

98090

Masterplan

voor de
Visserij

KABINET VAN DE VLAAMSE MINISTER VAN LEEFMILIEU EN LANDBOUW
ONTVANGEN OP: 22 JAN. 2002
2002/01-00 728

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

Freddy Pollet
Hama Consult

INHOUD

INHOUD.....	1
LIJST VAN TABELLEN.....	3
QUOTABELEID & GROEPSVORMING	4
I HISTORIEK	4
II NATIONAAL GLOBAAL QUOTASYSTEEM.....	10
III INDIVIDUEEL QUOTUM EN GROEPSVORMING	14
IV CONCRETE AANBEVELINGEN.....	17
V BELANGRIJKSTE VOORDELEN NIEUWE REGELING	19
SOCIALE OMGEVING EN BEMANNINGSPROBLEMATIEK.....	21
I HISTORIEK.....	21
II ANALYSE VAN DE PROBLEMATIEK	23
<i>i</i> <i>Economisch luik</i>	23
<i>ii</i> <i>Sociaal luik</i>	26
<i>iii</i> <i>Opleiding en vorming</i>	28
<i>iv</i> <i>Strafrechterlijk luik</i>	29
III AANBEVELINGEN	30
<i>i</i> <i>Loonvorming en minimum gewaarborgd inkomen</i>	31
<i>ii</i> <i>Sociale voorzieningen en vergoedingen</i>	32
<i>iii</i> <i>Uitstapregelingen</i>	33

<i>iv</i>	<i>Arbidsomstandigheden</i>	33
<i>v</i>	<i>Opleiding en vorming</i>	34
<i>vi</i>	<i>Strafrechterlijk</i>	35
IV	VOORDELEN SPECIFIEK SOCIAAL STATUUT VOOR DE VISSER...	36
	DE VISVERWERKENDE INDUSTRIE	38
I	HISTORIEK	38
II	ANALYSE VAN DE VISVERWERKENDE SECTOR	41
<i>i</i>	<i>Zwakke punten</i>	41
<i>ii</i>	<i>Sterke punten</i>	42
III	AANBEVELINGEN	44
	KWALITEITSBELEID	46
I	HISTORIEK	46
II	ANALYSE VAN DE KETENPROBLEMATIEK	49
III	AANBEVELINGEN	52
<i>i</i>	<i>Niveau rederijen</i>	53
<i>ii</i>	<i>Niveau veilingen</i>	53
<i>iii</i>	<i>Niveau handel en visverwerking</i>	54
<i>iv</i>	<i>Niveau detailhandel</i>	54
IV	CONCLUSIE	55
	GEMENGDE INVESTERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR DE VISSERIJSECTOR	56
I	HISTORIEK EN ANALYSE PROBLEMATIEK	56
II	BASISPRINCIPES OPRICHTING INVESTERINGSMAATSCHAPPIJ....	59
III	VOORDELEN VAN HET SYSTEEM VOOR DE BEDRIJVEN	61
IV	CONCLUSIE	62
	ALGEMENE CONCLUSIES	63

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1: evolutie en samenstelling van de Belgische zeevisserijvloot. Bron: Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.....	5
Tabel 2: evolutie in de Belgische quota voor enkele belangrijkste vissoorten (in ton). Bron: Ministerie van Middenstand & Landbouw, Dienst Zeevisserij.....	6
Tabel 3: evolutie van het gebruik van verse vis (excl. Schaal- en weekdieren) in België (1980-1998). Bron: L.E.I.- Brussel + VLAM.....	7
Tabel 4: Grafiek van de evolutie van de gemiddelde reële prijs en van de totale aanvoer van alle vissoorten door Belgische schepen in Belgische havens over der periode 1987-1997. Bron: Ministerie van Middenstand en Landbouw, Dienst Zeevisserij . Bewerkingen WES.....	7
Tabel 5: verband tussen bruto besomming en totale loonmassa van een schip - cijfers 1998.	24
Tabel 6: Gemiddeld jaarlijks brutoloon volgens besomming. Bron: enquête sept.96 - dienst voor zeevisserij + eigen berekeningen	25
Tabel 7: Evolutie in- en aanvoer van verse vis en verwerkte schol en kabeljauw tussen 1993 en 1998	40

QUOTABELEID & GROEPSVORMING

I Historiek

Het vissersberoep is lange tijd het meest vrije beroep ter wereld geweest. Wie aan de kust leefde en zich de aankoop of bouw van een vissersschip kon permitteren en het risico van de zee aanvaardde, trachtte met het vissen een broodwinning te realiseren.

Tot bij de start van het Europees Gemeenschappelijk visserijbeleid in 1983, was deze bedrijfstak nauwelijks onderworpen aan reglementen. Op vandaag is het vissen op zee uitgegroeid tot een sector die behoort tot één van de meest gereguleerde van de E.G., dikwijls tot ergernis van de beoefenaars van het vissersberoep.

Het is evident dat een zo belangrijke "natuurlijke" voedselbron van de mensheid, bescherming behoeft in zijn confrontatie met de steeds krachtigere vissersschepen en de steeds meer gesofisticeerde vistechieken.

Om deze voedselbron te beveiligen werd een gans gamma maatregelen ontworpen die enerzijds het visbestand moeten beschermen en anderzijds toch de resterende rederijen een voldoende rendement en arbeidsinkomen moeten garanderen.

Eén van de middelen die Europa hierbij hanteert, is het jaarlijks toekennen van TAC tussen de lidstaten en dit voor de belangrijkste beviste soorten.

Binnen deze enveloppen heeft ieder land een belangrijke mate van vrijheid in het uitwerken en beheersen van de reglementering van deze quota. België heeft hierbij steeds een beleid gevoerd van een globaal nationaal quotum. Dit hield in dat iedere rederij in de *theoretische* mogelijkheid verkeerde om evenveel van dit quotum op te vissen totdat het nationale quotum opgevist was.

Zolang dit nationaal quotum hoger was dan wat de totaliteit van de Belgische vloot kon opvissen en de schepen alle nagenoeg even groot en krachtig waren, werkte dit systeem feilloos. In een situatie echter waarbij een relatieve schaarste is ontstaan tussen een stijgende visserijdruk en afnemend quota wordt dit systeem van quotabeheersing in vraag gesteld.

De kritiek op het systeem nam de laatste jaren exponentieel toe naarmate het nationaal quotum daalde en dit samenviel met de vlootvernieuwing. Deze kritiek liep niet toevallig samen met opkoop door voornamelijk Nederlandse vennootschappen van een niet onbelangrijk aantal Belgische schepen met de eraan gekoppelde licenties.

Toestand 1 januari	Aantal vaartuigen	Totale drijfkraft (KW)	Totale bruto tonnenmaat
1985	202	69.528	22.416
1986	197	71.348	23.096
1987	197	71.204	22.846
1988	201	74.002	23.385
1989	204	77.031	24.620
1990	205	78.396	25.445
1991	201	77.112	25.498
1992	205	79.762	27.089
1993	182	73.911	25.375
1994	170	69.895	24.156
1995	166	68.752	24.174
1996	150	65.237	22.668
1997	144	63.118	22.277
1998	144	64.033	22.638
1/12/1999	130	63.699	22.909

Tabel 1: evolutie en samenstelling van de Belgische zeevisserijvloot. Bron: Ministerie van Verkeer en Infrastructuur

Daar waar in 1975 nog 268 schepen vaarden met een totaal motorvermogen van 67.642 KW en een totaal bruto tonnenmaat van 24.042 ton blijkt uit bovenstaande tabel dat in 1999 nagenoeg hetzelfde motorvermogen thans verspreid wordt over nagenoeg de helft minder schepen.

Deze trend is niet alleen kenschetsend voor België. Het betekent evenwel dat het geringer aantal schepen een steeds grotere capaciteit hebben zowel qua motorvermogen als tonnenmaat en bijgevolg ook een veel grotere investering per schip vereisen.

Er zullen dus bijgevolg ook andere eisen gesteld worden om de rentabiliteit van dergelijke schepen mogelijk te maken.

Jaar	Tong	Schol	Kabeljauw	Totaal
1985	4035	13325	9330	26690
1986	4510	12885	7010	24405
1987	4380	11445	7030	22855
1988	3895	13290	6940	24125
1989	3710	14240	5870	23820
1990	4765	13510	5080	23355
1991	4930	13160	4610	22700
1992	4800	12650	4460	21910
1993	4870	12395	4385	21650
1994	5290	11565	4245	21100
1995	5020	8505	4795	18320
1996	4455	6645	5235	16335
1997	4120	6210	4775	15105
1998	4291	6595	5525	16411
1999	4291	7730	5280	17301

Tabel 2: evolutie in de Belgische quota voor enkele belangrijkste vissoorten (in ton). Bron: Ministerie van Middenstand & Landbouw, Dienst Zeevisserij

Deze tabel toont aan dat in vergelijking met het begin der tachtiger jaren het Belgische quotum voor de 3 belangrijkste vissoorten verminderd is met gemiddeld 35%.

Uit tabel 1 blijkt anderzijds dat de globale capaciteit van de Belgische vloot uitgedrukt in KW en tonnenmaat slechts met respectievelijk 5,3% en 5,8% is verminderd.

Uit het tegenover mekaar plaatsen van deze 2 tabellen blijkt overduidelijk de gigantische spanning die is ontstaan tussen vangstcapaciteit en visbestand uitgedrukt in ton vis.

Op zich hoeft dergelijk fenomeen geen enkel financieel probleem voor de rederijen te vormen indien de consumptie van verse vis in voldoende mate zou zijn toegenomen en de confrontatie met het afgenomen aanbod van de aangevoerde vis zou geleid hebben tot een belangrijke meerprijs per kilogram.

	Verbruik / inwoner (in kg)
1985	6,4
1989	6,6
1990	6,7
1991	6,5
1992	6,4
1993	6,3
1994	6,6
1995	7,6
1996	7,4
1997	7,5
1998	7,4

Tabel 3: evolutie van het gebruik van verse vis (excl. Schaal- en weekdieren) in België (1980-1998). Bron: L.E.I.- Brussel + VLAM

