Vlaanderen zichtbaarder geworden en worden publieke en private actoren en het brede publiek voor het Vlaamse watererfgoed steeds meer geënthousiasmeerd.

Sinds de totstandkoming van het Decreet Varend Erfgoed is de context van het Vlaamse beleid rond historische vaartuigen en watererfgoed dus betekenisvol veranderd en meteen attractiever geworden. Het is noodzakelijk dat de regelgeving aan deze nieuwe omstandigheden wordt aangepast en inz. dat zij bij de actuele werking en het verwachtingspatroon van het middenveld aansluit.

1.1.3. Verbreding van de regelgeving tot het watererfgoed en afstemming op het Onroerenderfgoeddecreet, het Cultureel-Erfgoeddecreet en het Topstukkendecreet

De grondwettelijke positionering van het Vlaams beleid rond historische vaartuigen is van bij de totstandkoming van het Decreet Varend Erfgoed enigszins problematisch geweest. Hoewel aanvankelijk werd gemeend dat een beschermingsbeleid voor historische vaartuigen aansluit bij het gewestelijke beleid inzake de bescherming van monumenten en landschappen, adviseerde de Raad van State dat, aangezien vaartuigen roerende goederen zijn, hun bescherming past in de gemeenschapsbevoegdheid voor het cultureel patrimonium. Desondanks werd de uitvoering van het Decreet Varend Erfgoed steeds toevertrouwd aan de Minister bevoegd voor het onroerend erfgoedbeleid en zijn administratie.

Deze juridische complicatie is heden des te problematischer.

Vooreerst blijkt het rond watererfgoed actieve middenveld zich aan de juridische en administratieve opdeling tussen roerend en onroerend erfgoed geenszins te storen. Het begrip watererfgoed is veel breder dan het – in het huidige decreet gebezigde – begrip varend erfgoed. Watererfgoed omvat per definitie roerend zowel als onroerend en nat zowel als droog erfgoed (varende en drijvende historische vaartuigen; historische vaartuigen op het droge of in musea; historische waterwegen, havens, dokken, sluizen, bruggen; scheepvaart- en haventradities, -kunst en -cultuur,...). Al dit watergerelateerde erfgoed vormt één betekenisvol geheel en wordt door het middenveld in zijn samenhang benaderd. Ook de al vermelde koepelvorming gaat doelbewust aan de artificiële juridische opdeling tussen roerend en onroerend erfgoed voorbij.

Ten tweede blijkt het Decreet Varend Erfgoed niet te zijn afgestemd op andere relevante regelgevingen. Het vestigt nergens de aandacht op de mogelijkheid om historische vaartuigen te beschermen op grond van het Topstukkendecreet. Evenmin refereert het aan voor het watererfgoed relevante regels van het Cultureel-Erfgoeddecreet en het in voorbereiding zijnde Onroerenderfgoeddecreet. Meer nog, het gevaar bestaat dat bepaalde aspecten van het watererfgoedbeleid in geen van de geldende decreten aan bod komt. Een voorbeeld is de financiële ondersteuning van verenigingen actief rond het behoud en de valorisatie van historische vaartuigen. Aangezien het nieuwe Onroerenderfgoeddecreet niet van toepassing is op varend erfgoed, en het Decreet Varend Erfgoed ter zake niets bepaalt, dreigt een niet te rechtvaardigen ongelijke behandeling van dergelijke verenigingen te ontstaan.

Om deze redenen dienen regels te worden ingevoerd betreffende de bredere sector van het watererfgoed, dienen de relevante decreten beter op elkaar te worden afgestemd en moet er

i.h.b. voor worden gezorgd dat ten nadele van de watererfgoedsector en deze van historische vaartuigen geen lacunes ontstaan.

1.1.4. Afstemming op het Belgisch Scheepvaartwetboek

Een laatste reden waarom de Vlaamse regelgeving betreffende historische vaartuigen dient te worden geactualiseerd is dat ook de federale overheid maatregelen treft om het behoud en de valorisatie van historische vaartuigen aan te moedigen. De Proeve van nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek, die momenteel wordt afgewerkt door de bij Koninklijk Besluit van 27 april 2007 opgerichte Commissie Maritiem Recht, voorziet in diverse maatregelen om het statuut van historische vaartuigen te verbeteren. Het is wenselijk dat de Vlaamse decreetgever complementaire maatregelen neemt.

1.2. Krachtlijnen van het voorontwerp

1.2.1. Erkenning van en samenwerking met de watererfgoedsector

Een eerste algemene doelstelling van het voorontwerp is het beklemtonen van de eigenheid en het bijzondere belang van de watererfgoedsector, en het mogelijk maken van een constructieve samenwerking tussen de overheid en de desbetreffende erfgoedgemeenschap.

Vlaanderen is opgerezen uit het water en heeft doorheen de eeuwen rijkdom vergaard dankzij scheepvaart- en havenactiviteiten. De watererfgoedsector zorgt dan ook voor het behoud en de valorisatie van een wezenlijk onderdeel van de Vlaamse geschiedenis, tradities en erfgoed. Hierbij dient aangestipt dat de Vlaamse havens en koopvaardij tot op heden tot de belangrijkste ter wereld behoren. Zorg voor het watererfgoed sluit dus naadloos aan bij de hedendaagse economische realiteit.

De watererfgoedsector beschikt over een eigen kritieke massa. Het patrimonium en de tradities zijn rijk en gevarieerd en uit de reeds vermelde koepelvorming blijkt dat erg talrijke organisaties, verenigingen en besturen zich voor watererfgoed inzetten, en zulks over geheel Vlaanderen en met toenemende intensiteit. Er is dus sprake van een sterk, expansief, goed afgebakend en herkenbaar middenveld, dat zich duidelijk onderscheidt van dat van het onroerend erfgoed en het cultureel erfgoed. Het geheel van actoren kan worden beschouwd als een afzonderlijke erfgoedgemeenschap.

Een derde reden waarom een eigen regelgevend statuut voor de sector van het watererfgoed noodzakelijk is, ligt in de reeds vermelde beleidsdomeinoverschrijdende actie van de watererfgoedactoren.

Ten vierde dient eraan te worden herinnerd dat vaartuigen nu eenmaal een eigen juridisch statuut hebben, dat in betekenisvolle mate afwijkt van het gemeen recht. Sedert eeuwen wordt het zee- en binnenvaartrecht in vele landen zelfs beschouwd als een autonome rechtstak, die naast het landrecht staat. Deze eigenheid van het rechtsstatuut van schepen en scheepvaart, die uitdrukkelijk is bevestigd door de Commissie Maritiem Recht, wordt onvermijdelijk gereflecteerd in de rechtsregeling betreffende historische vaartuigen.

Ten vijfde dient te worden gewezen op de zeer bijzondere moeilijkheden en noden die aan het behoud en de valorisatie van historische vaartuigen verbonden zijn. Vooreerst zijn vaartuigen blootgesteld aan de bijzondere risico's van het waterelement, de zee, de stromen, de getijden en het scheepvaartverkeer. Ten tweede vergen het behoud en het beheer van historische vaartuigen voortdurende inspanningen en investeringen. Voortdurend onderhoud is essentieel maar vaak heel moeilijk realiseerbaar. Ten derde zijn historische vaartuigen uit hun aard mobiel. Daar in de buurlanden grote belangstelling voor historische scheepvaart bestaat, bestaat steeds een reëel risico dat belangrijke Vlaamse historische vaartuigen naar het buitenland verdwijnen. Van dergelijke verplaatsingen zijn er de jongste decennia talrijke voorbeelden geweest.

Ten zesde dient te worden genoteerd dat de omvang van de Vlaamse vloot van behouden historische vaartuigen vergeleken met deze in de buurlanden, eerder beperkt is te noemen (naar ruwe schatting een 200-tal vaartuigen). Een performant en aantrekkelijk beschermingsbeleid is essentieel om deze reeds kleine vloot niet verder te zien inkrimpen. Bijkomende maatregelen voor het behoud ervan mogen met recht en reden worden gezien als dringend.

Om al de aangehaalde redenen is het essentieel om voor het behoud en het beheer van het watererfgoed en van historische vaartuigen in het bijzonder een nieuw, specifiek regelgevend raamwerk uit te werken.

Dit raamwerk moet ook een actieve samenwerking tussen de bevoegde overheden (bijv. de Vlaamse Overheid, maar ook de waterwegbeheerders en de havenbedrijven) mogelijk maken. Tegelijk moeten de watererfgoedverenigingen structureel worden ondersteund en worden aangespoord om te handelen in het algemeen belang. Een en ander ligt in lijn met de Kaderconventie van de Raad van Europa over de bijdrage van cultureel erfgoed aan de samenleving, opgemaakt in Faro op 27 oktober 2005 (zie inz. art. 11) en met het reeds aangehaalde ontwerp van nieuw Onroerenderfgoeddecreet.

1.2.2. Integratie van beleidsdomeinen

Uit de uiteenzetting hierboven blijkt reeds dat het voorontwerp wil bijdragen tot een integratie van beleidsdomeinen.

Dit komt o.m. tot uiting in de benadering van het watererfgoed als een zelfstandig begrip, dat de *in casu* eerder artificiële opdeling tussen roerend en onroerend erfgoed overstijgt. Voorts blijkt de integrerende visie bijv. uit de afweging van het belang van historische vaartuigen voor beleidsdoelstellingen inzake toerisme of waterwegbeheer bij de classificatie ervan als varend erfgoed.

