



Een zeeschip valt onder de legislatie van de staat onder wiens vlag het valt.

Dit is o.m. geregeld door de **United Nations Convention on the Law of the Sea** van 10.12.1982 <sup>1</sup>. Elk zeeschip heeft een nationaliteit van een land, en vaart onder het recht van dat land <sup>2</sup>. Alhoewel in de teksten die wij vonden vooral gehandeld wordt over bv sociale rechten van het personeel, kan men nochtans besluiten dat het nationale recht in zijn volledigheid van toepassing blijft op en aan boord van een schip.

*Met andere woorden - een schip dat het statuut van een wettelijk beschermd monument heeft, blijft dat statuut behouden wanneer het de territoriale wateren van zijn land verlaat.*

Na grondige lezing van de teksten en besluiten genomen door de Oberbürgermeister van Rostoch en het advies van dr. Bednorz (Landesdenkmalamt) kon daarin *geen enkele aanwijzing gevonden worden dat de bescherming van het schip zou opgeheven zijn*. Er wordt enkel toestemming gegeven om het schip naar Klaipeda over te brengen. Er wordt formeel ook géén toestemming gegeven tot verschroting van het schip <sup>3</sup>.

Met andere woorden: hieruit kan men afleiden dat het schip onderweg, en vermoedelijk zelfs nog wanneer het zich in de haven van Klaipeda bevindt, onder de 'Denkmalstatus' blijft ressorteren. Er is natuurlijk het probleem van toezicht en wetshandhaving, iets wat noch vanuit Rostock noch vanuit de Landesregierung gegarandeerd is - integendeel zelfs.

Om die redenen zijn wij van oordeel dat de monumentendienst van Litouwen via officiële weg op de hoogte dient gesteld te worden en gevraagd om de verschroting te voorkomen. Indien deze op deze vraag ingaat kunnen onderhandelingen gevoerd worden met zowel de Litouwse overheid als met de huidige eigenaar.

<sup>1</sup> o.m. art. 92-1, status of ships (“*Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.*”) en art. 94-1, Duties of the flag State (“*Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag*”).

<sup>2</sup> Zie E. SOMERS, Inleiding tot het internationaal zeerecht, p. 240-241 : “*Het bezit van een nationaliteit is de basis voor de controle en de bescherming van de vlaggenstaat. Daarenboven is het ook een waarborg voor de andere staten die aldus de mogelijkheid hebben rechtsverhaal in te stellen voor misdrijven begaan door personen aan boord van het schip. Het toekennen van een nationaliteit aan zeeschepen draagt op fundamentele wijze ertoe bij een juridisch regime voor de volle zee te vestigen (...) Het ontbreken van een bepaald gezag over schepen op volle zee zou tot een chaos leiden (...). Samenvattend zouden we kunnen stellen dat zeeschepen een nationaliteit toegekend krijgen om interne en externe redenen. Van de eerste orde is de overweging dat een zeeschip een zodanig belangrijk, nationaal economisch element is, dat het voor de staat noodzakelijk is ditdoorheen zijn bestaan te volgen en te controleren (...)*”

<sup>3</sup> Dit blijkt duidelijk uit de wijziging die de Oberbürgermeister aanbracht op zijn oorspronkelijk besluit (schrapping van de term ‘Verschrottung’) en de op dezelfde wijze gecorrigeerde persmededeling van 14 mei. Omwille van de beschermde status mocht de term verschroting niet gebruikt worden in de toestemming tot verplaatsing.