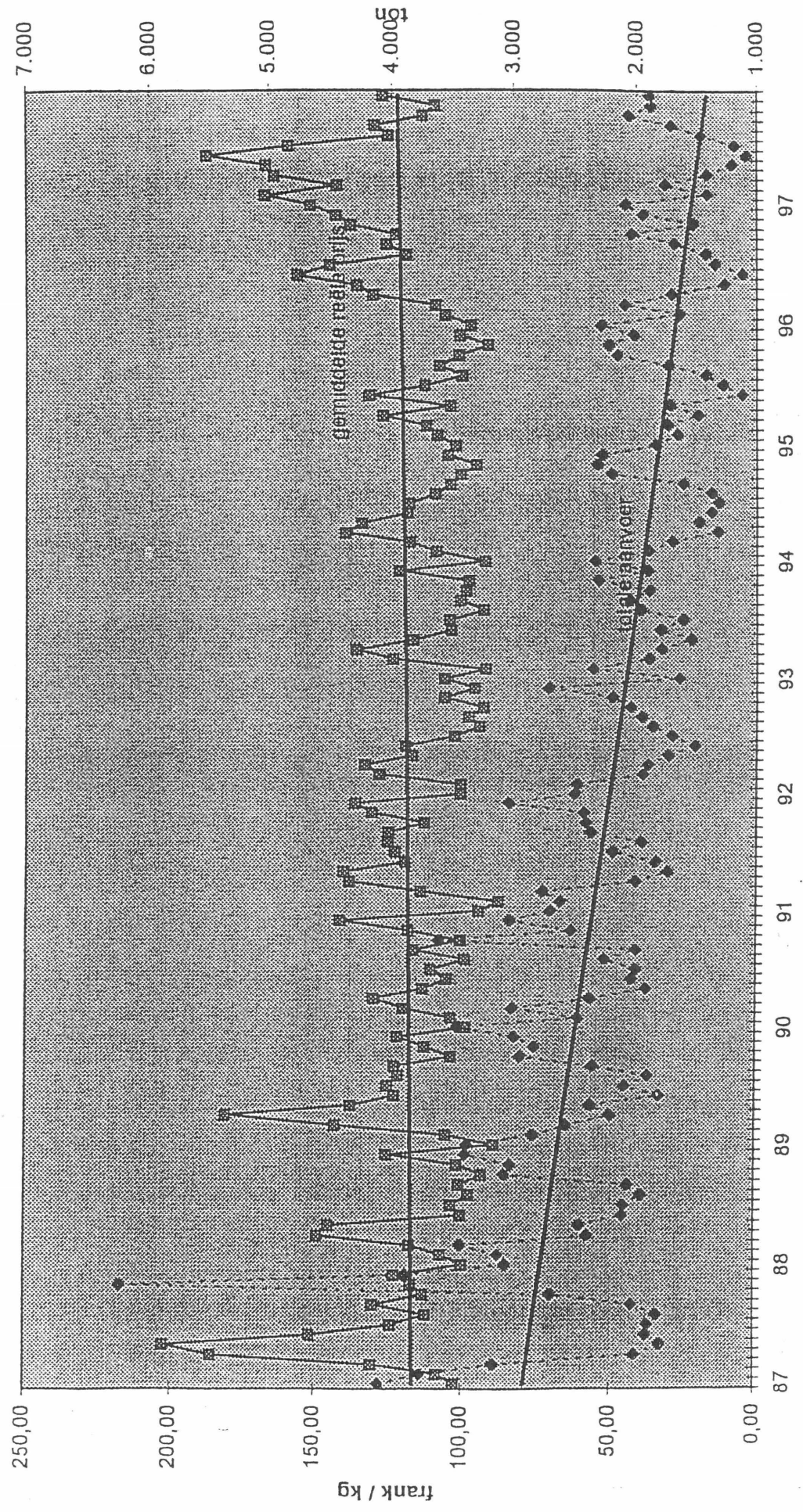
Deze tabel toont ons dat het verbruik van *verse vis* over de laatste 15 jaar gestegen is met 15,6%. Uit een studie van de Nederlandse Nationale Raad voor Landbouwkundig Onderzoek over "Nederland Visdistributieland" blijkt evenwel dat in België de globale consumptie van vis in zijn totaliteit over dezelfde periode is toegenomen met meer dan 25%.

Het verbruik van verse vis in België is bijgevolg minder sterk gestegen dan het totale visverbruik.

Het ligt voor de hand dat het "ontdekken" van andere visproducten dan de door de Belgische vloot aangevoerde verse vis een eerder afremmend effect zal gehad hebben op de stijging van de prijzen van verse vis. De schaarste in aanbod werd immers voor een deel opgevangen door een grotere invoer van "andere" vis.

Uit de grafiek op de volgende pagina, afkomstig uit de studie van het WES "De socio-economische analyse van de Belgische vissersvloot", blijkt wel een verwachte reële prijsstijging van de vis over de beschouwde periode, maar dit betekent nog niet dat het totale bedrijfsinkomen van de rederijen ook zou zijn toegenomen.

Tabel 4: Grafiek van de evolutie van de gemiddelde reële prijs en van de totale aanvoer van alle vissoorten door Belgische schepen in Belgische havens over der periode 1987-1997. Bron: Ministerie van Middenstand en Landbouw, Dienst Zeevisserij. Bewerkingen WES



De grafiek toont duidelijk een trendmatige en sterker daling van de totale aanvoer van verse vis in de Belgische havens. De prijsstijging van deze vis was bijgevolg onvoldoende om de daling van de aanvoer te compenseren. Dit leidde tot een effectieve daling van de bedrijfsopbrengsten van de rederijen.

Of deze daling van de bedrijfsopbrengsten nu meteen als *de reden* mag beschouwd worden voor het fenomeen waarbij meer dan 25 schepen (20%) van onze vloot in handen is van Nederlandse vennootschappen mag betwijfeld worden.

Feit is wel dat zolang het quotum in belangrijke mate globaal nationaal blijft, buitenlandse (lees Nederlandse) rederijen, die in eigen land wel belangrijke sommen moeten betalen om een quotum te verkrijgen, een bijzondere interesse zullen blijven hebben voor het "gratis" Belgisch quotum.

Voor dit "gratis" Belgisch quotum worden dan wel abnormaal hoge prijzen betaald voor veeleer oudere vissersschepen. Deze prijzen staan helemaal niet meer in verhouding tot de werkelijke waarde van het vaartuig en zijn zondermeer een betaling van het potentiële quotum dat met dit schip kan gevangen worden.

Vooraf Nederlandse rederijen spelen hierop in omdat de natuurlijke voordelen verbonden aan de ligging van hun havens ten opzichte van de visgronden van de Noordzee een hoger rendement toelaten dan wanneer vanuit Belgische havens moet geopereerd worden.

Of de beleidsmakers, om aan deze buitenlandse aankoopdruk een einde te maken, daarom meteen moeten overstappen tot het toewijzen en verhandelbaar (lees verkoopbaar) maken van individuele quota is hiermee nog niet beantwoord.

II Nationaal globaal quotasysteem

Vermits deze studie bedoeld is voor de lezer die reeds in belangrijke mate vertrouwd is met het quotasysteem en voor de beleidsmakers uit de sector zal eerder algemeen ingegaan worden op het bestaande quota systeem.

Voor de niet professionele lezer kan een vulgariserende benadering van de problematiek zoals volgt volstaan.

De Europese overheid kent jaarlijks aan iedere lidstaat voor de zogenaamde Europese ICES-gebieden een maximale hoeveelheid op te vangen vis voor de belangrijkste vissoorten toe. De zogenaamde TAC (Total Allowed Catch).

Van deze Europese ICES-gebieden zijn er een zevental waar België voor één of meerdere - onder vangstbeperking staande vissoorten - een hoeveelheid (quotum) heeft bekomen. Soms evenwel heeft onze vloot geen interesse, viservaring of afzet voor een bepaalde vissoort in één dezer gebieden en wordt dit quotum geruild met een ander land voor vissoorten van dat land die onze vissers wel interesseren.

Een typisch voorbeeld hiervan is de jaarlijkse ruil van het Belgisch haringquotum met vooral Nederland voor tong in de Golf Van Biskaje, maar dit is bijlange niet de enige ruil.

Het belangrijke aan de toewijzing van een TAC per ICES-gebied en per land bestaat erin dat van zodra de toegekende hoeveelheid van een soort in een bepaald gebied opgevist is, dit gebied voor ieder vaartuig die onder de vlag van dat land vaart voor deze vissoort gesloten wordt.

Dit betekent ook dat het moeilijk is zomet onmogelijk wordt om in dit gebied nog op *andere* - al dan niet gequoteerde vissoorten - te vissen. Om dit allemaal te beheersen heeft België een globaal systeem van quota reglementeringen in het leven geroepen die administratief zeer goed sluit, maar in de realiteit toch op heel wat moeilijkheden stuit.

We vermelden hieronder de voornaamste nadelen aan dit systeem van globaal nationaal quotum:

- | a | Jaarplanning per rederij is bijzonder moeilijk.
Wanneer de individuele reder plant om pas op het einde van een vangstperiode (trimester of jaarlijks) een bepaald gebied aan te doen, bestaat de kans dat dit gebied reeds gesloten is waardoor hij de geplande reizen daar niet meer kan uitvoeren en moet uitwijken naar voor hem minder gekende en dus minder rendabele gebieden.
- | b | Concentratie van aanvoer leidt tot prijsdaling.
Een typisch voorbeeld hiervan is het Tong quotum in de Golf. Door de beperkte periode en de beperkte hoeveelheid tong in verhouding tot de vlootcapaciteit gaat iedereen onmiddellijk van bij de opening van dit gebied op tong vissen.

Dit leidt tot een concentratie van het aanbod van tong op korte termijn op de veiling met een minder gunstige prijs als gevolg.

Ondanks het feit dat men er via een aantal maatregelen reeds in geslaagd is een betere spreiding te bekomen, blijft dit fenomeen van aanvoerconcentratie en prijsdaling een inherent nadeel van een nationaal quotum.
- | c | Langdurige tegenslag werkt extra nadelig
Een vaartuig dat wegens schipbreuk of andere grote herstellingen langdurig uit de vaart gaat en dus in die periode geen inkomen kan realiseren, loopt het risico dat bij terug in de vaart komen een aantal gebieden nagenoeg opgevist zijn.
- | d | Specialisatie in bepaalde vissoorten en/of gebieden wordt moeilijker omdat men steeds moet rekening houden met de visinspanningen die reeds geleverd zijn door de andere rederijen.
- | e | Er ontstaat een dualiteit tussen enerzijds de oudere minder krachtige schepen met een lager vangstpotentieel en de moderne krachtige schepen die meer kunnen (en ook moeten om rendabel te zijn) vangen.

- |f| Belgische schepen in handen van Nederlandse rederijen kunnen heel intens vanuit de Nederlandse havens de vlakbij gelegen Noordzee bevissen en aldus een proportioneel groter gedeelte tong en pladijs opvissen dan hun Belgische collega 's die vanuit Belgische haven vertrekt.
- |g| Om aan dit nadeel te ontsnappen, opereren steeds meer Belgische vaartuigen vanuit Nederlandse havens met alle nadelen van dien voor de Belgische visserijsector.

Het is evident dat - naast nog een aantal minder relevante nadelen - het bovenstaand systeem uiteraard ook een aantal voordelen heeft:

- |a| Iedere rederij (groot/klein; oud/nieuw) is *theoretisch* gelijk.
In de praktijk ontstaat evenwel, als gevolg van de soms sterk individueel verschillende vangstcapaciteit een automatische verdeling van het quotum en zelfs naar de diverse gebieden toe.
- |b| Ruilen met andere landen is eenvoudig vermits geen rekening moet gehouden worden met de individuele rechten van iedere reder.
- |c| De administratieve beheersbaarheid van het quotum is vrij doorzichtig en kan gemakkelijk opgevolgd worden. Vb. zeedagen regeling en dagplafonds
- |d| Eenduidige administratieve regels maken het opzetten en uitvoeren van controle vrij gemakkelijk.
- |e| De financiële drempel om in te stappen *lijkt* lager vermits niet moet betaald worden voor het verwerven van een quotum.

Dat het afwegen van de voor- en nadelen eerder in de richting gaan van het verlaten van het globaal nationaal quotum worden bewezen door het sinds enkele jaren reeds toegepaste systeem van "individueel" quotum voor Tong in de Noordzee.

Het grootste bezwaar tegen het behoud van een nationaal globaal quotum is mijn inziens de quasi onmogelijkheid van de individuele reder om zijn vangst te plannen en bijgevolg zijn opbrengsten te begroten. Het is een onstabiele basis voor het maken van investeringsplannen.

Er zijn weinig Europese bedrijfstakken waar de bedrijfsleider in zijn jaarlijkse productieplanning zo afhankelijk is van externe jaarlijks weerkerende overheidsbeslissingen als bij de rederijen.

Jaarlijks immers bepaalt de Europese ministerraad de TAC en grijpt aldus ieder jaar opnieuw in op de individuele potentiële bedrijfsopbrengsten van iedere rederij. De terugbetaling van de lange termijn investering via afschrijvingen en intresten kan aldus fundamenteel

verstoord worden, temeer omdat de prijselasticiteit tussen vraag en aanbod van vis zeer laag is, en zoals we hoger reeds gezien hebben, een sterke aanboddaling niet leidt tot een proportioneel even sterke prijsstijging.

Indien de reder dan bovendien ook niet kan rekenen op een individueel beschikbaar en beheersbaar quotum binnen het nationaal quotum wordt iedere individuele financiële lange termijn planning en het afwegen van de baten en de kosten een haast onmogelijke zaak.

Dit is nochtans net één van de basisvereisten van een gezond financieel beheer. Een individualiseerbaarheid van het nationaal quotum per rederij (lees vennootschap) voor de drie belangrijkste vissoorten is mijn inziens dan ook een must.