Integratie van beleidsdomeinen en benutting van erfgoedwaarden ter ondersteuning van ander beleid staat centraal in zowel de reeds aangehaalde Kaderconventie van de Raad van Europa over de bijdrage van cultureel erfgoed aan de samenleving, opgemaakt in Faro op 27 oktober 2005 (zie o.m. art. 8 en 11) als het hierboven vermelde ontwerp van Onroerenderfgoeddecreet.

1.2.3. Verfijning en verduidelijking van beschermingsgradaties voor historische vaartuigen

Het voorontwerp brengt duidelijkheid in de gradaties van de mogelijke beschermingsregimes.

Vooreerst wordt er expliciet aan herinnerd dat historische schepen kunnen worden beschermd op basis van het bestaande Topstukkendecreet. Bedoelde vaartuigen worden in het voorontwerp "varende topstukken" genoemd.

Verder wordt de aandacht gevestigd op de mogelijkheid dat vaartuigen vallen onder het in voorbereiding zijnde Onroerenderfgoeddecreet. Dit is bijv. het geval met vaartuigen die het statuut hebben van archeologisch onderwatererfgoed, vaartuigen die op een vaste plaats aan de wal worden bewaard en dus onroerende goederen zijn, en vaartuigen die worden beschouwd als cultuurgoederen die een integrerend onderdeel vormen van een (onroerend) monument.

Ten derde zijn in het voorontwerp de principes overgenomen van het huidige, in het Decreet Varend Erfgoed verankerde specifieke beschermingsregime. Analoog met buitenlandse stelsels, wordt de terminologie echter gewijzigd: i.p.v. "varend erfgoed" krijgen deze historische vaartuigen de benaming "varend monument".

Ten vierde wordt, mede in lijn met een algemene verzuchting in het middenveld, een nieuw statuut ingevoerd voor waardevolle, maar niet als varend monument beschermde historische vaartuigen. Deze vaartuigen wordt aangeduid als "varend erfgoed" (welk begrip dus een nieuwe betekenis krijgt). Zij worden geclassificeerd door de erkende koepelorganisatie voor het watererfgoed en genieten op grond van het decreet een aantal voordelen.

1.2.4. Versnelling van de beschermingsprocedure voor varende monumenten

In het licht van de hierboven reeds vermelde knelpunten in de toepassing van het Decreet Varend Erfgoed zijn in het voorontwerp enkele termijnbepalingen opgenomen die de procedure voor de bescherming van varende monumenten efficiënter en sneller maken. Voor het overige is omzeggens heel het bestaande decreet in het voorontwerp overgenomen, met enkele redactionele correcties en kleine verduidelijkingen.

1.2.5. Invoering van een statuut voor waardevol varend erfgoed

Zoals reeds toegelicht voert het voorontwerp een statuut in voor waardevolle, maar niet beschermde historische vaartuigen. Daardoor heeft het voorontwerp een ruimer geldingsbereik dan het Decreet Varend Erfgoed en sluit het beter aan bij het verwachtingspatroon van het watererfgoedmiddenveld. Op te merken valt dat dergelijk privaatrechtelijk beheerd regime ook bestaat in landen als Frankrijk en Nederland. In Frankrijk bestaat een bijzonder rechtsregime voor "bateaux d'intérêt patrimonial" waaraan o.m. een vrijstelling is verbonden van het "droit de francisation et de navigation". De erkenning van bedoelde vaartuigen gebeurt door de "Fondation du Patrimoine maritime et fluvial". In Nederland beheert de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen een succesrijk Nationaal Register Varende Monumenten, dat door diverse nationale en lokale overheden wordt erkend als basis voor gunstbehandelingen (bijv. varen op laagbelaste olie en vrijstelling van liggelden). De erkenning van dergelijke privaatrechtelijk beheerde classificatiesystemen

vormt voor varend erfgoedbeheerders een erg belangrijke aanmoediging. Een analoog stelsel bestaat bijv. in het Verenigd Koninkrijk, waar de opname in The National Archive of Historic Vessels een belangrijke beleidsondersteunende functie vervult.

1.2.6. Ondersteuning van het beheer van historische schepen

Het voorontwerp bevestigt vooreerst de reeds bestaande beschermings- en ondersteuningsmechanismen die vervat zijn in het Topstukkendecreet en het Decreet Varend Erfgoed. Daarnaast voert het echter een aantal nieuwe maatregelen in betreffende o.m.:

- de uitbouw van passende waterweg- en haveninfrastructuur;
- de verwerving en ingebruikgeving van historische vaartuigen door de Vlaamse Overheid (naast andere mogelijke juridische transacties);
- de vrijstelling van scheepvaartrechten, havengelden en andere heffingen;
- de mogelijke toekenning van dezelfde gunsten aan in het buitenland erkende historische vaartuigen;
- de invoering van afwijkingen of vrijstellingen m.b.t. regelgeving betreffende het leefmilieu.

1.2.7. Ondersteuning van watererfgoedverenigingen

Zoals hierboven reeds toegelicht is het van belang dat watererfgoedverenigingen een passende ondersteuning kunnen krijgen. Dit is vooreerst nodig met het oog op een gelijke behandeling van de sector van het watererfgoed en de historische vaartuigen met andere sectoren. Ten tweede verdienen verschillende initiatieven met Vlaamse reikwijdte een passende erkenning van het Vlaams beleidsniveau. Ten derde blijkt de toekenning van werkings- of projectmiddelen in de praktijk vaak nuttiger dan de financiering van een beheersprogramma voor individuele beschermde vaartuigen.

1.2.8. Invoering van een realistisch handhavingsbeleid

Ten slotte bevat het voorontwerp passende, maar realistische bepalingen over het handhavingsbeleid. Deze regels maken een daadkrachtig ingrijpen vanwege de overheid mogelijk maar vermijden anderzijds dat behouds- en beheersinitiatieven worden ontmoedigd of dat historische vaartuigen worden verplaatst naar het buitenland.

2. Opvolging van het advies van de Raad van State

[...]

3. Artikelsgewijze toelichting

TITEL 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Deze bepaling behoeft weinig of geen toelichting. Zij is in de regelgevende praktijk gangbaar en komt o.m. ook voor in het Onroerenderfgoeddecreet. In het specifieke geval van voorliggend voorontwerp dient nogmaals te worden herinnerd aan de wezenlijke en onvermijdelijke overschrijding van beleids- en bevoegdheidsdomeinen. In het voorontwerp wordt alleszins op zorgvuldige wijze aangeduid welke regels een gewest- resp. een gemeenschapsgerichte werking hebben.

Artikel 2

Deze bepaling bevat een aantal essentiële begripsomschrijvingen.

Het begrip "watererfgoed" (1°) sluit aan bij de betekenis die dit begrip heeft in het middenveld.

De definitie van het begrip "vaartuig" (2°) is ontleend aan de definitie van het begrip "schip" in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Voor de nadere interpretatie ervan kan worden teruggegrepen naar de werkzaamheden van de Commissie Maritiem Recht. Er wordt een zo breed mogelijke uitlegging van het begrip beoogd. Het begrip "verkeer te water" omvat ook het stationair innemen van een ligplaats. Min of meer permanent aangemeerde tuigen zoals bunkerboten, opslagschepen, woonarken, kerkschepen, winkelschepen etc. worden derhalve niet uitgesloten. Ook op het droge gezette schepen zijn vaartuigen in de zin van het voorontwerp. In artikel 41 wordt echter geattendeerd op de wenselijkheid om historische vaartuigen te behouden in varende of minstens drijvende toestand.

Het begrip "historisch vaartuig" (3°) wordt ingevoerd als verzamelbegrip dat het "varend topstuk" (4°), het "onroerend watermonument" (5°), het "varend monument" (6°) en het "varend erfgoed" (7°) overspant.

De in het voorontwerp gebruikte begrippen "reder", "beheerder" en "gebruiker" worden niet nader gedefinieerd. Zij sluiten aan bij het in het zee- en binnenvaartrecht gebruikelijke begrippenapparaat. Aangezien in het voorontwerp weinig onderscheid wordt gemaakt tussen deze categorieën, zijn afzonderlijke definities niet noodzakelijk. In het algemeen dient een eerder brede interpretatie van deze begrippen te worden toegepast.

Artikel 3

Dit artikel behoeft geen commentaar.

TITEL 2. HET WATERERFGOEDBELEID

Artikel 4

Deze bepaling verzekert dat de Vlaamse Regering een beleid voert m.b.t. watererfgoed, in het bijzonder historische vaartuigen.

Artikel 5

Dit artikel verzekert dat de Vlaamse Regering voorziet in recurrente en structurele investeringen in de sector van het watererfgoed.

Artikel 6

Dit artikel geeft een decretale basis aan de reeds geruime tijd in voorbereiding zijnde inventarisatie van het Vlaamse varende watererfgoed. Met dit laatste begrip wordt een breed, wetenschappelijk verder te onderbouwen categorie beoogd, die los staat van de omschrijving van het begrip historische vaartuig in artikel 2, 3° van het voorontwerp.

Artikel 7

Dit artikel verzekert het voortbestaan van de Afdeling Varend Erfgoed van de huidige Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen.

Artikel 8

Dit artikel maakt het mogelijk dat de Vlaamse Regering overgaat tot verwerving, vervreemding, ingebruikgeving etc. van historische vaartuigen of vaartuigen die voor dat statuut in aanmerking komen. Deze bepaling is noodzakelijk omdat de Vlaamse Overheid zelf eigenaar is van waardevolle vaartuigen en omdat het ontbreken ervan in het huidige Decreet Varend Erfgoed in de praktijk een obstakel is gebleken om op bepaalde opportuniteiten in te gaan. De bepaling geldt ongeacht of het betrokken vaartuig zich in de Vlaamse Gemeenschap of daarbuiten – eventueel in het buitenland – bevindt.

De voorgestelde bepaling verhindert niet dat het bedoelde verwervings- en beheersbeleid op grond van vigerende decreetsbepalingen wordt toevertrouwd aan een bestaande of op te richten verzelfstandigde entiteit. Deze zou kunnen optreden als nationaal collectiebeheerder varend erfgoed.

Artikel 9

Deze bepaling is een essentiële complement van een beleid inzake historische vaartuigen. Het heeft geen zin een beleid voor het behoud, het beheer en de valorisatie van historische vaartuigen te voeren wanneer geen geschikte waterweg- en havenfaciliteiten voorhanden zijn. In 2009 werd een eerste stap gezet met de reservering van ligplaatsen voor historische vaartuigen aan het Zennegat. In Antwerpen is een museumhaven in ontwikkeling. Over heel Vlaanderen beschouwd bestaat echter geen planmatige aanpak. Dit hindert de goede exploitatie van historische vaartuigen en werkt ontmoedigend. Daarbij komt dat regelmatig geschikte scheepswerven, werk- en bergplaatsen verdwijnen. Dit heeft nadelige gevolgen voor het regulier beheer van de vaartuigen maar ook ingeval van calamiteiten, en drijft de kosten op. Op grond van het voorgestelde artikel kan een gecoördineerde aanpak worden verzekerd, die Vlaanderen ook aantrekkelijk maakt voor het bezoek van buitenlandse historische vaartuigen. Uiteraard zal de uitvoering van het artikel een goede samenwerking tussen Vlaamse en andere actoren vergen.

Artikel 10

Deze bepaling sluit aan bij de vorige. Het is van cruciaal belang dat ook bij de herontwikkeling van oude waterwegen en havens een coördinatie wordt gerealiseerd, waarbij

de opportuniteiten van een goed vaartuigenbeheer worden benut en bijv. geschikte en aantrekkelijke ligplaatsen en droogdokken niet nodeloos verdwijnen. Centraal staat de gedachte dat de aanwezigheid van historische vaartuigen bij de bedoelde herontwikkelingen een belangrijke meerwaarde kan bieden, ook voor de pecuniaire waarde van onroerend goed aan de wal, voor het woonklimaat, voor recreatie en toerisme en voor de uitstraling van de betrokken stad of gemeente. Doelbewust zijn geen procedurevoorschriften gepreciseerd. Schending van het voorschrift kan evenwel worden gesanctioneerd in het raam van het gemeenrechtelijk administratief en jurisdictioneel toezicht op de betrokken bestuursbeslissingen. De voorgestelde regeling geeft eveneens uitvoering aan de Kaderconventie van de Raad van Europa over de bijdrage van cultureel erfgoed aan de samenleving, opgemaakt in Faro op 27 oktober 2005 (inz. art. 8, a en b en art. 11, a).

Artikel 11

Deze bepaling behoeft geen commentaar. Zij is de pendant van artikel 12 van het bestaande Decreet Varend Erfgoed.

Artikel 12

Deze belangrijke bepaling beoogt een reële integratie van erfgoedbeleidsdomeinen, zodat het in de watererfgoedsector eerder artificiële onderscheid tussen deze domeinen kan worden overstegen. Het integratiebeginsel staat overigens ook centraal in het nieuwe Onroenderfgoeddecreet.

TITEL 3. WATERERFGOEDVERENIGINGEN

Artikel 13

Deze bepaling is de tegenhanger van andere bepalingen in andere sectoren zoals, wat het milieu- en natuurbeleid betreft, van artikel 11, § 2 van het decreet van 29 april 1991 tot instelling van een Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu- en natuurverenigingen. Onder de vergelijkbare organisaties die structurele overheidssteun ontvangen zijn te vermelden de Bond Beter Leefmilieu, het Instituut voor Transport langs de Binnenwateren, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, het Forum voor Erfgoedverenigingen en het Vlaams Instituut voor de Zee.

Gelet op de kritieke massa van de sector van het watererfgoed, het uitzonderlijke belang van het watergerelateerde erfgoed voor Vlaanderen, de noodzaak om discriminatie te vermijden en het voor de – aan regelgevende versnippering onderhevige – watererfgoedsector zeer belangrijke integratiebeginsel, is de erkenning van een Vlaamse koepelvereniging een noodzaak.

Artikel 14

Deze bepaling maakt Vlaamse erkenning en ondersteuning van Vlaamse, thematisch werkzame erfgoedverenigingen mogelijk. Deze bepaling erkent de noodzaak om Vlaamse ondersteuning te concentreren op initiatieven met een Vlaamse draagwijdte.

Artikel 15

Deze bepaling is de tegenhanger van een vergelijkbare regeling in het Onroerenderfgoeddecreet. Zij vormt een nuttig complement van de beheerspremieregeling m.b.t. varende monumenten. Zij doet uiteraard geen afbreuk aan andere Vlaamse, provinciale of lokale subsidiëringsmechanismen.

Artikel 16

Ook deze bepaling correspondeert met een bepaling in het Onroerenderfgoeddecreet en maakt duidelijk dat de prijs ook kan worden toegekend i.v.m. projecten rond historische vaartuigen.

TITEL 4. HISTORISCHE VAARTUIGEN

Hoofdstuk 1. Varende topstukken

Artikel 17

Deze bepaling bevestigt het vigerende recht maar is nuttig ter herinnering en om duidelijk te attenderen op de m.b.t. historische schepen mogelijke beschermingsgradaties.

Artikel 18

Deze bepaling is een m.b.t. varende topstukken noodzakelijke en evidente specificatie van het Topstukkendecreet. Zij geldt onverminderd andere internationale en Europese instrumenten, waaronder Verordening (EG) Nr. 116/2009 van de Raad van 18 december 2008 betreffende de uitvoer van cultuurgoederen. Bij de uitlegging van het begrip "beperkte tijd" moet rekening worden gehouden met de noodwendigheden van een goed beheer van het vaartuig en met de internationale culturele ambassadeursrol die de betrokken vaartuigen moeten kunnen spelen.

Hoofdstuk 2. Onroerende watermonumenten

Artikel 19

Zoals vermeld kunnen bepaalde historische vaartuigen onder het nieuwe Onroerenderfgoeddecreet vallen. Al deze gevallen worden hier gevat onder de term "onroerende watermonumenten" (zie reeds art. 2, 5°). Omwille van de overzichtelijkheid van de regelgeving wordt de mogelijkheid van een bescherming als onroerend watermonument in de hier voorgestelde bepaling bevestigd. In geval ook het in dit decreet opgenomen regime voor varende monumenten toepassing kan vinden, en dit voor de eigenaar of beheerder gunstiger is, moet dit laatste stelsel echter toepassing vinden. Dit is verantwoord omdat het gaat om een *lex specialis*.

Hoofdstuk 3. Varende monumenten

Afdeling 1. Bescherming

Artikel 20

In dit hoofdstuk zijn, met enkele kleine redactionele correcties en verduidelijkingen, de bepalingen geïntegreerd van het Decreet Varend Erfgoed. Behoudens waar de tekst is veranderd kan ter interpretatie dan ook nuttig worden teruggegrepen naar de parlementaire documenten betreffende het bestaande decreet.

Artikel 21

Deze bepaling behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 22

In het tweede lid is een belangrijke nieuwe termijnregeling opgenomen.

Artikel 23

Deze bepaling behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 24

Deze bepaling behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 25

Deze bepaling behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 26

Deze bepaling behoeft geen verdere commentaar.

Afdeling 2. Beheer

Artikel 27

Deze Afdeling bepaalt specifieke regels m.b.t. het beheer van varende monumenten. Zij gelden onverminderd de algemene regels betreffende het beheer van historische vaartuigen neergelegd in hoofdstuk 4. I.v.m. de betekenis van het begrip "beperkte tijd" wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 18.

Artikel 28

Deze bepaling behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 29

In artikel 29, § 2 wordt een basis gelegd voor een termijnregeling.

Afdeling 3. Beheerspremies

Artikel 30

Deze bepaling heeft geen verdere commentaar.

Artikel 31

Deze bepaling heeft geen verdere commentaar.

Artikel 32

Deze bepaling heeft geen verdere commentaar.

Hoofdstuk 4. Varend erfgoed

Artikel 33

Deze bepaling legt een basis voor de erkenning van een voor de eigenaars, reders, beheerders en gebruikers aantrekkelijke privaatrechtelijke classificatie van waardevolle, maar niet-beschermde historische vaartuigen. Deze classificatie heeft beperkte rechtsgevolgen. Gelijkwaardige stelsels zijn met groot succes uitgebouwd in landen als Frankrijk en Nederland. De hier voorgestelde term "classificatie" is doelbewust gekozen omdat zij aansluit bij een term die reeds in de scheepvaartwereld wordt gebruikt m.b.t. het privaatrechtelijk toezicht op de veiligheid van schepen en omdat hij meteen suggereert dat de classificatie zo nodig kan worden verfijnd aan de hand van subcategorieën (zoals dit bijv. ook in Nederland gebeurt). Dit laatste is echter niet noodzakelijk.