Het individueel maken van het quotum met als doelstelling de bedrijfsopbrengsten van de rederijen te optimaliseren, houdt uiteraard de verhandelbaarheid van het quotum in zich.

Verhandelbaarheid staat in deze optiek *niet gelijk met ongelimiteerd* eigendomsrecht en verkoopbaarheid van het individueel quotum.

Het quotabeleid kan als een van de belangrijkste elementen van het vlootbeleid gebruikt worden. Verhoogde, respectievelijk verminderde toewijzing aan een of ander vlootsegment kan de investeringen in de beoogde vlootsegmenten doen toenemen, respectievelijk doen afnemen.

In het kader van deze opdracht wordt op het vlootbeleid niet ingegaan. Deze fundamenteel strategische benadering heeft verstrekkende sociale gevolgen.

In de sector zelf is er geen eensgezinde visie aanwezig over hoe de vloot er over enkele jaren moet uitzien (een beperkt aantal schepen met hoog motorvermogen en een ruim individueel quotum; of een zo groot mogelijk aantal schepen met een lager rendement, maar met een maximum aan tewerkstelling). Ook het impact van de keuze op de toeleveringssectoren en afgeleide tewerkstelling is zeer groot en dient in deze studie betrokken te worden.

Het naar voor schuiven van mijn persoonlijke visie in dat verband kadert m.i. niet meer in de mij toevertrouwde opdracht die vooral diende gericht te zijn op concrete acties op korte termijn

Een macro economische studie en een brede discussie met alle geledingen van de sector is hier op zijn plaats.

III Individueel quotum en groepsvorming

Hoger hebben we vastgesteld dat ieder systeem van quotabeheersing voor- en nadelen heeft.

Het thans toegepast systeem heeft m.i. meer nadelen dan voordelen. Het is bijgevolg mijn stellige overtuiging dat er dient overgestapt te worden naar een systeem van individueel quota die een zekere mate van verhandelbaarheid kent.

Het nieuw systeem moet in ieder geval leiden tot een betere beheersing van het rendement van iedere individuele reder zonder dat daarbij belangrijke nadelige effecten voor de sector op langere termijn zouden ontstaan.

Om hieraan te beantwoorden dient het nieuwe systeem volgende kenmerken te hebben:

- | a | De verdeling van het nationaal quotum naar een individueel quotum per schip moet gebeuren op basis van objectieve en controleerbare criteria zonder dat rekening wordt gehouden met zogenaamde historische rechten.
- | b | Het systeem mag geen financiële drempel creëren die de instap in het beroep bemoeilijkt, maar moet integendeel een voldoende financieel rendement garanderen waardoor jonge bedrijfsleiders het aantrekkelijk vinden te starten in het vissersberoep.

- |c| Het individueel quotasysteem mag niet als gevolg hebben dat de huidige eigenaars van een schip via dit systeem een bijkomende financiële uitstapvergoeding ontvangen bij de stopzetting van hun activiteiten door verkoop of overlating van hun schip of rederij.
- |d| Het individueel quotum kan het individuele eigendomsrecht worden van een individu en binnen bepaalde grenzen verkocht worden. Deze grenzen worden mede bepaald door het beoogde vlootbeleid.
- |e| Het systeem moet voor zover als mogelijk de Vlaamse veilingen en visverwerkende industrie bevoordelen via de invoering van een zogenaamde contractuele verplichting op groepsniveau.
- |f| Directe verhuur of verkoop tussen individuen is uitgesloten. Teneinde evenwel een 100% benutting van het nationaal quotum te bekomen dient een doorzichtig en controleerbaar systeem van verhandelbaarheid (ruil / verhuur/ verkoop) opgezet te worden. Dit kan gebeuren door de creatie van een "quotabank" of binnen het groepsgebeuren.
- |g| De groepsleden krijgen rechten en plichten. Binnen de groep bestaat een verhandelbaarheid van het individuele quotum. Wie niet toetreedt tot de groep kan enkel verhuren, ruilen of verkopen, via de quotabank.
- |h| Wie zijn individueel quotum 2 jaar na elkaar niet opvist en ook niet laat "verhandelen", verliest het gebruik- of eigendomsrecht op het niet opgeviste gedeelte.
- |i| Teneinde overtreding van de quota reglementen uit het strafrecht te halen, dient binnen de groep een intern afdwingbaar systeem uitgewerkt te worden, waarbij overtreders binnen de groep "financieel" gesanctioneerd worden. Wie niet wil toetreden tot de groep, wordt gesanctioneerd zoals thans het geval is.
- |j| Om een gelijkmatiger en betere visprijs over het jaar te realiseren dient op groepsniveau aan spreiding van de aanvoer gedaan te worden. Hierbij kan het nuttig zijn om een visplan per trimester op te stellen.
- |k| De quotabank legt per trimester de verkoop- ruil- en verhuurprijzen vast in functie van de marktprijzen van het voorbije trimester voor de verschillende producten. De toewijzing kan gebeuren aan iedere aanvrager pond / pondsgewijs en in verhouding tot zijn basisaandeel en/of in functie van het vlootbeleid.
- || Het bestuur van de groep en de quotabank zijn paritair samengesteld en bestaan in principe uit dezelfde leden. Enkel de 2 reders zijn verschillend naargelang zij behoren tot de groep of niet en volgens de verdeelsleutel die volgt. Om vlot te kunnen werken, bestaat het bestuur uit slechts 6 leden.

IV Concrete aanbevelingen

- | a | Onder individueel quota te brengen producten:
- tong
 - pladijs
 - kabeljauw
- | b | Van toepassing op alle Belgische ICES gebieden, behalve deze waar – ook na ruil – het totale quotum lager is dan 100 ton.
- | c | Vastleggen verkoop- ruil- en verhuurprijzen
- per trimester
 - op basis van de Belgische nationaal gewogen gemiddelde prijs voor de betrokken producten over het voorbije trimester
 - in functie van het vlootbeleid

|d| Groepsbestuur en bestuur quotabank. Paritaire samenstelling:

- 2 reders: 1 Zeebrugge
1 Oostende-Nieuwpoort
- 2 vakbond
- 2 overheid: 1 dienst zeevisserij/quotabeleid (federaal)
1 dienst structuurbeleid (Vlaamse Gemeenschap)

|e| Criteria voor toewijzing individueel quota

- Basis: combinatie tussen officiële P.K. en bruto tonnenmaat = basisquotum
- Verhogingspercentage: gedurende eerste 10 jaar na nieuwbouw van een schip
- Verlagingpercentage: voor alle schepen die meer dan 20 jaar oud zijn
- Verhoging- respectievelijk verlagingpercentage is in functie van het vlootbeleid

|f| Administratie

Aanwerving personeel voor administratie groepsquota en quotabank. De loon- en werkingskosten kunnen als project ten laste van de Overheid gelegd worden.

V Belangrijkste voordelen nieuwe regeling

- |a| Responsabilisering van de quota.
 Het beheer en de controle van de quota worden in belangrijke mate in handen gelegd van de reder zelf.

- |b| De huidige overregulering en de permanente vrees voor overtreding met ernstige strafrechterlijke gevolgen wordt verlaten. Dit moet leiden tot een duidelijke afname van de stress bij de bemanning en een hoger arbeidsgenot.

- |c| Het financieel risico - evenals mogelijke gevangenisstraffen verbonden aan veroordelingen - vervalt.

- |d| De garantie van een individueel quotum al dan niet ingeschakeld in een groepsverband moet leiden tot:
 - een betere visplanning
 - een hoger en zekerder rendement

- |e| Het gebruik- of eigendomsrecht van een individueel quotum is een aanzet tot het bouwen van schepen in verhouding tot het aan iedere reder toegekende contingent

- | f | Door het kleiner risico op strafrechtelijke vervolgingen en een betere financiële planning en rendement zal de aantrekkelijkheid van het beroep verhogen.
- | g | Doordat het nu minder interessant wordt om vanuit Nederlandse havens intensief te vissen op tong en schol in de Noordzee wordt de opkoop van de Belgische vloot door Nederlanders afgeremd.
- | h | Het enigszins bevoordelen van jongere schepen ten opzichte van de oudere moet de vervangingsnieuwbouw stimuleren. Dit moet nieuwe kansen bieden aan de sector van de scheepsbouw en andere toeleveringsbedrijven.
- | i | Het toekennen van een individueel quotum wordt van bij de start een belangrijk element van het vlootbeleid en de segmentering van de vloot.
- | j | Het kan de aanzet vormen tot de creatie van een segment kustvisserij met een duidelijk toeristisch accent, zonder quotum en dus ook niet behorend tot het MOP.
De consequentie is dan wel dat voor dit segment vanuit een andere optiek en vanuit *andere steunprogramma's* middelen ter beschikking worden gesteld die een verantwoorde uitbouw mogelijk maken.
- | k | Het, zij het zeker in de beginfase beperkt, verkoopbaar maken van een economisch recht (quota) en het los koppelen van de vaarlicentie moet m.i. leiden tot een realistischer verkoopwaarde van de bestaande vissersvloot en tot een zeer doeltreffend beheersinstrument in een toekomstgericht vlootbeleid.

SOCIALE OMGEVING EN BEMANNINGSPROBLEMATIEK

I Historiek

Het visserbedrijf is van oudsher steeds in belangrijke mate gekenmerkt geweest door een familiale overheersing. Een schip was privé eigendom van een familie en werd veelal bemand door broers, neven of aangetrouwde van de eigenaar.

Deze familiale band uitte zich niet alleen door de afwezigheid van een vennootschapsstructuur met betrekking tot de uitbating van het schip maar evenzeer door de losse arbeidsvoorwaarden die aan boord heersten. Een belangrijk deel van het loon heeft decennia lang bestaan uit betalingen in natura.

Deze vorm van samenleving en samenwerking is lange tijd de motor geweest achter de ontwikkeling van de vloot. In een dergelijke samenleving is weinig behoefte aan geschreven reglementen en wetten. Binnen de familiale tradities beslist de "pater familiaris" over loon, winstverdelingen, investeringen en het vaarschema. De loon- en sociale voorwaarden waren overwegend traditioneel / familiaal. In deze zin leunde de visserij dan ook het dichtst aan bij het landbouwbedrijf dat veelal ook op deze leest was geschoeid.

II Analyse van de problematiek

i ECONOMISCH LUIK

Gelet op bovenvermelde sterke familiale band die aan de basis lag van het visserberoep is het logisch dat de vergoeding voor het werk ook quasi uitsluitend gekoppeld was aan de opbrengst van de reis.

Bij geen of slechte vangst werd aldus niets of weinig verdiend. Het principe 'no catch no pay' werd in de vissersgemeenschap als een evidentie beschouwt.

In de huidige economische context - waarbij een rederij als een bedrijf moet gerund worden en de arbeider recht heeft op een rechtvaardige loon voor zijn arbeid - is het principe "no catch no pay" *zonder sociale correcties* niet langer verdedigbaar.

Er zijn verschillende pijnpunten aan het principe van een bepaald percentage op de bruto besomming zoals verder zal blijken.

Zoals uit een aantal volgende tabellen zal blijken is de loonspanning binnen de visserij erg uiteenlopend voor overigens nagenoeg dezelfde arbeidstaken.

Bruto Besomming	Aantal schepen	Loonmassa 30%	% aandeel van de schepen
+60 mio	7	18 mio	4,8 %
50-60 mio	19	15 mio	13,2 %
40-50 mio	17	12 mio	11,8 %
30-40 mio	10	9 mio	6,9 %
20-30 mio	9	6 mio	6,2 %
10-20 mio	31	3 mio	21,6 %
5-10 mio	17	1,5 mio	11,8 %
-5 mio	33	-	23,0 %

Tabel 5: verband tussen bruto besomming en totale loonmassa van een schip - cijfers 1998.