Artikel 34

Deze bepaling legt de regels vast waaraan het beoogde classificatiestelsel moet voldoen. Beoogd wordt een objectieve en deskundige beoordeling in nauwe samenwerking tussen vertegenwoordigers van het middenveld en de overheid. Bijzonder belangrijk is de combinatie van een wetenschappelijke studie van de erfgoedwaarden, een technisch verslag (waarbij ook rekening kan worden gehouden met een beoordeling door de federale Scheepvaartcontrole) en een inschatting van de mogelijke bijdrage van het vaartuig tot de realisatie van het erfgoedbeleid en andere beleidsdoelstellingen, waaronder de bevordering van beleving en sensibilisering. Een replica bijv. waarvan wetenschappelijk gezien niet volledig vaststaat of hij de historische realiteit weerspiegelt kan een belangrijke publieke ambassadeur- en katalysatorfunctie vervullen en daarom toch voor classificatie in aanmerking komen. De wetenschappelijke inventarisatie van het varend watererfgoed kan dus niet gelden als het uitsluitende criterium. Een belangrijke doelstelling van het nieuwe classificatiesysteem is het aanmoedigen en bevorderen van watererfgoedinitiatieven en de sensibilisering van het publiek.

Artikel 35

Deze bepaling maakt duidelijk dat de classificatie alleen gebeurt op aanvraag, en nooit ambtshalve.

Artikel 36

Deze bepaling verzekert dat na een weigering tot classificatie de Vlaamse Overheid het vaartuig alsnog op een eigen lijst kan opnemen. Aan deze classificatie zijn dezelfde rechtsgevolgen verbonden (zie echter ook artikel 41).

Artikel 37

Deze bepaling legt een inspanningsverbintenis m.b.t. goed beheer op. Andere verplichtingen zijn aan de classificatie niet verbonden.

Artikel 38

Deze bepaling is voor de eigenaars, reders, beheerders en gebruikers erg belangrijk. Zij zorgt voor erkenning en herkenning van het vaartuig en de geleverde beheersinspanningen.

Artikel 39

Deze bepaling beoogt het nieuwe classificatieregime maximaal aantrekkelijk te maken.

Artikel 40

Deze bepaling is de pendant van artikel 24, § 2, 4°.

Hoofdstuk 4. Beheer en exploitatie

Artikel 41

Deze bepaling onderlijnt het belang van het varende en drijvende houden van alle historische vaartuigen. Behoud op het droge is alleen aangewezen in uitzonderlijke omstandigheden. De hier voorgestelde algemene verplichtingen doet uiteraard geen afbreuk aan meer specifieke, desgevallend strengere bepalingen in andere decreten, besluiten, overeenkomsten of andere overeenkomsten.

Artikel 42

Deze bepaling zorgt voor een vrijstelling van scheepvaartrechten, havengelden en andere retributies ten bate van de drie categorieën van historische vaartuigen. Gelijkaardige stelsels bestaan in het buitenland. Anders dan in Nederland, waar de verleende gunstmaatregelen verschillen van gemeente tot gemeente – wat bijzonder inefficiënt en onaantrekkelijk is – wordt hier geopteerd voor een heldere en eenvormige regeling op Vlaams niveau. Op te merken valt dat de financiële impact van de vrijstelling gering is. Het betreft in de regel kleine vaartuigen, die als pleziervaartuig, woonschip, schoolschip, vaartuigen ingezet voor sociaal-culturele doeleinden, vaartuigen met een pedagogisch, humanitair of filantropisch doel etc. heden bovendien reeds bijzondere – weliswaar inconsistent omschreven – vrijstellingen en verminderingen genieten. Verder doet de vrijstelling geen afbreuk aan de toewijzing van ligplaatsen. Wat de onder het 5° en 6° bedoelde vrijstellingen betreft weze opgemerkt dat de libellering aansluit bij deze van artikel 11 van de wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat.

Artikel 43

Deze bepaling hangt samen met de voorgaande. Zij houdt in dat lastens historische vaartuigen alleen heffingen kunnen worden verricht als gematigde vergoeding voor bijzondere, niet onder de in artikel 42 bedoelde heffingen vallende diensten (bijv. sleepdiensten, maar geenszins de terbeschikkingstelling van algemene waterweg- of haveninfrastructuur of van bijzondere diensten waarvoor rechten worden geheven als bedoeld in artikel 42, zoals loodsdiensten), ten bedrage van ten hoogste de helft van het normale tarief voor gelijkaardige hedendaagse vaartuigen.

Artikel 44

Deze bepaling is een standstill-bepaling. Uiteraard doet zij geen afbreuk aan de bevoegdheid van de federale wetgever om de grondslag van lokale belastingen te bepalen. Zij maant de Vlaamse Regering alvast aan om harerzijds geen initiatieven voor de invoering van nieuwe fiscale lasten te nemen.

Artikel 45

Deze bepaling is bijzonder belangrijk omdat eigenaars, reders, beheerders en gebruikers van historische vaartuigen vaak worden geconfronteerd met irrealistische milieunormen die geen rekening houden met de specificiteit van de vaartuigen en met de historische scheepsbouw- en onderhoudstechnieken, en waarvan de naleving vaak onherstelbare schade aan de erfgoedwaarden teweegbrengt. Op grond van het voorgestelde artikel kan binnen het Vlaamse bevoegdheidsdomein dus worden overgegaan tot bepaalde, met het oog op goed erfgoedbeheer noodzakelijke correcties. Uiteraard is het niet de bedoeling dat voor historische vaartuigen vrijstellingen worden verleend van om het even welke milieunormering. Het moet gaan om een obstakel dat zijn oorzaak vindt in een veronachtzaming vanwege de regelgever van de eigenheid en het belang van historische vaartuigen en dat het goede beheer betekenisvol hindert. De beoogde vrijstellingen vinden inz. een basis in de Kaderconventie van de Raad van Europa over de bijdrage van cultureel erfgoed aan de samenleving, opgemaakt in Faro op 27 oktober 2005 (art. 9, d). Ofschoon de op grond van deze bepaling getroffen maatregelen het gelijkheidsbeginsel dienen te eerbiedigen, kan gelet op de grote scheepstechnische variëteit van de historische vaartuigen niet worden uitgesloten dat een maatregel in realiteit één of meer individuele schepen betreft.

Artikel 46

Deze bepaling beoogt een aantrekkelijk raamwerk te creëren voor het bezoek van buitenlandse historische schepen aan Vlaanderen. Beoogd worden historische vaartuigen die in het buitenland als dusdanig zijn erkend, hetzij door een overheidsbestuur, hetzij door een (bij voorkeur erkende en representatieve) private organisatie. De Vlaamse Regering kan streven naar een wederkerigheid, m.n. de toekenning van dezelfde of gelijkaardige voordelen aan Vlaamse historische vaartuigen die andere landen bezoeken.

Titel 5. HANDHAVING

Artikel 47

Deze bepaling is noodzakelijk om ter vrijwaring van belangrijke bedreigde vaartuigen noodmaatregelen te kunnen treffen.

Artikel 48

Deze bepaling voert een aantal essentiële strafbepalingen in.

Artikel 49

Deze bepaling regelt de opsporing en de vaststelling van misdrijven.

Artikel 50

Deze bepaling is een vereenvoudigde vorm van een corresponderende bepaling in het Onroerenderfgoeddecreet.

TITEL 6. SLOTBEPALINGEN

Artikel 51

Deze bepaling betreft de vrijstelling van scheepvaartrechten ten bate van historische vaartuigen en moet worden samengelezen met artikel 42.

Artikel 52

Deze bepaling betreft de tempering van het op topstukken toepasselijke verplaatsingsverbod en moet worden samengelezen met artikel 19.

Artikel 53

Deze bepaling behoeft geen nadere commentaar.

VOORONTWERP VAN DECREET

VOORONTWERP VAN DECREET BETREFFENDE HET WATERERFgoed

Titel 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewest- en gemeenschapsaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° "watererfgoed": al het roerend en onroerend erfgoed in verband met vaartuigen, scheepvaart, zeeën, waterwegen, havens en andere waterelementen, waterinfrastructuur en watergerelateerde activiteiten;
- 2° "vaartuig": elk tuig, met of zonder eigen beweegkracht, met of zonder waterverplaatsing, dat drijft of heeft gedreven en dat wordt of werd gebruikt of geschikt is of was om te worden gebruikt als middel van verkeer te water;
- 3° "historisch vaartuig": elk vaartuig dat het statuut heeft van varend topstuk, onroerend watermonument, varend monument of varend erfgoed;
- 4° "varend topstuk": een vaartuig dat een beschermd voorwerp is in de zin van het Topstukkendecreet;
- 5° "onroerend watermonument": een vaartuig dat op grond van het Onroerenderfgoeddecreet beschermd is als archeologische site, monument, cultuurhistorisch landschap of stads- en dorpsgezicht of als onderdeel ervan;
- 6° "varend monument": een vaartuig dat definitief beschermd is op grond van artikel 24;
- 7° "varend erfgoed": een vaartuig dat is opgenomen in de privaatrechtelijke classificatie bedoeld in artikel 33;
- 8° "Topstukkendecreet": het decreet van 24 januari 2003 houdende bescherming van het roerend cultureel erfgoed van uitzonderlijk belang;
- 9° "Onroerenderfgoeddecreet": het decreet van [...] betreffende het onroerend erfgoed;
- 10° "Cultureel-Erfgoeddecreet": het decreet van 23 mei 2008 houdende de ontwikkeling, de organisatie en de subsidiëring van het Vlaams cultureel-erfgoedbeleid;
- 11° "het departement": het departement waaraan de Vlaamse Regering beleidsondersteunende taken met betrekking tot historische vaartuigen toevertrouwt;
- 12° "het agentschap": het agentschap waaraan de Vlaamse Regering beleidsuitvoerende taken met betrekking tot historische vaartuigen toevertrouwt;
- 13° "de commissie": de in artikel 7 bedoelde Vlaamse Commissie Historische Vaartuigen.

Art. 3. Dit decreet wordt aangehaald als het Watererfgoeddecreet.