- Er is geen vast omliggende wet die bepaalt welke de basiscomponenten van een bruto besomming zijn. Dit heeft als gevolg dat sommige reders bepaalde kosten aftrekken zonder dat hiervoor een basis van overeenkomst bestaat. Deze aftrekken belopen in sommige gevallen op tot 10% van de besomming. Een voorbeeld hiervan is de nog altijd vrij algemene toepassing van aftrek voor dure brandstof ontstaan tijdens de oliecrisis.
- De strikte toepassing van het principe “no catch no pay” houdt in dat bij een tegenvallende reis (storm, pech, etc.) het bemanningslid weinig of niets verdient heeft. Er is in de sector geen afspraak van een garantie op een wettelijk minimumloon per dag. Er is uiteraard wel de nationale wetgeving op het gewaarborgd minimumloon, maar weinigen in de visserij hebben daar blijkbaar weet van en nog minder passen het toe.
- Alhoewel heel wat reders de schipper inzage geven in de besomminglijst bestaan ook hier nog onzekerheden en misbruiken m.b.t. de bruto besomming die als basis dient voor de berekening van het loon.
- De zuivere koppeling van het loon aan de bruto besomming is een radicale aanfluiting van het principe “gelijk loon voor gelijk werk”. Een afwijking van enkele procenten is een algemeen aanvaard verschil tussen de diverse economische sectoren.
Uit tabel 5 en 6 blijkt evenwel dat het verschil in dezelfde sector voor een zelfde functie kan oplopen tot ver boven de 50% en geregeld zelfs tot 100%.

Functie	Besomming				
	10 mio	20 mio	30 mio	40 mio	50 mio
<i>Schipper</i>					
8,0%	0,80				
7,5%		1,50			
7,0%			2,10	2,80	
6,5%					3,25
<i>Motorist</i>					
6,5%	0,65	1,30	1,95	2,60	3,25
<i>Stuurman</i>					
6,0%	0,60	1,20			
5,5%			1,65	2,20	
4,5%					2,25
<i>Matroos</i>					
6,5%			1,95		
5,5%	0,55	1,10			
4,5%				1,80	2,25

Tabel 6: Gemiddeld jaarlijks brutoloon volgens besomming. Bron: enquête sept. 96 - dienst voor zeevisserij + eigen berekeningen

- De vergoedingen in natura (drinkgeld) maken een substantiële vergoeding uit voor geleverd werk en kunnen door de reder als extra financiële compensatie voor goede resultaten gehanteerd worden.

De afwezigheid van een reglementering m.b.t. een minimum hoeveelheid vis per zeedag kan tot willekeur leiden en à la limiet eindigen in het niet geven van het drinkgeld, terwijl het in essentie wel deel uitmaakt van het loon.

- Gelet op de specifieke arbeidssituatie maakt naast bovenvermelde looncomponenten ook het gratis verschaffen van werk- en beroepskledij een integrerend deel uit van het loon en komt deze kost ten laste van de rederij.
- Het is evident dat ook moet bepaald worden, welke prestaties de bemanning moet leveren voor zijn loon. Er is weinig discussie m.b.t. de activiteiten die tijdens de zeereis moeten uitgevoerd worden. Dit is immers voorzien in de monsterrol.

Maar wat eens het schip aan wal ligt in de thuishaven of in een vreemde haven? Dienen deze ligdagen beschouwd te worden als rustdagen of moeten hierin prestaties geleverd worden, zo ja welke?

Welk percentage van de "rustdagen" mag aan deze prestaties besteed worden?

Vallen deze prestaties ten laste van het loon van de besomming of dient hiervoor een afzonderlijke vergoeding betaald te worden?

Het zal voor iedereen duidelijk zijn dat de onduidelijkheid over bovenstaande financiële pijnpunten, op een ogenblik dat baggeraars en andere aan de scheepvaart verwante bedrijven interessante condities aanbieden,- mede dank zij vrijstellingen van bepaalde RSZ-bijdragen, nadelig werken op de aantrekking voor het beroep.

ii SOCIAAL LUIK

Hieronder ressorteert een waaier van aanvullende sociale vergoedingen en vervangingsinkomen, evenals uitstapregelingen, opleidingen, vakantieregelingen e.a.

- In de arbeidswetgeving is duidelijk bepaald hoeveel het aantal uur bedraagt dat per dag, per week, per periode mag gewerkt worden. Overuren, rustdagen en verlofdagen zijn vrij concreet per wet of per CAO vastgelegd.

Pieken of dalen in de arbeid, afwezigheden wegens ziekte of verlof kunnen meestal zonder nadelige invloed op de werking van het bedrijf opgevangen worden door interim arbeid.

De specifieke arbeidsomstandigheden van het vissersberoep maken één en ander minder gemakkelijk. Enerzijds is er het recht en de noodzaak op rust- en verlofdagen, maar anderzijds kan het recht ook betekenen dat bij een onverwachte afwezigheid (ziekte) van een bemanningslid niet kan uitgevaren worden tenzij een ander zeevarend (eventueel van een andere rederij) bemanningslid in zijn rustperiode opgevorderd wordt. Indien dergelijke opvordering niet mogelijk is, betekent dit zowel voor de rederij als voor de collega bemanningsleden een inkomensverlies. Het sociale belang komt hier duidelijk als gevolg van het bemanningstekort in botsing met het economisch belang.

- Een visser wordt, net zoals een vissorteerder of een havenarbeider in principe aangeworven per shift of per dagtaak, aangeworven per zeereis.

Dit wordt in de rederijen geconcretiseerd via een monsterrol, waar in principe alle

arbeidsvoorwaarden vermeld zijn en die door beide partijen zou moeten ondertekend worden en waarvan iedere partij geacht wordt één exemplaar ontvangen te hebben.

Op het ogenblik dat een visser niet aangemonsterd is ressorteert hij net zoals de vissorteerder of de havenarbeider tot een pool die – behoudens wat hoger gezegd is over rustdagen en ziekte – permanent beschikbaar is voor de vaart.

Een visser kan m.i. dan ook in die periode ingeschakeld worden voor werk aan het schip. In plaats van zijn uitkering dient hij dan een forfaitaire dagvergoeding te ontvangen, vergelijkbaar met het loon overdag van een havenarbeider.

- Doordat de RSZ bijdragen voor de werkgevers berekend worden op een forfaitaire basis die veelal lager is dan het werkelijke loon, ontvangt de visser een vakantievergoeding die bijgevolg ook niet in verhouding staat tot zijn normale loon. Dezelfde lagere forfaitaire basis heeft ook nadelige gevolgen op de grootte van het pensioen die de vissers ontvangen.
- Door de uiterst zware arbeidsomstandigheden van het vissersberoep, zijn de meeste niet in staat om tot op het einde van hun beroepsloopbaan op zee te blijven.

In het verleden kon de visser na een carrière op zee, terugvallen op een job in de haven – veelal in de veiling – waar hij verder een parttime opdracht kon uitvoeren. Door de automatisering van de sortering in de veilingen behoort deze uitstapmogelijkheid straks helemaal tot het verleden.

- Het is voldoende bekend, dat verhoudingsgewijs, het risico van arbeidsongevallen met dodelijke afloop in het vissersberoep hoger ligt dan bij andere beroepen.

De uitbetaling van de vergoeding voor arbeidsongevallen gebeurt door de FAO op basis van hoger vermelde forfaitaire basislonen die door de minister van sociale zaken jaarlijks worden vastgelegd. De hieruit voortvloeiende uitkeringen zijn beduidend lager dan de werkelijke lonen waardoor de financiële gevolgen van arbeidsongevallen desastreus kunnen zijn.

- Een niet onbelangrijk demotiverend aspect dat mede is aangezwengeld geworden door het – dikwijls ten onrechte – negativisme in de sector ligt in het gebrek aan sociale status van het vissersberoep en het gehandicapt sociaal leven van de vissersfamilie. Het culturele en het ontspanningsleven speelt zich steeds meer af tijdens de weekends en op vrijdagavond. Een belangrijk stuk van dit sociale leven gaat aan de visser en zijn gezin voorbij waardoor een zeker sociaal isolement ontstaat.

Door de negatieve berichtgeving rond quota overtredingen in de brede zin van het woord heeft het beroep van visser de eerdere sociale status van, bewondering voor moed en opoffering, verloren.

Het verdwijnen van dit aanzien verhindert de instroom van mensen van buiten de vissersgemeenschap. De visserskinderen zelf verkiezen steeds meer om hogere studies en goed betalende risicoloze banen met bijhorend status buiten de vissersgemeenschap te zoeken.

- Dit sociaal isolement wordt nog verhoogd door familiale eenzaamheid als gevolg van te lange zeereizen door koeltransporten. Van dubbele reizen in de vreemde zijn sommige reders om financiële motieven, overgestapt op "trippel reizen" met familiale spanningen als gevolg.

iii OPLEIDING EN VORMING

Uit wat voorafgaat zal het duidelijk zijn dat publiciteit voor het vissersberoep of voor de huidige vissersschool, hoe intensief ook, weinig "zoden aan de dijk" brengt als aan het voorafgaande geen oplossing kan worden gegeven.

Opleiding en vorming is een zeer belangrijke medium om de mensen die zich aangetrokken voelen tot het vissersberoep, degelijk en met zin voor de eigenheid van de stiel, voor te bereiden op dit hard beroep.

Rekrutering lukt evenwel pas nadat het beroep voldoende aantrekkingskracht heeft ontwikkeld.

Omwille van het beperkt aantal kandidaten gebeurt dergelijke opleiding het best gecentraliseerd vanuit één plaats. Als het beroep voldoende toekomstperspectieven biedt, ontstaan ook geen discussies over verplaatsingen naar één centraal gelegen school aan onze kust.

Tevens dient het bestaand "modulair systeem" uitgebreid te worden opleiding zodat zowel traag en moeilijk lerende jongeren als laatbloeiers die pas na andere opleidingen het vissersberoep ontdekken, vlot kunnen ingepast worden.

Vorming en opleiding zijn geen doel op zich zijn maar wel het middel om geïnteresseerden snel en degelijk met voldoende ruimte voor praktijkervaring op zee, klaar te stomen voor het vissersberoep.

iv STRAFRECHTERLIJK LUIK

Een schipper is vandaag de dag onderworpen aan een dubbele wetgeving.

Vooreerst is er de "zeevaartwetgeving" waarvoor de "Onderzoekraad voor de Zeevaart" bevoegd is en die in wezen allerlei beroepsfouten of inbreuken beoordeelt en desnoods bestraft die o.m. te maken hebben met navigatie, pollutie, veiligheid aan boord, voldoende bemanning etc.

Deze onderzoeksraad kan bij zwaarwichtige overtredingen de verantwoordelijke schipper doorverwijzen naar de correctionele rechtbank. Het principe van de schipper is kapitein naast God en dus verantwoordelijk voor schip, bemanning en lading is van wordt toegepast.

Uitzondering dient m.i. evenwel gemaakt te worden voor de schipper van een vissersvaartuig die omwille van het quasi permanent overleg en soms druk van de reder /eigenaar en werkgever niet alleen verantwoordelijk kan gesteld worden

Daar waar het gaat om overtreding van de "wetgeving ter bescherming van de visstapel" waarvoor de "visserijdienst" de controlerende en verbaliserende instantie is, ligt deze verantwoordelijkheid nog minder duidelijk.

De reder die in overtreding werd bevonden, schuift de verantwoordelijkheid volgens bovenstaand aloude principe veelal door naar de schipper. Deze draagt bijgevolg het strafrechtelijk en veelal ook financieel risico van de overtreding soms terecht, soms helemaal onterecht.

De eigenheid van de visserstiel waarbij de reder / eigenaar *aan wal* quasi permanent op de hoogte is van de handel en wandel van bemanning evenals van de staat van het vaartuig op de meest diverse gebieden, het aantal vereiste bemanningsleden etc., noodzaakt m.i. tot andere beoordelingscriteria bij de oordelende instanties.

Het feit dat bovendien de bruto besomming van een vaartuig determinerend is voor zowel het rendement van de rederij als voor het loon van de schipper en bemanning leidt quasi automatisch tot een gezamenlijke *medeverantwoordelijkheid* van reder en schipper.

Het principieel aanvaarden van deze stellingname door de bestraffende overheid zal een heel stuk van de stress bij de schippers en aspirant schippers wegnemen.

III Aanbevelingen

Uit het voorgaande moet voldoende duidelijk zijn dat slechts een “overall” oplossing het antwoord kan bieden aan de bemanningsproblematiek. Hierbij dienen de verschillende besproken luiken totaal geïntegreerd te worden.

Deze globale oplossing die we gemakshalve omschrijven als een “sociaal statuut voor de visser” met kracht van wet, moet naast bindende afspraken op diverse domeinen, toch voldoende ruimte laten voor beperkte fiscaal vriendelijke beloningen die de reder bovenop de dwingende minimum maatregelen van bovenstaand sociaal statuut kan toekennen en die in wezen “de slagroom op de taart” vormen.

Alles in wetten en regels gieten, zou afbreuk doen aan de eigenheid van de vissersgemeenschap waar KMO-ingesteldheid en persoonlijke relaties met daaraan gekoppelde vrijheid van beloning als motiverend voor genietter en ontvanger onontbeerlijk zijn.

Het beoogde sociaal statuut moet minimaal volgende krachtlijnen omvatten:

- loonvorming en minimum gewaarborgd loon
- geïntegreerd systeem van sociale voorzieningen en vergoedingen

- uitstapregeling
- arbeidsomstandigheden

Opleiding en vorming evenals het strafrechterlijk aspect maken geen deel uit van dit sociaal statuut maar zijn noodzakelijke randvoorwaarden die op het einde behandeld worden.

i LOONVORMING EN MINIMUM GEWAARBORGD INKOMEN

- | a | Het principe waarbij het loon gekoppeld is aan de bruto besomming wordt uiteraard niet in vraag gesteld.

Om evenwel meer in de richting te evolueren van gelijk loon voor gelijk werk dienen minimum percentages te worden vastgelegd per functie en per scheepsklasse (lees volgens omzetklasse)

De meridiaan wordt vastgelegd op een besomming op jaarbasis van 30 miljoen. Hierbij wordt het totale brutoloon van de bemanning bepaald op 30% van deze besomming.

Voor scheepsklassen die normaliter een lagere bruto besomming hebben, wordt het loonpercentage opgetrokken tot respectievelijk 40% en 50% van de besomming volgens duidelijk omschreven criteria en dat uiteraard in overleg tussen rederijen en sociale partners.

De verhoging van de loonkost voor deze scheepsklassen zal volledig tenietgedaan worden door “afcentiemen” op de RSZ – bijdrage.

Deze loonsverhoging voor de bemanning met respectievelijk 10% en 20%, zonder dat dit leidt tot een verhoging van de loonkost voor de rederijen, zal ontegensprekelijk een positief effect hebben op de motivatie van de bemanning.

- | b | Het begrip “bruto besomming” moet eensluidend vastgelegd worden.
Ze is in principe gelijk aan het bedrag die op de besomminglijst voorkomt en die door de veilingen wordt doorgegeven aan de dienst voor zeevisserij. Dit bedrag is de basis voor de loonberekening van de bemanning. Hierop kan geen enkele aftrek toegepast worden.
- | c | Het principe “no catch no pay” dient aangevuld te worden met de invoering van een minimum loon per zeedag, vergelijkbaar met het systeem van toepassing bij de vissorteerders. Het minimumloon per zeedag voor de diverse functies wordt jaarlijks

herzien en is gelijk aan 75% van het reële gemiddeld dagloon van het voorbije jaar voor de diverse functies en scheepsklassen.

De rederij die ingevolge een te lage besomming voor een zeereis moet opleggen tot het minimumloon mag binnen éénzelfde kalenderjaar deze opleg per bemanningslid verrekenen met het reële hogere loon dat voortvloeit uit de betere besommingen.

ii SOCIALE VOORZIENINGEN EN VERGOEDINGEN

De RSZ – bijdragen van zowel reders / werkgevers, als van bemanning / werknemers is gebaseerd op forfaitaire lonen die heel wat lager liggen dan het werkelijke loon van de bemanning.

In de situatie waarbij het bemanningslid actief is, doen zowel werkgever als werknemer hierbij hun voordeel. Eens echter dat het bemanningslid niet meer actief is (ziekte, rustpensioen, overlijden etc.) wordt het bemanningslid of zijn gezin met de “keerzijde van de medaille” geconfronteerd, met name “lage uitkeringen”.

Om de uitkeringen die gekoppeld zijn aan deze forfaitaire lonen te verhogen, dient dit forfaitaire bedrag opgetrokken te worden. Hieraan zijn ook negatieve gevolgen verbonden zoals:

- hogere RSZ en dus minder rendement voor de rederijen
- hogere RSZ en dus ook lager nettoloon voor de werknemers

In een periode van bemanningstekort zal, een op lange termijn betere sociaal statuut, op korte termijn leiden tot nog meer leegloop uit de visserij en dus tot een verhoging van het bemanningstekort. Wil de sector gered worden, dan zal de overheid, zoals trouwens ook gebeurd is voor de baggeraars, bijkomende RSZ – vrijstellingen moeten accepteren.

- | a | Concreet wordt voorgesteld om de forfaitaire daglonen, die dienen als basis voor de uitkeringen, op te trekken met 50% en gemakshalve de RSZ – bijdrage voor werkgever en werknemer, die berekend wordt op deze verhoogde forfaitaire bedragen, te verminderen met 50%.

Aldus wordt de loonkost naar rederijen niet verhoogd en bekomt de visser toch een hogere uitkering bij ziekte, overlijden etc. zonder dat zijn nettoloon wordt aangetast.

- | b | Bovenop bovenstaande wettelijk uitkeringen dient een systeem ontwikkeld te worden die voorziet in een aanvullende pensioen- en overlijdensvergoeding bij arbeidsongeval, evenals bijkomende dagvergoedingen bij afwezigheid wegens

ziekte.

Voor dergelijke *conventionele* aanvullende vergoedingen dient een verplichte groepsverzekering afgesloten te worden, waarvan de premie fifty / fifty wordt betaald door reder en bemanning.

iii UITSTAPREGELINGEN

De bemanningsleden die het wensen moeten kunnen genieten van volgende uitstapregeling:

- vanaf 45 jaar: $\frac{3}{4}$ functie
- vanaf 50 jaar: 50% functie
- vanaf 55 jaar: brugpensionering

Wanneer een bemanningslid, die jonger is dan 55 jaar, gebruik maakt van dergelijke uitstapregeling ontvangt hij een toeslag een soort "terbeschikkingstellingpremie". Hiermee wordt beoogd om een groter aantal "oudere" bemanningsleden ter beschikking te houden van de vloot zodat de visser zich niet langer verplicht voelt om "tijdig" een andere betrekking buiten de visserij te zoeken.

iv ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN

Voor een schip dat op zee is, zijn de taken aan boord duidelijk bepaald. Eens een schip in de haven ligt, zijn de specifieke arbeidsomstandigheden niet altijd gemakkelijk in richtlijnen te vatten. Gemeenzaam wordt aanvaard dat het lossen en het zeeklaar maken van een vaartuig een activiteit is waarvoor de reder geen bijkomende vergoeding dient te betalen.

Naarmate steeds meer schepen de vis tijdens de vangst stapelen in kisten, iets wat we alleen maar kunnen toejuichen, wordt het lossen een steeds minder tijdrovende activiteit.

Rond het zeeklaar maken van een schip kunnen wel nog misverstanden ontstaan.

In een situatie waarbij de bemanning op de schepen –vooral op de kleinere – een verhoogd loon ontvangt, ligt het voor de hand dat deze activiteiten een integrerend deel uitmaken van het loon.

In een vreemde haven is er trouwens bijna geen ander alternatief. Dat de RVA deze activiteiten als toegelaten beschouwt op een stempeldag is daarenboven aardig meegenomen.

Het nieuw statuut voor de visser moet evenwel duidelijk bepalen dat het enkel over deze activiteiten gaat.

Andere werkzaamheden dienen betaald te worden aan het minimum dagloon waarvan hoger sprake, en er kan voor deze dag dan ook geen andere uitkering toegekend worden. Belangrijk in deze context is de opstelling van een "raamakkoord" over werkdagen en aansluitende rustdagen binnen een zekere periode (trimester?).

Kunnen "triple" reizen in de vreemde aanvaard worden of wordt een beperking opgelegd tot een dubbele reis met hierop aansluitende rustdagen. Een zekere regulering lijkt gewenst, maar gelet op de eigenheid van het vissersberoep moet een overregulering evenwel vermeden worden.

Een wettelijke omkadering waarbij een visser per maand minimum 7 dagen rust dient te ontvangen, aangevuld met een verplicht jaarlijks aanéénsluitend verlof van minimum 14 dagen, met daarbovenop nog 7 wettelijke verlofdagen, vrij te nemen, lijkt geen overbodige luxe. Binnen dit kader heeft de reder de vrijheid om, al dan niet in overleg met de bemanning, het vaarschema autonoom te bepalen.

V OPLEIDING EN VORMING

Gelet op het beperkt aantal potentiële leerlingen in de visserijschool lijkt het mij evident dat de opleiding van vissers en bemanning voor de visserij en andere kustvaart (vb baggerschepen) geconcentreerd wordt op één plaats aan onze kust.

Naast een algemene theoretische en praktische vorming kunnen 2 alternatieve studiemethoden aangeboden worden:

- | a | Voor kinderen met "leer" problemen:
De invoering van leercontracten waardoor kinderen vanaf 16 jaar - middels dit leercontract - de job op zee zelf kunnen leren. Dit systeem bestaat reeds in zekere mate.
- | b | Voor kinderen die op 18-jarige leeftijd na de technische of andere middelbare studies interesse hebben voor het vissersberoep kan naar gelang de diverse functies aan boord een modulair systeem van 6 maanden specialisatie opleiding aangeboden worden.

IV Voordelen specifiek sociaal statuut voor de visser

De arbeidsomstandigheden in de ruimste zin van het woord, de bepaling van het loon en de diverse vervangingsinkomens evenals de relatie werkgever – werknemer is zo specifiek voor de visserij dat ze moeilijk in te passen zijn in, of nauwelijks aansluiten bij de bestaande sectoriele akkoorden.

De zeer strenge reglementeringen op de meest diverse gebieden en de door Europa opgelegde vlootafbouw met de dikwijls onterechte negatieve berichtgeving, heeft ertoe geleid dat het geloof in de toekomst van de sector wankelde.

Longe mensen uit de visserij zochten hun toekomst buiten de sector en de instroom van derden was quasi onbestaande.

De “vrijheid” van de KMO ondernemer die op zijn manier en liefst zonder veel arbeidsreglementerende overeenkomsten probeerde overeind te blijven bood niet meteen een houvast om in het vissersberoep te blijven of te komen.

Een globale regeling op de diverse hoger beschreven niveaus kan het keerpunt inleiden. Hierbij is een bindend overall akkoord vastgelegd in een specifiek “statuut voor de visser” de meest aangewezen weg. Het regelt op een – niet voor discussie vatbare – duidelijke manier de rechten en plichten van werkgever / werknemer.

De overheid die in het verleden steun verleend heeft om de baggerbedrijven via vermindering van RSZ bijdragen te helpen overleven, zal dezelfde inspanning voor de primaire aanvoer in de visserijsector moeten overdoen.

Enkel via deze tussenkomst kan een geheel van inkomensverhogende maatregelen en een beter sociaal statuut aangeboden worden die moet leiden tot een verhoogde aantrekkelijkheid van het beroep en een rekrutering van nieuwe vissers.

Zonder bemanning kan een schip niet varen en dreigt één der gezondste voedselbronnen voor de bevolking niet meer aangeboord te worden.

Het verlies van een eigen visserij leidt op zeer korte termijn tot het onmiddellijk verdwijnen van rederijgebonden activiteiten zoals scheepsbouw en – onderhoud.