TITEL 2. HET WATERERFgoedBELEID

Art. 4. De Vlaamse Regering voert een beleid dat is gericht op het behoud, het beheer en de valorisatie van het watererfgoed en in het bijzonder van historische vaartuigen.

Art. 5. § 1. Op voorstel van het departement en na advies van het agentschap keurt de Vlaamse Regering elke regeerperiode een investeringsprogramma voor het watererfgoed en in het bijzonder voor historische vaartuigen goed.

Het investeringsprogramma voor het watererfgoed bevat minstens de volgende gegevens:

1° de basisallocaties op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap waarop het investeringsprogramma betrekking heeft;

2° de beleidsprioriteiten en een meerjarige begroting voor de in dit decreet bedoelde samenwerkingsovereenkomsten, projectsubsidies, beheersovereenkomsten;

3° de in dit decreet bedoelde samenwerkingsovereenkomsten, beheersovereenkomsten die reeds zijn gesloten en de projectsubsidies en beheerspremies die reeds zijn toegekend en die een impact hebben op de begrotingsjaren waarop het investeringsprogramma betrekking heeft.

§ 2. De Vlaamse Regering:

1° kan de gegevens die in elk investeringsprogramma moeten worden opgenomen nader omschrijven of uitbreiden;

2° regelt de operationalisering van dit artikel.

§ 3. Op voorstel van het departement en na advies van het agentschap kan de Vlaamse Regering het investeringsprogramma voor het watererfgoed jaarlijks actualiseren.

Art. 6. Het agentschap stelt een wetenschappelijk onderbouwde inventaris van het Vlaamse varende watererfgoed vast, ongeacht of de vaartuigen historische vaartuigen zijn in de zin van dit decreet. Deze inventaris kan door het publiek worden geraadpleegd, in het bijzonder op digitale wijze.

Art. 7. § 1. Er wordt een Vlaamse technische adviescommissie voor de historische vaartuigen opgericht onder de benaming Vlaamse Commissie voor de Historische Vaartuigen.

§ 2. De Vlaamse Regering:

1° bepaalt de samenstelling, de organisatie en de werking van de Vlaamse Commissie voor de Historische Vaartuigen;

2° benoemt de voorzitter, de leden, de plaatsvervangers en de secretaris van de Vlaamse Commissie voor de Historische Vaartuigen;

3° stelt de Vlaamse Commissie voor de Historische Vaartuigen de nodige middelen ter beschikking.

Het secretariaat van de Vlaamse Commissie voor de Historische Vaartuigen maakt deel uit van het secretariaat van de strategische adviesraad opgericht bij het decreet van 10 maart 2006

houdende oprichting van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed. De Vlaamse Regering kan hierover de nadere regels bepalen.
De Vlaamse Commissie voor de Historische Vaartuigen stelt haar huishoudelijk reglement op en legt dit ter goedkeuring voor aan de Vlaamse Regering.

§ 3. De Vlaamse Commissie voor de Historische Vaartuigen verstrekt adviezen:

- 1° in de gevallen en rekening houdend met de termijnen bepaald in dit decreet;
- 2° op verzoek van de Vlaamse Regering of haar gemachtigde en binnen de door de aanvrager bepaalde termijn, over elke aangelegenheid die binnen het toepassingsgebied van dit decreet valt en historische vaartuigen betreft;
- 3° uit eigen beweging, aan overheden en watererfgoedverenigingen.

Art. 8. Onverminderd hoofdstuk V van het Topstukkendecreet en andere decreten is de Vlaamse Regering bevoegd om historische vaartuigen en vaartuigen die in aanmerking komen om als historisch vaartuig te worden beschouwd:

- 1° te verwerven, te bevrachten, te huren of er andere zakelijke of persoonlijke rechten op te verwerven;
- 2° te vervreemden, te vervrachten, te verhuren of er andere zakelijke of persoonlijke rechten op te verlenen.

Art. 9. De Vlaamse Regering zorgt voor de uitbouw van een functioneel, aantrekkelijk en planmatig netwerk van museumhavens, passantenligplaatsen, scheepswerven en werk- en bergplaatsen voor historische vaartuigen. Daartoe kan zij verplichtingen opleggen aan en samenwerkingsovereenkomsten sluiten met waterweg- en havenbesturen, gemeenten, andere overheden en eigenaars, beheerders en exploitanten van havens, ligplaatsen, scheepswerven, werk- en bergplaatsen en historische vaartuigen.

Art. 10. Bij de ontwikkeling en herontwikkeling van waterwegen en havens en in het bijzonder bij de opmaak en vaststelling van plannen en programma's, de goedkeuring van projecten en de verlening, schorsing, intrekking of beëindiging van vergunningen op het gebied van openbare werken, ruimtelijke ordening, stedenbouw, monumenten, landschappen en leefmilieu gaan de bevoegde overheden tijdig na op welke wijze voorzieningen kunnen worden getroffen, behouden of uitgebreid met het oog op het behoud, het beheer en de valorisatie van historische vaartuigen.

Art. 11. De Vlaamse Regering kan alle nuttige maatregelen nemen teneinde het behoud, het beheer en de valorisatie van en het bewustzijn rond het watererfgoed en in het bijzonder historische vaartuigen te bevorderen en te ondersteunen.

Art. 12. Bij de uitvoering van het Onroerenderfgoeddecreet, het Topstukkendecreet en het Cultureel-Erfgoeddecreet spannen alle bevoegde overheden zich in voor de goede afstemming van het onroerenderfgoedbeleid respectievelijk het cultureel-erfgoedbeleid op het watererfgoedbeleid en in het bijzonder het behoud, het beheer en de valorisatie van historische vaartuigen.

TITEL 3. WATERERFGOEDVERENIGINGEN

Art. 13. § 1. De Vlaamse Regering erkent een koepelvereniging voor het Vlaamse watererfgoed.

Om erkend te worden dient de koepelvereniging aan de volgende voorwaarden te voldoen:

1° de vereniging is een vereniging zonder winstoogmerk;

2° de vereniging heeft een statutaire doelstelling die bijdraagt tot de bevordering van het behoud, het beheer, de valorisatie van en het bewustzijn rond het watererfgoed, vanuit een integrerende benadering;

3° de vereniging verwezenlijkt voornoemde doelstelling door een intensieve en planmatige werking, met ten minste één publieksgerichte activiteit over watererfgoed van Vlaams belang;

4° de vereniging is werkzaam in geheel de Vlaamse Gemeenschap en telt een betekenisvol aantal leden in alle Vlaamse provincies;

5° de vereniging wordt bestuurd door een orgaan waarin een relevante en gevarieerde deskundigheid rond scheepvaart-, haven- en ander watererfgoed aanwezig is en dat ten minste zes maal per jaar vergadert;

6° de vereniging voldoet aan alle wettelijke vereisten op het gebied van beheer, financiën en toezicht.

§ 2. De Vlaamse Regering kan nadere regelen bepalen betreffende de duur, de schorsing en de intrekking van de in § 1 bedoelde erkenning.

§ 3. De Vlaamse Regering kent aan de in § 1 bedoelde koepelvereniging een werkingssubsidie toe die ten minste de tewerkstelling van een algemene coördinator en een secretariaat mogelijk maakt.

§ 4. De Vlaamse Regering sluit met de in § 1 bedoelde koepelvereniging een samenwerkingsovereenkomst.

De samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten voor minstens vijf jaar.

In de samenwerkingsovereenkomst wordt minstens het volgende bepaald:

1° de voorwaarden voor het opstellen en indienen van een meerjarenplan met inhoudelijke omschrijving van taken en diensten die de koepelvereniging overeenkomstig haar erkenning zal opnemen, met inbegrip van een begroting;

2° het jaarlijkse subsidiebedrag voor de periode waarop de samenwerkingsovereenkomst betrekking heeft;

3° de wijze waarop de subsidies worden uitbetaald;

4° de evaluatie van en het toezicht op de naleving van de subsidiëeringsvoorwaarden en de samenwerkingsovereenkomst;

5° de inhoudelijke en financiële rapportering in het raam van de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst;

6° de mogelijkheden tot tussentijdse aanpassing van de samenwerkingsovereenkomst.

Art. 14. De Vlaamse Regering kan één of meer Vlaamse thematische watererfgoedverenigingen erkennen.

Om erkend te worden dient de vereniging aan de volgende voorwaarden te voldoen:

1° de vereniging is een vereniging zonder winstoogmerk;

2° de vereniging heeft een statutaire doelstelling die op thematische wijze bijdraagt tot de bevordering van de bouw, het behoud, het beheer, de valorisatie van of het bewustzijn rond watererfgoed of historische vaartuigen;

3° de vereniging verwezenlijkt voornoemde doelstelling door een intensieve en planmatige werking;

4° de vereniging is thematisch werkzaam in geheel de Vlaamse Gemeenschap en

a) is eigenaar, voor minstens de meerderheid van de scheepsaandelen mede-eigenaar, reder, beheerder of gebruiker van ten minste twee varende historische vaartuigen die deelnemen aan activiteiten in meer dan één provincie; hetzij

b) verdedigt, vanuit een doelstelling en representativiteit op Vlaams niveau, de belangen van eigenaars, mede-eigenaars, reders, beheerders en gebruikers van varende historische vaartuigen; hetzij

c) beheert een museumhaven of scheepswerf met een uitdrukkelijke taakstelling op Vlaams niveau;

5° de vereniging wordt bestuurd door een orgaan waarin deskundigheid in verband met watererfgoed of historische vaartuigen aanwezig is;

6° de vereniging voldoet aan alle wettelijke vereisten op het gebied van beheer, financiën en toezicht.

§ 2. De Vlaamse Regering kan nadere regelen bepalen betreffende de duur, de schorsing en de intrekking van de in § 1 bedoelde erkenning.

§ 3. De Vlaamse Regering kent aan de in § 1 bedoelde Vlaamse thematische verenigingen een werkingssubsidie toe.

§ 4. De Vlaamse Regering sluit met de in § 1 bedoelde Vlaamse thematische verenigingen een samenwerkingsovereenkomst.

De samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten voor minstens vijf jaar.

In de samenwerkingsovereenkomst wordt minstens het volgende bepaald:

1° de voorwaarden voor het opstellen en indienen van een meerjarenplan met inhoudelijke omschrijving van taken en diensten die de vereniging overeenkomstig haar erkenning zal opnemen, met inbegrip van een begroting;

2° het jaarlijkse subsidiebedrag voor de periode waarop de samenwerkingsovereenkomst betrekking heeft;

3° de wijze waarop de subsidies worden uitbetaald;

4° de evaluatie van en het toezicht op de naleving van de subsidiëeringsvoorwaarden en de samenwerkingsovereenkomst;

5° de inhoudelijke en financiële rapportering in het raam van de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst;

6° de mogelijkheden tot tussentijdse aanpassing van de samenwerkingsovereenkomst.

Art. 15. § 1. Binnen de perken van de daartoe op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap beschikbare kredieten kan de Vlaamse Regering een projectsubsidie toekennen aan verenigingen die zich inzetten voor:

1° educatieve of sensibiliserende projecten rond historische vaartuigen;

2° projecten die de duurzame ontsluiting en beleving van historische vaartuigen ten dienste van het brede publiek beogen.

De Vlaamse Regering:

1° kan voor de toekenning van de projectsubsidies nadere voorwaarden bepalen;

2° bepaalt de nadere regelen betreffende de aanvraag en de toekenning van de projectsubsidies.

§ 2. Paragraaf 1 doet geen afbreuk aan de mogelijkheid tot financiering van projecten op grond van het Onroerenderfgoeddecreet, het Topstukkendecreet, het Cultureel-Erfgoeddecreet of andere toepasselijke regelgeving.

Projecten waarvoor een premie is toegekend op grond van het Topstukkendecreet of titel 4 van dit decreet, komen evenwel niet voor een projectsubsidie op grond van artikel 15 in aanmerking.

Art. 16. De Vlaamse Monumentenprijs bedoeld in artikel [...] van het Onroerenderfgoeddecreet kan worden toegekend voor een verwezenlijking op het gebied van het watererfgoed, met inbegrip van historische vaartuigen.

TITEL 4. HISTORISCHE VAARTUIGEN

HOOFDSTUK 1. VARENDE TOPSTUKKEN

Art. 17. Vaartuigen kunnen, met inbegrip van hun uitrusting en van hun voortstuwingsmiddelen, worden opgenomen op de lijst van het cultureel erfgoed van de Vlaamse Gemeenschap bedoeld in het Topstukkendecreet.

Art. 18. In afwijking van artikel 11, § 1 van het Topstukkendecreet mogen varende topstukken voor een beperkte tijd buiten de Vlaamse Gemeenschap worden gebracht met het oog op:

1° het varen binnen de territoriale zee en de exclusieve economische zone van België;

2° de uitvoering van voor het behoud, het beheer of de valorisatie noodzakelijke werkzaamheden aan het vaartuig;

3° de deelname aan varend erfgoedmanifestaties;

4° andere activiteiten die passen in het goede beheer van het vaartuig.

De Vlaamse Regering kan met het oog op de toepassing van het vorige lid een meldingsplicht opleggen.

HOOFDSTUK 2. ONROERENDE WATERMONUMENTEN

Art. 19. Vaartuigen en overig watererfgoed kunnen beschermd en beheerd worden overeenkomstig het Onroenderfgoeddecreet, voor zover dat van toepassing is. In geval het betrokken erfgoed ook onder de toepassing kan vallen van Hoofdstuk 3 van deze Titel, wordt die laatste regeling toegepast.

HOOFDSTUK 3. VARENDE MONUMENTEN

Afdeling 1. Bescherming

Art. 20. Vaartuigen waarvan het behoud van algemeen belang is wegens hun historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde maar die geen varende topstuk zijn, kunnen, met inbegrip van hun uitrusting en van hun voortstuwingsmiddelen, worden beschermd als varende monument.

Art. 21. De bescherming is voorlopig of definitief.
Een vaartuig kan alleen definitief worden beschermd nadat het voorlopig werd beschermd.

Art. 22. De Vlaamse Regering beslist tot de voorlopige bescherming als varende monument op aanvraag van de eigenaar, de reder, de beheerder of de gebruiker, dan wel op advies van de commissie of ambtshalve.

Ingeval van een aanvraag of een advies, beslist de Vlaamse Regering binnen de drie maanden na de dag waarop de aanvraag of het advies is ontvangen.

De Vlaamse Regering kan de procedure voor de voorlopige bescherming als varende monument nader regelen.

Art. 23. § 1. Het besluit tot voorlopige bescherming vermeldt:

1° de wetenschappelijk onderbouwde redenen en de erfgoedwaarden die tot de bescherming aanleiding geven;

2° het registratienummer of het artikel van teboekstelling bij de scheepshypotheekbewaring, of, bij gebrek daaraan, andere identificatiegegevens;

3° de doelstellingen van het toekomstige beheer met het oog op het behoud en de ontwikkeling van de waarden die tot de bescherming aanleiding hebben gegeven.

In bijlage bij het besluit wordt een fotografische registratie van de fysieke toestand van het vaartuig gevoegd.

§ 2. De besluiten tot voorlopige bescherming worden:

1° per aangetekende brief betekend aan de eigenaar en, voor zover deze bekend zijn, aan de reder, de beheerder en de gebruiker;

2° ter kennisgeving bezorgd aan de commissie;

3° bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

§ 3. Binnen de tien dagen te rekenen vanaf de datum van afgifte ter post van de aangetekende brief bedoeld in § 2, 1° meldt de eigenaar de voorlopige bescherming per aangetekende brief aan, voor zover zij nog niet op de hoogte en hem bekend zijn, de reder, de beheerder en de gebruiker.

Binnen de tien dagen na afloop van de in het vorige lid bedoelde termijn maakt de eigenaar, de reder, de beheerder of de gebruiker de voorlopige bescherming overeenkomstig de door de Vlaamse Regering vastgestelde regels bekend door aanplakking van een bericht op het vaartuig.

§ 4. Binnen zestig dagen vanaf de datum van de in § 2 bedoelde betekening kunnen de eigenaar, de reder, de beheerder en de gebruiker hun opmerkingen en bezwaren bij het agentschap indienen.

§ 5. De commissie brengt met het oog op een beslissing over de definitieve bescherming een advies uit. De Vlaamse Regering kan met het oog daarop een termijn en een proceduregeling bepalen. Zij kan daarbij bepalen dat na afloop van de termijn kan worden beslist zonder het advies van de commissie.

§ 6. De rechtsgevolgen van de voorlopige bescherming gelden gedurende een termijn van maximaal twaalf maanden vanaf de betekening bedoeld in § 2.

§ 7. Uiterlijk op het ogenblik van de vervreemding van het varend erfgoed brengt de vervreemder de nieuwe eigenaar van de voorlopige bescherming op de hoogte. Tevens meldt hij de vervreemding en de identiteit van de nieuwe eigenaar aan het agentschap.

§ 8. Het besluit tot voorlopige bescherming vervalt van rechtswege als vóór het einde van de in § 6 bedoelde termijn geen besluit tot definitieve bescherming is betekend.

§ 9. De Vlaamse Regering kan de voorlopige bescherming van het vaartuig opheffen. Dit besluit wordt op dezelfde wijze bekendgemaakt als bepaald in § 2.

§ 10. Onverminderd artikel 49 hebben de ambtenaren van het agentschap, de leden van de commissie en de door de Vlaamse Regering aangewezen personen, wanneer dit met het oog op hun werkzaamheden noodzakelijk is, toegang tot de vaartuigen, maar niet tot de gedeelten die gebruikt worden als woongelegenheden.

Art. 24. § 1. De Vlaamse Regering beslist tot de definitieve bescherming als varend monument.

§ 2. Het besluit tot definitieve bescherming vermeldt:

1° de wetenschappelijk onderbouwde redenen en de erfgoedwaarden die tot de bescherming aanleiding geven;
2° het registratienummer of het artikel van teboekstelling bij de sloophypothekbewaring, of, bij gebrek daaraan, andere identificatiegegevens;
3° de doelstellingen van het toekomstige beheer met het oog op het behoud en de ontwikkeling van de waarden die tot de bescherming aanleiding hebben gegeven.
In bijlage bij het besluit wordt een fotografische registratie van de fysieke toestand van het vaartuig gevoegd.

§ 3. De besluiten tot definitieve bescherming worden:

1° per aangetekende brief betekend aan de eigenaar en, voor zover deze bekend zijn, aan de reder, de beheerder en de gebruiker;

2° ter kennisgeving bezorgd aan de commissie;

3° bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad;

4° ingeschreven in het register der zeeschepen dan wel in het register van teboekstelling der binnenschepen of, indien het vaartuig niet is geregistreerd of teboekgesteld, neergelegd in het register van neerlegging van de sloophypothekbewaring.

§ 4. Binnen de tien dagen te rekenen vanaf de datum van afgifte ter post van de aangetekende brief bedoeld in § 2, 1° meldt de eigenaar de definitieve bescherming per aangetekende brief aan, voor zover zij nog niet op de hoogte en hem bekend zijn, de reder, de beheerder en de gebruiker.