Op middellange termijn zal ook de visverwerkende industrie steeds meer buitenlandse, aanvoer gebonden vestingplaatsen gaan opzoeken.

DE VISVERWERKENDE INDUSTRIE

I Historiek

Dat de visverwerkende industrie een overwegend Vlaamse aangelegenheid is, staat gelijk met het intrappen van een openstaande deur. Het is een economische wetmatigheid dat bedrijven zich veelal vestigen op die plaatsen waar de natuurlijke grondstoffen worden gevonden of aangevoerd.

Zolang dat de visverwerkende bedrijven zich konden bevoorraden via de Belgische aanvoer was West-Vlaanderen dan ook de provincie waar 75% van de verwerkende industrie geconcentreerd was.

Naarmate de aanvoer van de eigen vloot afnam en steeds meer beroep moest gedaan worden op "ingevoerde" vis ging het voordeel van de natuurlijke vestigingsplaatsen aan de kust geleidelijk aan verloren.

De aantrekkelijkheid van consumptiecentra werd hierdoor een steeds belangrijker aspect bij de keuze van de vestigingsplaats.

Bij de zuivere visgroothandel resulteert dit reeds in het feit dat de regio Brussel goed is voor meer dan 35% van de toegevoegde waarde en van de tewerkstelling in deze sector.

In wat volgt zullen we ons vooral richten op de visverwerkende industrie. De zuivere groothandel wordt buiten beschouwing gelaten. Visverwerking begint bij het fileren van de vis. Al wat er aan voorafgaat, wordt onder de noemer (groot)handel geplaatst. De visverwerkende bedrijven zijn uit de aard van hun activiteiten veelal ook het meest arbeidsintensief en leveren tevens de grootste toegevoegde waarde.

De visverwerkende sector wordt veelal onderverdeeld in 4 sectoren:

| a | Fileerbedrijven

Deze bedrijven kuisen, fileren en verpakken de vis. De filets kunnen zowel vers als diepgevroren aangeboden worden. België heeft quasi geen enkel zuiver fileerbedrijf meer. Onze "fileerbedrijven" zijn veelal geïntegreerd met groothandel zodat in belangrijke mate wordt geleverd aan horeca of detailhandel.

| b | Diepvriesbedrijven

In tegenstelling tot de West-Vlaamse groentesector waar de grondstof voor de diepvriesactiviteiten gestoeld zijn op de lokale productie en aanvoer, wordt de grondstof voor de visserijsector steeds meer uit het buitenland aangevoerd. Deze aanvoer is veelal diepgevroren. De activiteiten van de Belgische diepvriesbedrijven bestaan naast de groothandelsfunctie dan ook overwegend uit ontdoeien, versnijden, herverpakken en herinvriezen.

| c | Inleggerijen en rokerijen

Dit segment wordt in België gekenmerkt door een belangrijk aantal kleine artisanale bedrijven, met een overigens hoog kwalitatief product.

De steeds toenemende gezondheid- en hygiënevoorschriften vereisen belangrijke investeringen. Deze investeringen evenals de – vooral in de zeer arbeidsintensieve inleggerijen – verhoogde concurrentie van lage loonlanden, maakt dat het belang van deze groep stagneert.

| d | Conservennijverheid

In dit, ook internationaal stagnerende marktsegment, is er in Wallonië nog één dergelijk gespecialiseerd bedrijf operationeel. Vlaanderen speelt hier al enige tijd niet meer mee.

Vermits de consumptie van vis in België in zijn totaliteit is toegenomen over de laatste 15 jaar en anderzijds de aanvoer van verse vis in de Belgische havens over dezelfde periode is afgenomen met nagenoeg 50% is het duidelijk dat *de invoer* van vis exponentieel is toegenomen.

Berekeningen gebaseerd op gegevens van het N.I.S. tonen aan dat de zelfvoorzieningsgraad van de aanvoer in Vlaamse havens nauwelijks 8% van de visconsumptie uitmaakt.

Daarenboven is de samenstelling van de aanvoer door de Belgische schepen niet steeds in overeenstemming met de binnenlandse consumptievraag, ofwel van onvoldoende kwaliteit of niet aanwezig op het vereiste moment. Dit leidt tot het fenomeen dat een deel van de vers aangevoerde vis in de veilingen, onmiddellijk onbewerkt wordt uitgevoerd om daarna in verwerkte vorm opnieuw te worden ingevoerd.

Dit betekent dat de primaire verwerking steeds meer in het buitenland wordt gedaan met verlies aan toegevoegde waarde en tewerkstelling voor de Belgische economie als gevolg.

Deze evolutie blijkt duidelijk uit volgende tabel.

		1993	1998	Vershil (%)
Aanvoer	<i>Schol</i>	7521	4282	- 43
	<i>Tong</i>	4129	3086	- 25
	<i>Kabeljauw</i>	2544	3503	+38
Invoer	<i>Schol</i>	1631	1085	- 33
	<i>Tong</i>	2377	1375	- 42
	<i>Kabeljauw</i>	5970	4634	- 22
Visfilets	<i>Schol(bevroren)</i>	217	281	+29
	<i>Kabeljauw</i>	5643	7606	+35

Tabel 7: Evolutie in- en aanvoer van verse vis en verwerkte schol en kabeljauw tussen 1993 en 1998

II Analyse van de visverwerkende sector

i ZWAKKE PUNTEN

- De afhankelijkheid van buitenlandse import door de onvoldoende en onregelmatige aanvoer op de Vlaamse veilingen.
De aan deze import verbonden kosten zijn bovendien nadelig voor het rendement.
- De sterke prijsfluctuaties op de Vlaamse veilingen die een gevolg zijn van de *lokale* confrontaties van vraag en aanbod drukken in een internationale concurrentieomgeving zwaar op de winstmarges van de bedrijven.
- De onmogelijkheid om met Vlaamse vissers tot prijs- en afnamecontracten te komen, waardoor onvoldoende aanvoergarantie, bestaat maakt de prijsberekening voor de export zeer risicovol.
- De afwezigheid van een traditie in visverwerking maakt het niet altijd gemakkelijk om voldoende degelijk opgeleid personeel te vinden.

- Veel familiaal geleide bedrijven hebben een ontoereikende kapitaal- en managementstructuur om de zware investeringen, nodig om concurrerend te blijven, te kunnen uitvoeren.
- Concurrentievervalsing ingevolge verschillen in steunpercentages tussen de diverse Europese regio's en een niet steeds gelijk en consequent toepassen van dezelfde hygiënische richtlijnen van de Europese raad.
- Oneerlijke concurrentie door niet bona fide collega's die zich bevoorraden via alternatieve circuits.
- Onvoldoende creativiteit in productvernieuwing en te weinig innovatief gericht denken van de eerder traditionele "familiale" managers.
- De niet – traceerbaarheid van de vers aangevoerde vis en het gebrek aan controle en label voor de beperkt aanwezige topkwaliteit, waardoor het prijsvoordeel voor de betere kwaliteit niet opweegt tegen de hogere investeringen, aankoopprijs en behandelingskosten.
- De loonkost in de sector van de visindustrie ligt in België beduidend hoger dan de vergelijkbare arbeidskost in de ons omringende landen.
- De onmogelijkheid om zoals bijvoorbeeld in Nederland een combinatie van vast loon en vergoedingen voor stukwerk toe te passen

ii STERKE PUNTEN

- Het positief gezondheidsimago van vis en het toenemend verbruik op Europees niveau.
- De introductie van nieuwe bewaar- en verpakkingstechnieken waardoor vis langer houdbaar en vers blijft.
- De invoering van HACCP en ISO-normen waardoor kwaliteitsbeheersing op de productieketen en het arbeidsniveau tot productiviteitsverbetering en tot kwaliteitsverhoging leiden.
- De centrale ligging van de Belgische bedrijven op de Noord - Zuid route van de noordelijke aanvoer van vis en de zuidelijke consumptiecentra.
- De kleinschaligheid en KMO ingesteldheid van onze bedrijven waardoor een betere flexibiliteit en inzet bekomen wordt.

De uitgevoerde en in uitvoer zijnde investeringen vormen op korte termijn zowel een opportuniteit als een bedreiging voor de betrokken bedrijven.

Zolang niet alle bedrijven in orde zijn met de Europese regelgeving op de hygiëne en dus de erbij horende investeringen niet hebben uitgevoerd, kunnen deze laatste op korte termijn een concurrerend prijsvoordeel aanbieden.

Dit kan leiden tot klanten en omzetverlies bij die bedrijven die wel geïnvesteerd hebben.

Op de middellange termijn moet deze vorm van oneerlijke concurrentie verdwijnen en leiden tot de bevoordeling van de meest performante bedrijven. Ondertussen moet men wel de consequenties van marktverlies en rendementsdaling ondergaan.

III Aanbevelingen

Aan het fundamenteel probleem met name het tekort aan aanvoer door de Belgische vloot kan weinig gedaan worden. Dit competitief nadeel dient dan ook ondervangen te worden door innovatief te zijn op andere domeinen:

- | a | Verbeteren van de financiële en management structuur van de bedrijven.
Over de concrete uitwerking op financieel niveau wordt een apart hoofdstuk geweid. Voor het verbeteren van de managementvaardigheden van de bedrijfsleiders kan onder de auspiciën van het Vlaams Visserij Informatiecentrum opleidingmodules in financieel-, administratief en organisatorisch management opgezet worden.
- | b | Onderzoek naar mogelijkheden van aquacultuur als aanvulling van de aanvoer in de Belgische havens moet gestimuleerd worden.
- | c | Aanmoediging van de bedrijven en uitbreiding van de subsidiemogelijkheden voor investeringen die de sector meer kwaliteitsgericht doet werken.
De administratieve en andere kosten - verbonden aan de invoering van HACCP en ISO-normen - dienen gedurende 3 jaar door steunprogramma's gedragen te worden.
- | d | Teneinde zoveel mogelijk van de beperkte vis aangevoerd in Belgische havens in de eigen industrie te verwerken dient de mogelijkheid van contractafspraken met de visser aangeboden te worden.
De veilingen kunnen hierbij een intermediaire rol vervullen en mogen zich niet langer

beperken tot een simpele organisator van vraag en aanbod via het veilen over de klok.

- | e | Projecten die onderzoek doen naar diversificatie van het visaanbod in de meest brede zin van het woord dienen aangemoedigd en met extra financiële stimuli gewaardeerd te worden.
- | f | Extra financiële stimuli bovenop de reeds voorziene vergoedingen dienen verstrekt te worden voor opleiding en vorming van visfileerders e.a. visbewerkers. Concreet kunnen aan de hotelscholen budgetten worden toegekend voor een bijzondere opleiding (al dan niet fulltime) voor horeca en detailhandel specialisten in de visbranche.
- | g | Gerichte en doorgedreven promotiecampagnes voor “vis van eigen bodem” moet het positief imago versterken en de marktvraag naar eigen producten vergroten met een betere prijs als gevolg.
- | h | Tenslotte is er nood aan een geïntegreerd kwaliteitssysteem en kwaliteitslabel voor “vis van eigen bodem”. Hieraan wordt in een volgende hoofdstuk uitgebreid ingegaan.

KWALITEITSBELEID

I Historiek

Hoger werd reeds gesteld dat de visserijsector een zeer behoudsgezinde sector is, die eerder traag inspeelt op sociale en commerciële vernieuwingen.

Dit wordt andermaal aangetoond met de wijze waarop in Europa wordt geveild.

In België veilt Zeebrugge zich sedert verscheidene jaren op een moderne leest. In Oostende en Nieuwpoort wordt pas nu overgeschakeld op een systeem van veilklokken.

De kwaliteitsbepaling van de aangevoerde vis is evenwel nog overwegend zoals tientallen jaren geleden.

Veel schepen gelukkig, een afnemend aantal, voeren de vis nog steeds aan in bulk zonder aanduiding van dag waarop de vis gevangen werd.

Deze aldus aangevoerde vis wordt in de vismijnen - al dan niet machinaal - gesorteerd en veelal in 40 kg kisten ter veiling aangeboden.