Binnen de tien dagen na afloop van de in het vorige lid bedoelde termijn maakt de eigenaar, de reder, de beheerder of de gebruiker de definitieve bescherming overeenkomstig de door de Vlaamse Regering vastgestelde regels bekend door aanplakking van een bericht op het vaartuig.

§ 5. De rechtsgevolgen van de definitieve bescherming treden in vanaf de betekening aan de eigenaar.

§ 6. Uiterlijk op het ogenblik van de vervreemding van het varend erfgoed brengt de vervreemder de nieuwe eigenaar van de definitieve bescherming op de hoogte. Tevens meldt hij de vervreemding en de identiteit van de nieuwe eigenaar aan het agentschap.

§ 7. De Vlaamse Regering kan de definitieve bescherming van het vaartuig opheffen. Zij wint hiertoe voorafgaand het advies van de commissie in. De Vlaamse Regering kan met het oog daarop een termijn en een proceduregeling bepalen. Zij kan daarbij bepalen dat na afloop van de termijn kan worden beslist zonder het advies van de commissie. Het besluit wordt op dezelfde wijze bekendgemaakt als bepaald in § X.

Art. 25. Het agentschap houdt lijsten van de voorlopig en de definitief beschermde vaartuigen bij. De Vlaamse Regering regelt de inrichting, het gebruik en de raadpleging van de lijsten. Deze lijsten bevatten geen persoonsgegevens.

Art. 26. Varende monumenten voeren een bijzondere vlag, wimpel, plaat of teken. Deze herkenningstekens worden kosteloos afgegeven door het agentschap.

De Vlaamse Regering stelt het model ervan vast en regelt het gebruik ervan.

Afdeling 2. Beheer

Art. 27. De eigenaar, elke mede-eigenaar, de reder, de beheerder en de gebruiker van een voorlopig of definitief beschermd vaartuig zijn verplicht het vaartuig in goede staat te behouden door de uitvoering van de nodige instandhoudings-, beveiligings-, beheers-, herstellings- en onderhoudswerken.

Zij mogen het vaartuig uitsluitend voor een beperkte tijd buiten de Vlaamse Gemeenschap brengen met toestemming van de Vlaamse Regering of met het oog op:

1° de uitvoering van voor het beheer, het behoud of de valorisatie noodzakelijke werkzaamheden aan het vaartuig;

2° de deelname aan varend erfgoedmanifestaties;

3° andere activiteiten die passen in het goede beheer van het vaartuig.

De Vlaamse Regering kan met het oog op de toepassing van het vorige lid een meldingsplicht opleggen.

Art. 28. Het is verboden voorlopig of definitief beschermde vaartuigen:

1° te ontsieren, te beschadigen of te vernielen;

2° te verbouwen of anderszins te veranderen derwijze dat de erfgoedwaarden worden aangetast, tenzij deze verbouwing of verandering wordt opgelegd door andere regelgeving.

Art. 29. § 1. Met het oog op het verwezenlijken van de beheersdoelstellingen kan voor een definitief beschermd vaartuig door of in opdracht van de eigenaar een beheersprogramma worden opgesteld.

§ 2. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaraan het beheersprogramma moet voldoen en stelt de procedure en de termijn vast voor de goedkeuring ervan.

§ 3. De uitvoering van het beheersprogramma gebeurt door middel van een beheersovereenkomst die op vrijwillige basis wordt afgesloten tussen de eigenaar, de reder, de beheerder of de gebruiker van het vaartuig en het agentschap.

Afdeling 3. Beheerspremies

Art. 30. § 1. Binnen de perken van de daartoe op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap beschikbare kredieten stelt de Vlaamse Regering met het oog op de verwezenlijking van het beheersprogramma's van de varende monumenten een beheerspremieregeling vast.

De beheerspremiereregeling kan onder meer voorzien in de toekenning van gewone beheerspremies en in meerjarenpremies voor grote en langdurige werken.

§ 2. De beheerspremie wordt toegekend aan de eigenaar, de reder, de beheerder of de gebruiker, naargelang wie de kosten draagt van de werkzaamheden en de diensten die aan de uitvoering van het beheersprogramma verbonden zijn. Ingeval de kosten over meer dan één van voormelde personen worden verdeeld, kan ook de beheerspremie worden verdeeld.

§ 3. In verband met in eigen beheer uitgevoerde werken, worden enkel de kosten van de levering van materialen en van diensten in aanmerking genomen.

§ 4. De beheerspremie wordt gecumuleerd met andere financiële overheidsbijdragen. Wanneer de andere financiële overheidsbijdragen gelijk zijn aan of hoger zijn dan het totaal van de door het agentschap aanvaarde kosten, wordt geen beheerspremie toegekend.

§ 5. Geen premies worden toegekend voor werkzaamheden en voor diensten die ondernomen worden door of in opdracht van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten en de openbare instellingen die ervan afhangen.

§ 6. Op grond van een gemotiveerde aanvraag kunnen in de besluiten bedoeld in artikel 23 en 24 of in het beheersprogramma de draagwijdte en de inwerkingtreding van de in de artikelen 27 en 28 bepaalde verplichtingen nader worden bepaald respectievelijk worden uitgesteld in functie van de daadwerkelijke uitbetaling van beheerspremies.

Art. 31. De beheerspremie mag niet meer bedragen dan 80 % van de kosten die in aanmerking worden genomen.

Art. 32. De Vlaamse regering bepaalt de kosten die binnen een beheersprogramma geheel of gedeeltelijk in aanmerking komen voor de premie en de aard van de in artikel 30, § 5 bepaalde werkzaamheden en diensten. Zij regelt de procedure en de nadere voorwaarden en termijnen voor de toekenning en de betaling van de beheerspremie.

HOOFDSTUK 4. VAREND ERFGOED

Art. 33. De Vlaamse Regering kan een door de in artikel 13 bedoelde Vlaamse koepelorganisatie voor het watererfgoed vastgesteld privaatrechtelijk classificatiestelsel voor varend erfgoed erkennen.

Art. 34. § 1. Om erkend te worden dient de in artikel 33 bedoelde classificatie te voldoen aan de volgende voorwaarden:

1° als varend erfgoed kunnen uitsluitend vaartuigen worden geclassificeerd die een bijzondere historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde hebben maar geen varend topstuk of varend monument zijn;

2° de voorbereiding van de classificatie gebeurt door een onafhankelijk en deskundig orgaan opgericht in de schoot van de in artikel 13 bedoelde koepelorganisatie, waarin met adviserende stem wordt deelgenomen door minstens één vertegenwoordiger van het agentschap en de commissie;

3° de classificatie wordt verleend op grond van:

a) een wetenschappelijke inschatting van de materiële of immateriële erfgoedwaarde van het vaartuig;

b) een na inspectie opgesteld technisch advies over de staat waarin het vaartuig zich bevindt;

c) een inschatting van het belang van het vaartuig voor relevante beleidsdoelstellingen, waaronder:

i. de ondersteuning en ontwikkeling van het beleid op het domein van het cultureel, het onroerend of het varend erfgoed;

ii. de versterking van het bewustzijn en de publieksbeleving rond de Vlaamse watergeschiedenis en -tradities, alsmede van het maatschappelijk draagvlak voor actuele waterwegen- en havenactiviteiten;

iii. de toeristische valorisatie van water, scheepvaart en havens;

iv. de bevordering van onderwijs, opleidingen en onderzoek in verband met water, scheepvaart en havens en in het bijzonder het behoud van historische scheepsbouwtechnische en nautische kennis;

v. de bevordering van pleziervaart, waterrecreatie, vervoer over water en andere relevante watergebonden activiteiten;

vi. de ontwikkeling en herontwikkeling van historische waterwegen, havens, havenwijken en overige waterinfra- en suprastructuur;

vii. de uitbouw van de museale infrastructuur, havens en ligplaatsen voor watererfgoed;

4° bij de wetenschappelijk inschatting van de erfgoedwaarde bedoeld onder 3°, a) wordt gebruik gemaakt van:

i. de in artikel 6 bedoeld inventaris, voor zover deze relevante gegevens bevat;

ii. andere relevante wetenschappelijke gegevens, waaronder, in voorkomend geval, deze ter beschikking gesteld door een bevoegd landelijk expertisecentrum voor cultureel erfgoed bedoeld in het Cultureel-Erfgoeddecreet;

5° op voorwaarde dat zich geen vermenging of strijdigheid van belangen kan voordoen, kan het technisch advies over de staat van het vaartuig bedoeld onder 3°, b) worden verleend door een door de Vlaamse Regering erkende Vlaamse thematische watererfgoedvereniging of een andere door haar erkende publiek- of privaatrechtelijke entiteit;

6° bij de inschatting van het belang van het vaartuig voor beleidsdoelstellingen bedoeld onder 3°, c) wordt in voorkomend geval rekening gehouden met standpunten en adviezen van betrokken publieke en private actoren;

7° de classificatieprocedure is transparant en gebruiksvriendelijk en bevat een redelijke termijnregeling;

8° de classificatie van de individuele vaartuigen wordt periodiek geëvalueerd;

9° de classificatie kan worden geschorst of ingetrokken ingeval niet meer aan de classificatiecriteria wordt voldaan of indien een vaartuig dat ten tijde van de classificatie uitsluitend of hoofdzakelijk werd beheerd of gebruikt in of vanuit de Vlaamse Gemeenschap voor lange of onbepaalde tijd wordt verplaatst naar een plaats buiten de Vlaamse Gemeenschap;

10° de beslissingen tot classificatie en tot schorsing of intrekking ervan worden gemotiveerd;

11° de lijst van de geclassificeerde vaartuigen wordt op een aantrekkelijke manier voor het publiek ontsloten.

§ 2. Nadere regels in verband met de classificatievoorwaarden en -procedure kunnen worden vastgesteld in de samenwerkingsovereenkomst bedoeld in artikel 13, § 3.

§ 3. De Vlaamse Regering neemt de nodige maatregelen opdat het technisch advies over de staat van het vaartuig bedoeld in § 1, 3°, b) voor de aanvrager kosteloos is.

Art. 35. De classificatie van vaartuigen als varend erfgoed gebeurt uitsluitend op aanvraag van de eigenaar, de reder, de beheerder of de gebruiker ervan.

Art. 36. Ingeval de classificatie van een vaartuig door de in artikel 13 bedoelde koepelorganisatie wordt geweigerd, kan de eigenaar, de reder, de beheerder of de gebruiker alsnog de classificatie door de Vlaamse Regering aanvragen. De Vlaamse Regering bepaalt de classificatievoorwaarden en de procedure. De rechtsgevolgen zijn dezelfde.

Art. 37. De eigenaar, de reder, de beheerder en de gebruiker spannen zich in om het varend erfgoed en de waarden die het vertegenwoordigt te behouden, te beheren en te valoriseren, en het te beheren of te gebruiken in of vanuit een ligplaats in de Vlaamse Gemeenschap.

Art. 38. Het varend erfgoed voert een bijzondere vlag, wimpel of plaat die wordt afgegeven door de in artikel 13 bedoelde koepelorganisatie.

Art. 39. De erkenningsprocedure en de in artikel 38 bedoelde herkenningstekens zijn kosteloos.

Art. 40. De classificatie kan worden ingeschreven in het register der zeeschepen dan wel in het register van teboekstelling der binnenschepen of, indien het vaartuig niet is geregistreerd of teboekgesteld, neergelegd in het register van neerlegging van de scheepshypotheekbewaring.

HOOFDSTUK 4. BEHEER EN EXPLOITATIE

Art. 41. Onverminderd de artikelen 27 en 37 en andere verplichtingen opgelegd door of krachtens het decreet of een overeenkomst, spannen de eigenaars, reders, beheerders en gebruikers van historische vaartuigen zich in om deze vaartuigen en hun erfgoedwaarden te behouden, te beheren en te valoriseren in varens- en werkklare of minstens drijvende staat.

Art. 42. Historische vaartuigen, hun eigenaars, reders, beheerders en gebruikers en opvarenden zijn vrijgesteld van de betaling aan het Vlaams Gewest, de Vlaamse Gemeenschap, Waterwegen en Zeekanaal, De Scheepvaart, de autonome gemeentelijke havenbedrijven, provincies, gemeenten en ervan afhangerende agentschappen, instellingen, verenigingen en ondernemingen van:

1° scheepvaartrechten;

2° haven-, kaai-, sluis-, brug-, doorvaart-, verblijfs-, tonnenmaat- en passagiersgelden of -rechten, van welke aard of benaming ook;

3° loodsgelden en loodsvergoedingen;

4° heffingen in verband met verkeersbegeleiding;

5° retributies voor het opmaken, het afgeven of het wijzigen van documenten met betrekking tot het vaartuig die bij de wetten, decreten en verordeningen zijn voorgeschreven;

6° retributies voor de levering van publicaties en het afgeven van platen en andere kentekens met betrekking tot het vaartuig die bij de wetten, decreten en verordeningen zijn voorgeschreven.

Art. 43. In het Vlaams Gewest kunnen het Vlaams Gewest, de Vlaamse Gemeenschap, Waterwegen en Zeekanaal, De Scheepvaart, de autonome gemeentelijke havenbedrijven, provincies, gemeenten en ervan afhangerende agentschappen, instellingen, verenigingen en ondernemingen lastens historische vaartuigen, hun eigenaars, reders, beheerders en gebruikers en opvarenden uitsluitend andere heffingen dan deze vermeld in artikel 42 verrichten voor zover zij dienen ter vergoeding van bijzondere diensten. Deze andere heffingen bedragen ten hoogste de helft van de heffingen die van toepassing zijn op hedendaagse vaartuigen van hetzelfde type of dezelfde afmetingen of tonnenmaat, naargelang welk bedrag het laagste is.

Art. 44. De Vlaamse Regering waakt erover dat geen nieuwe belastingen of heffingen worden ingevoerd die de eigendom, het behoud, het beheer en de valorisatie van historische vaartuigen bijkomend bezwaren.

Art. 45. Onverminderd internationale en Europese verplichtingen, kan de Vlaamse Regering historische vaartuigen, hun eigenaars, reders, beheerders en gebruikers en opvarenden met het oog op het behoud, het beheer of de valorisatie van historische vaartuigen vrijstellen van de naleving van regelgeving betreffende het leefmilieu, of ter zake afwijkende regelen vaststellen.

Art. 46. Onverminderd internationale en Europese verplichtingen, kan de Vlaamse Regering het toepassingsgebied van de artikelen 42 tot 45 uitbreiden tot varend erfgoed en vergelijkbare categorieën vaartuigen beschermd of erkend in andere landen.

TITEL 5. HANDHAVING

Art. 47. Met het oog op het behoud van vaartuigen waarvoor een procedure tot aanduiding als varend topstuk of varend monument is aangevat, kunnen de door de Vlaamse Regering gemachtigde ambtenaren, indien het vaartuig in afwachting van een bescherming dreigt verloren te gaan, te verdwijnen of te worden beschadigd, of indien de erfgoedwaarde ervan ernstig dreigt te worden aangetast, op kosten en risico van de eigenaar de volgende noodmaatregelen treffen:

1° het opleggen van een vaar-, opvaart- of afvaartverbod;

2° het bevelen dat het vaartuig op het droge wordt gezet of naar een scheepswerf, een beschutte ligplaats of een andere plaats wordt overgebracht;

3° het bevelen van de staking of de uitvoering van bepaalde werken of activiteiten.

Deze maatregelen worden opgeheven zodra de dreiging is afgewend.

Het vorige lid doet geen afbreuk aan het recht van de eigenaar om de kosten te verhalen op de reder, de beheerder of de gebruiker.

Art. 48. § 1. Met een gevangenisstraf van 8 dagen tot 5 jaar en met een geldboete van 26 euro tot 400.000 euro of met één van die straffen alleen worden gestraft:

1° de eigenaar, reder, beheerder of gebruiker van een varend monument die verzuimt het in goede staat te behouden door de nodige instandhoudings-, beveiligings-, beheers-, herstellings- of onderhoudswerken uit te voeren;

2° eenieder die het in artikel 28 omschreven verbod overtreedt;

3° eenieder die een in artikel 47 bedoelde maatregel miskent of zich tegen de uitvoering ervan verzet;

4° eenieder die de benaming varend topstuk, varend monument of varend erfgoed gebruikt of laat gebruiken met betrekking tot een vaartuig of een ander goed dat niet of niet meer als dusdanig beschermd of geclassificeerd is;

5° eenieder die een vaartuig één of meer van de in artikel 26 of 38 bedoelde herkenningstekens doet of laat voeren zonder dat het vaartuig op dat ogenblik een varend monument respectievelijk varend erfgoed is;

6° de eigenaar die aanvaardt of toestaat dat één van de strafbare feiten bedoeld onder 1°, 2°, 3°, 4° of 5° wordt gepleegd, voortgezet of in stand gehouden.

§ 2. De in § 1 bepaalde minimumstraffen worden verhoogd tot een gevangenisstraf van 15 dagen en een geldboete van 2.000 euro of één van die straffen alleen ingeval een nieuw misdrijf als bedoeld in § 1 wordt gepleegd binnen een termijn van twee jaar na een vorig vonnis of arrest dat een veroordeling bevat wegens één van de in § 1 bedoelde misdrijven en dat kracht van gewijsde heeft verkregen.

§ 3. Met een gevangenisstraf van 15 dagen tot 5 jaar en met een geldboete van 2.000 euro tot 400.000 euro of met één van die straffen alleen wordt eenieder gestraft die nalaat binnen de opgelegde termijn en overeenkomstig de opgelegde modaliteiten de in artikel 50 bedoelde herstelmaatregelen uit te voeren.

Art. 49. § 1. Onverminderd de bevoegdheden van agenten en officieren van gerechtelijke politie zijn de door de Vlaamse Regering aangewezen ambtenaren bevoegd om de in dit hoofdstuk omschreven misdrijven op te sporen en vast te stellen in processen-verbaal die gelden tot bewijs van het tegendeel.

§ 2. De in § 1 bedoelde agenten of officieren van gerechtelijke politie en ambtenaren hebben toegang tot alle vaartuigen om alle nodige opsporingen en vaststellingen te verrichten. Als deze verrichtingen de kenmerken van een huiszoeking dragen, mogen ze enkel worden uitgevoerd na machtiging door de onderzoeksrechter.

Art. 50. Naast de uitspraak van de straf beveelt de rechtbank het integraal herstel van de door het misdrijf aan het vaartuig veroorzaakte schade binnen een door haar bepaalde termijn en volgens de desgevallend door haar bepaalde modaliteiten.

TITEL 6. SLOTBEPALINGEN

Art. 51. In artikel 8 van de wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat worden na het woord "Veerdiensten" de woorden "en historische vaartuigen" ingevoegd.

Art. 52. In artikel 24, § 1, eerste lid van het Topstukkendecreet worden na de woorden "Degene die zonder toestemming" de volgende woorden ingevoegd: "of buiten de gevallen bedoeld in artikel XX van het decreet van [...] betreffende het watererfgoed".

Art. 53. Het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed wordt opgeheven.