In een dergelijke kist kan zich zowel vis bevinden die gevangen is in het begin van de zeereis en dus een week oud is als vis die pas 1 à 2 dagen gevangen is.

Deze kist bevat dus m.a.w. vis met een "verschillende kwaliteit".

De koper voelt zich verplicht om de aldus aangevoerde vis voor of tijdens het veilen zelf te

inspecteren. Veelal gaat de koper hierbij intuïtief te werk.

Hij weet uit ervaring welk schip korte of langere reizen maakt, welke schipper karig is met ijs, hoe de bemanning "gut" etc..

De viskeurders van het instituut voor veterinaire keuring keuren de vis. Dat wil zeggen dat zij bepalen of de vis mag geveild worden en dus al dan niet schadelijk is voor menselijke consumptie. Van enige gradatie in de keuring op basis van een betere of mindere kwaliteit is helemaal geen sprake.

Het ligt voor de hand dat een dergelijk systeem van prijsvorming op de veilingen weinig te maken heeft met verschillen tussen de aangeboden kwaliteiten, maar nagenoeg alles met de spanningen tussen vraag en aanbod.

In een stijgend markt (veel vraag en een beperkt aanbod) stijgt de prijs voor het aangeboden product tijdens het verloop van de veiling zelf. Dit betekent dat een schip dat algemeen bekend staat voor een eerder gematigde kwaliteit, maar als gevolg van toevalligheden laat wordt geveild, een betere prijs behaalt dan een schip met een betere kwaliteit die eerder is geveild.

Het omgekeerde fenomeen doet zich voor bij een dalende markt. Een schip met goede kwaliteit die als laatste wordt geveild, ontvangt minder dan een collega met mindere kwaliteit die in het begin van de veiling werd geveild.

Dergelijk systeem is helemaal niet kwaliteitsbevorderend vermits "het toeval" meer de prijs bepaalt dan de kwaliteit.

Door geen onderscheid te maken tussen kwaliteitsklassen verkeert de handelaar bovendien in de onmogelijkheid om een marktniche op te bouwen gebaseerd op een differentiatie van kwaliteit.

De visserijsector hinkt hier jaren achterop in vergelijking met ander voedselsectoren. De groentesector kent reeds verschillende 10-tallen jaren een zeer gedetailleerd systeem van kwaliteitskeuring.

Alle directieleden van deze veilingen bevestigen dat het invoeren van een systeem van kwaliteitskeuring aan de basis lag van de aanvoer van een betere kwaliteit van groenten. De landbouwer / tuinder die een betere kwaliteit aanvoerde was zeker dat hij hiervoor financieel vergoed werd, en probeerde nog beter.

Door de stijgende en continue aanvoer van de betere kwaliteit gingen sommige handelaren zich specialiseren op deze "nichemarkt". Dit resulteerde opnieuw in een blijvend hogere prijs voor het topklasse product.

In het laatste decennia voegden de veilingen een volgende stap toe aan dit kwaliteitsbeleid via de invoering van merknamen.

Met de invoering van een merknaam gebaseerd op een kwaliteitslabel probeerde men de

consument in het binnenland te overtuigen om het product van Belgische bodem te kopen in plaats van een ingevoerd product.

In het buitenland diende het kwaliteitslabel dan weer om de export van het Belgische product te verhogen. Het systeem werkt blijkbaar sedert meer dan 10 jaar tot tevredenheid van alle leden van de keten.

Het invoeren van een dergelijk systeem voor de visserij is niet zo gemakkelijk.

In de groentesector wordt het product zoals het op de veiling wordt aangevoerd ook meestal in dezelfde vorm te koop aangeboden in de winkel

Een kwaliteitsbeleid op niveau van de producent kan vrij gemakkelijk doorgetrokken worden tot bij de consument. Deze laatste is immers diegene die bepaalt of hij bereid is om voor deze betere kwaliteit te betalen. Het effect van een dergelijk beleid is dan ook relatief snel en eenvoudig te meten.

In de visserijsector is de situatie grondig verschillend.

Enkel een klein gedeelte van de verse vis wordt "onverwerkt" in de detailhandel geëtaled.

In de visserijsector bestaat de markt in belangrijke mate uit het aanbieden van "bewerkte en verwerkte" vis.

Daarenboven wordt ook heel wat - onbewerkte verse vis - ingevoerd vanuit het buitenland. Een kwaliteitsbeleid met kwaliteitslabel voor een vers product van eigen bodem is dus minder evident.

In wat volgt zal het duidelijk worden dat het kwaliteitsbeleid in de vis, meer nog dan in de groentesector, de ganse verticale keten moet omvatten.

Enkel wanneer alle schakels geïntegreerd worden en bereid zijn om de nodige inspanningen te leveren, heeft de invoering van een dergelijk kwaliteitsbeleid kans op slagen.

II Analyse van de ketenproblematiek

Net zoals bij groenten is “de kwaliteit van vis” het resultaat van de combinatie van verschillende factoren. Sommige van deze factoren zijn vrij objectief vast te stellen, en worden ook algemeen aanvaard als determinerend voor de kwaliteit van verse vis.

Anderen zijn eerder subjectief, en per definitie vatbaar voor discussie - vb de visgrond - en nog andere zijn puur subjectief zoals smaak.

| a | In het kader van deze studie zullen wij ons beperken tot de belangrijkste kwaliteitscriteria waar weinig of geen discussie over bestaat. Vrij algemeen worden volgende primaire criteria voor keuring van de eerstelijns aanvoer aanvaard:

| a | De "ouderdom" van de vis
Wetenschappelijke studies hebben aangetoond dat de versheidgraad exponentieel afneemt naarmate de vis “ouder” -langer gevangen is.

| b | De conditionering
Licht en warmte hebben een zeer schadelijk effect op de versheidgraad. Dit geldt zowel voor de intensiteit van het licht, de graad van warmte als de tijd waaraan de vis aan die omstandigheden werd blootgesteld.

- | c | De behandeling
Belangrijk hierbij is vooral de manier van "guttten" m.a.w. het insnijden en het verwijderen van het bloed onmiddellijk na de vangst.
- | d | De vangsttechniek

Het is duidelijk dat de manier waarop de vis over de zeebodem wordt gesleept en de tijdsintensiteit waarmee dit gebeurt mee de kwaliteit zullen bepalen.
- | e | Het bewaren van de vis
Naarmate de vis meer "geperst" en met minder ijs wordt opgeslagen, des te minder wordt de kwaliteit.
- | f | De opeenvolging van manutenties
De kwaliteit van de verse vis neemt af naarmate de vis meer behandelingen ondergaat.
- in bulk in het schip
 - uitscheppen tijdens het lossen
 - uitgieten bij het sorteren
 - overbrengen in kisten van 40 kg
 - hersorteren / herverpakken tot 5 / 10 / 20 kg
 - etaleren in de detailhandel
- | g | Het behoud van de koude ketting
Algemeen wordt aangenomen dat positieve temperatuurschommelingen negatief inwerken op de kwaliteit van de vis. Behoud van een temperatuur onder de 4 graden tijdens de ganse "productieproces" is een absolute noodzaak.

Om de versheid - en dit is het belangrijkste kwaliteitscriteria - te meten zijn sedert ettelijke jaren toestellen op de markt die een aantal chemische stoffen meten die bij het bederfbaarheid proces van verse vis vrijkomen.

Andere werken dan weer op de lichtbrekingsindex. Alhoewel alle toestellen een vrij goede meting van "objectieve" criteria toelaten is het niettemin onontbeerlijk dat dergelijke metingen aangevuld worden met de oude vorm van organoleptische keuring.

Hierbij wordt op een "vendiagram" door verschillende keurders scores weergegeven voor elementen als:

- kleur van de kieuwen
- slijmtoestand rond de kieuwen
- stand en glans van de ogen
- stevigheid van de vis

Het geheel van deze systemen laat een steekproefsgewijze keuring en empirische kwaliteitsbepaling van de aangevoerde vis toe.

Het ligt voor de hand dat een kwaliteitsbepaling - gebaseerd op een combinatie van organoleptische keuring aangevuld met gesofistikeerde toestellen - op niveau van de rederijen vrije goede resultaten oplevert en de aanzet vormt van een kwaliteitsbeleid op ketenniveau.

De kwaliteitsklassen die op basis van deze kwaliteitskeuring ingevoerd worden, moeten éénduidig vastgelegd worden en zeer duidelijk zichtbaar op de verpakking van het product aangebracht zijn.

Op basis hiervan kan op het niveau van de handel - en de verwerkende industrie een kwaliteitslabel ingevoerd worden.

III Aanbevelingen

Zoals hoger reeds gezegd is de invoering van een kwaliteitslabel het middel om op basis van de beperkte aanvoer van kwaliteitsvis door Belgische vissersschepen een beter betalende marktniche voor Belgische verse vis aan te boren.

Een dergelijk aanpak is maar zinvol als de ganse ketting bereid is om dergelijk systeem uit te dragen.

Niet onbelangrijk in deze is de vraag naar de bereidheid van overheidswege om de financiële inspanningen verbonden aan dit ketenproject te dragen.

Zonder een globale financiële aanpak gespreid over verschillende jaren is dergelijk kwaliteitsbeleid ten dode opgeschreven.

Concreet dient een maatregelenpakket voorzien te worden die op 4 niveaus ingrijpt:

- rederijen
- niveau veilingen
- sector handel / verwerking
- sector detailhandel

i NIVEAU REDERIJEN

De voorwaarden om een kwaliteitsproduct te leveren werden hoger uiteengezet. Om als reder hieraan te kunnen voldoen zijn - afhankelijk van het type schip - volgende investeringen noodzakelijk zijn:

- | a | Aanpassen schip of scheepsruim teneinde een vlotte stapeling in kisten of kleinverpakking mogelijk te maken
- | b | Aanpassingen nodig voor de installatie van een eigen ijsmachine aan boord
- | c | Installatie lossystemen waardoor een vlotte behandeling van kisten aan boord mogelijk wordt. (Dit kan eventueel ook op niveau van de veilingen)
- | d | Aanmoedigen installatie van eenvoudige weegsorteersystemen aan boord van de schepen waardoor sommige dubbele en kwaliteitsnadelige manutentie overbodig wordt.
- | e | Aanschaffen van informatiesystemen aan boord die alle informatie nodig voor de vorming van het kwaliteitsbeeld registreren en zo mogelijk doorseinen naar de veilingen en handel.
- | f | Opleiding en vorming in kwaliteitsgericht behandelen van de vis

ii NIVEAU VEILINGEN

Alle gebouwen van de Belgische veilingen voldoen op dit ogenblik aan de eisen gesteld voor het behoud van de koude ketting van de vis. Er zijn mogelijks nog een aantal randinvesteringen noodzakelijk in het verlengde van de investeringen op de schepen:

- | a | Verpakkingsbeleid
De kwaliteitsvis die bestemd is om veelal onbewerkt onmiddellijk bij de detailhandelaar te worden afgeleverd dient vanaf boord verpakt te worden in een verloren eindverpakking (vb. 10 kg verpakking)
- | b | Oprichting centrale computer dispatching centrum die on-line de registratie van op de schepen doorverbindt met de respectievelijke veilingen of met de computer van de handelaars.
- | c | Opleiding en vorming van een *onafhankelijke* kwaliteitskeuringscel (vgl. IVK) die de 3 veilingen overkoepeld.

- | d | Invoeren van een uniform HACCP-systeem voor de 3 veilingen voor behandeling van de "label vis".

iii NIVEAU HANDEL EN VISVERWERKING

De moeilijkheid situeert zich hier vooral op het vlak van de beperkte aanvoer door Belgische schepen van voldoende en continue kwaliteitsvis in de Belgische veilingen. Gelet op de beperkte hoeveelheden wordt hiermee dan ook uitsluitend het topje van de markt beoogd. Meer is niet haalbaar!

Vermits op het niveau van rederijen en veilingen gestreefd wordt naar een "detailhandelsverpakking" voor de verse vis, ligt de toegevoegde waarde op niveau visverwerking uitsluitend in het fileren en verwerken (behalve diepvriezen) en het consument gericht verpakken. De overheidsstimuli dienen zich dan ook op deze activiteiten te richten.

- | a | Uitbouw "ambachtelijke" fileer en verpakkingslijnen voor "gelabelde" vis
- | b | Subsidie HACCP en ISO-normen voor "label"-vis (zie ook veilingen)

iv NIVEAU DETAILHANDEL

Dit is het einde van de ketting of m.a.w. het niveau waar de consument voor de betere prijs al dan niet zal betalen. P.R., marketing en presentatie zullen hierbij zeer belangrijk dragers van het "kwaliteitsimago" vormen.

De invoering van een *kwaliteit charter* voor de "label-vis" is zonder meer onontbeerlijk. Volgende concrete aanbevelingen zijn dan ook noodzakelijk:

- | a | Invoeren van een "kwaliteitslabel" (vgl. keurslager) voor de viswinkel die zich verbindt om te werken op basis van het kwaliteit charter (HACCP / ISO)
- | b | Speciale verpakking voor de "label vis"
- | c | Toevoegen van receptenkaarten en tips voor bereiding evenals geregelde informatie over kwaliteitsbehandeling van verse vis
- | d | Toevoegen van informatie over de seizoenen waarin een vis op zijn best is.

IV Conclusie

Naast de directe verantwoordelijken op de diverse niveaus en de onvermijdelijke investeringen die hieruit voortvloeien, kan een dergelijk project maar slagen indien ze jarenlang ondersteund worden door een omvangrijke marketingcampagne tot op het niveau van de consument. Dergelijke campagne vergt belangrijke budgetten.

Hierin is een belangrijke rol weggelegd voor de VLAM.

De overheid dient echter nu de nodige budgetten vast te leggen voor de komende jaren zodat een lange termijn campagne kan gepland worden. De lancering van een merknaam op basis van kwaliteit is een delicaat werk van lange adem. Eén incident (herinner het incident met Coca Cola) kan alles te niet doen.

Het is overduidelijk dat het inhoudelijk uitwerken van dergelijke campagnes het werk is van specialisten in consumentgericht denken.

Naast de bestaande financiële bijdragen van de sector kunnen nieuwe permanente werkmiddelen voortvloeien uit de oprichting van een specifieke investeringsmaatschappij voor de visserijsector. Hierover wordt in het laatste hoofdstuk gehandeld.

GEMENGDE INVESTERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR DE VISSERIJSECTOR

I Historiek en analyse problematiek

In de vorige hoofdstukken werd reeds verschillende malen gewezen op het traditioneel KMO karakter van de visserijgemeenschap.

Dit weerspiegelt zich ook in de structuur en in het management van de bedrijven. Hierover is voldoende gehandeld onder het hoofdstuk over de visverwerkende industrie. Het financieringsprobleem situeert zich vooral in de tak van de handel en de visverwerking.

Op het niveau van de rederijen is veel opgelost dank zij de mogelijkheden geboden door het "FIVA". Niettemin is het de bedoeling om de investeringsmaatschappij toepasselijk te maken voor de totale sector.

De investeringsmaatschappij vervangt in principe niet de klassieke kredietverlening, maar is aanvullend en complementair als oplossing voor een aantal problemen waar de bancaire kredietverlening mee wordt geconfronteerd zoals:

| a | Zwakke waarborgstructuur
Dit fenomeen treft zowel de rederijen als de visverwerking en detailhandel.
De aangeboden waarborgen zijn veelal:

- of te gespecialiseerd goederen (schepen, machines, industriële gebouwen) met een "beperkte" verkoopwaarde bij falen
- of bederfbare voorraden (verse vis)

Hierdoor worden de toegepaste uitleenpercentages naar beneden toe herzien.

| b | Zwakke financiële structuur en cash flow
De vennootschappen (BVBA, NV) zijn dikwijls familiaal gedomineerd. De bedrijfseigenaars hebben als bestuurder, directeur of bedrijfsleider veelal weinig oog voor een gezonde financiële structuur en reservevorming. Zij proberen zich een zo hoog mogelijke vergoeding toe te kennen en zo weinig mogelijk vennootschapswinst te realiseren.

De gevolgen hiervan zijn dubbel:

- De lage bedrijfswinst en cash flow hypothekeren de terugbetalingcapaciteit van het bedrijf.
- De slechte financiële structuur, een gevolg van het afkomen van de winsten, drukt op haar beurt op het kredietpotentieel van de onderneming.

De gevolgen van deze situatie op het niveau van de kredietverlening en de kapitaalverschaffing zijn voorspelbaar:

- | a | De banken eisen naast de waarborgen verstrekt door het bedrijf ook nog "persoonlijke waarborgen en borgstellingen" van de vennoten.
- | b | De klassieke investeringsmaatschappijen hebben helemaal geen interesse om in dergelijke "risicovolle" sector te beleggen.

Voor het bedrijf in kwestie leidt de beperking van de toegang tot de kapitaalmarkt tot onderstaande consequenties:

- | a | De investeringen worden helemaal niet of slechts gedecimeerd uitgevoerd, waardoor de toekomst van het bedrijf gehypothekeerd wordt.
- | b | De investeringen worden op een verkeerde manier gefinancierd via leverancierskredieten of andere "soepele" korte termijn financieringen, waarvoor geen waarborgen vereist zijn.

Het geheel van deze problematiek heeft in ieder geval als gevolg dat een vicieuze cirkel ontstaat die nadelig is voor de concurrentiepositie en de toekomst van het bedrijf. De bedrijven gaan immers niet of minder investeren of zich verkeerd financieren met een nog slechtere financiële structuur en cash flow positie als gevolg.

Het doorbreken van deze spiraal kan enkel via de oprichting van een gemengde investeringsmaatschappij specifiek voor de sector.

De oprichting houdt in dat deze investeringsmaatschappij zich volledig bewust moet zijn van de eigenheden en beperkingen van de sector, en zonder concurrentie vervalsend te zijn, als hefboom moet fungeren voor de permanente creatie van aanvullende kapitaalverstrekking voor de sector.

Deze kapitaalverschaffing mag zich niet beperken tot de ondersteuning van de financiële behoeften van de bedrijven maar dient evenzeer permanente werkingsmiddelen voor onderzoek en marketingcampagnes te financieren.

De overheidssubsidies die in principe investering- of projectgebonden zijn worden hier via een dotatie van financiële middelen, als oprichterskapitaal voor de lange termijn ter beschikking gesteld van de sector.

De werking van dergelijke investeringsmaatschappij moet omwille van haar speciaal statuut aan strikte principes en beleidslijnen onderworpen worden. De mogelijkheden geboden door de oprichting van het FIVA kunnen hier als voorbeeld dienen.

II Basisprincipes oprichting investeringsmaatschappij

- |a| De aandeelhouders bestaan uit 2 groepen en het kapitaal wordt op fifty / fifty basis bijeen gebracht door:
- Een consortium van "banken"
 - De overheid
- |b| De funding gebeurt door:
- Een éénmalige dotatie van de overheid
 - De uitgifte van obligatieleningen verplicht op te nemen door bovengenoemd consortium van banken
- |c| De vergoeding aan de aandeelhouders van de investeringsmaatschappij bestaat uit 2 compartimenten:
- De dotatie van de overheid die in principe renteloos is
 - De marktrentevoeten verbonden aan de obligatielening

- | d | Aan de bedrijven worden 2 formules van kapitaalverstrekking aangeboden:
- Zuiver risicodragend kapitaal ter financiering van de kapitaalsverhoging van de onderneming
 - Een converteerbare obligatielening
- | e | Het bedrijf betaalt voor de converteerbare obligatielening een rentevoet gelijk aan de basisrentevoet van industriële kredieten verhoogd met 1%. Het zuiver risicodragend kapitaal wordt vergoed uit de normale bedrijfswinst van de onderneming.
- | f | Na toekenning van de vergoeding vermeld onder c) aan de aandeelhouders van de investeringsmaatschappij wordt de overblijvende jaarlijkse winst na de normale reservevorming enerzijds aangewend voor aanvullende financiering van de marketingcampagnes van de VLAM en anderzijds voor de verhoging van het beschikbaar kapitaal van de investeringsmaatschappij.
- | g | De kapitaalverstrekking aan de bedrijven is in eerste instantie bedoeld om de financiële structuur van de onderneming te verbeteren.
In tweede orde kan zij de klassieke kredietverlening vervangen daar waar de waarborgpositie van het bedrijf geen bijkomende kredieten toelaat.
- | h | De investeringsmaatschappij neemt steeds één of meerdere besturingsmandaten in de gefinancierde bedrijven, zonder evenwel een meerderheidspositie te beogen.
Het management blijft in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de bedrijfsleider.
Hij bezit in principe de nodige producttechnische kennis en de markt know how om de toekomst van de onderneming te garanderen.
- | i | Het Directie comité dat beslist over de toekenning van kredieten of het nemen van participaties is paritair samengesteld uit bankiers en verantwoordelijken uit de sector teneinde een voldoende voeling te houden met de specifieke karakteristieken van de sector.

III Voordelen van het systeem voor de bedrijven

- |a| De kapitaal- en rendementsstructuur van de bedrijven wordt sterk verbeterd en moet toe laten dat op termijn de toegang tot de klassieke kredietverstrekking mogelijk wordt.
- |b| Door de kapitaalverhoging via de investeringsmaatschappij moet bijkomende bancaire kredietverlening voor de bedrijfsfinanciering gemakkelijker worden.
- |c| Er worden aanvullende middelen gecreëerd voor de financiering van marketingcampagnes.
De huidige werkingsmiddelen van de VLAM, gedeeltelijk gefinancierd door bijdragen van de sector, zijn onvoldoende om het in beoogde kwaliteitsbeleid op marketing niveau te ondersteunen.

IV Conclusie

De kapitaal- of rentesubsidie die de overheid klassiek ter beschikking stelt voor de uitvoering van investeringen, vloeit via de belastingen op de hogere bedrijfswinsten terug naar de overheid.

Dit is uiteraard evident en het sluitstuk van een betoelagingmechanisme waarbij de door de bedrijven betaalde belasting de vergoeding is die de overheid ontvangt voor haar subsidiepolitiek.

Via het bovenstaand financieringsmechanisme bekomt de overheid hetzelfde belastingsresultaat.

Het grote verschil wordt gemaakt doordat via de aanwending van de subsidies in een gemengde investeringmaatschappij via een dotatie, deze subsidies *permanent* beschikbaar gesteld worden ten bate van één sector, de visserijsector.

Via dit mechanisme creëert ze bovendien een hefboomeffect die op middellange termijn nieuwe financiële middelen ten dienste stelt van de ontwikkeling van de visserijsector.

ALGEMENE CONCLUSIES

De visserijsector heeft de laatste decennia vooral mede door het Europees visserijbeleid een grondige verandering ondergaan waarbij ook op Belgisch vlak vaak ogenschijnlijk tegengestelde tendensen zich manifesteerden.

In de primaire sector van de visvangst ging de evolutie vooral in de richting van vangstbeperking en afbouw van de nationale vloot.

In de groothandel en de verwerkende sector werd men geconfronteerd met een sterk toegenomen Europese concurrentie en met de dwingende investeringseis als gevolg van Europese richtlijnen.

De consument ontdekte steeds meer het gezondheidsaspect en de variatie die met vis mogelijk was.

In de marge van deze evoluties veranderde het sociale samenlevingsbeeld in Europa grondig, wat op zijn beurt de sociale verhoudingen in de visserij beïnvloedde.

Het samenkomen van deze bovengenoemde tendensen als:

- vlootafbouw en dalende aanvoer
- stijgende investeringen en toegenomen concurrentie
- toename consumptie van vis
- milieu- en kwaliteitsgericht aankopen
- veranderend socio-economische samenleving

resulteerde in een ware crisissfeer in de visserijsector.

Zoals zo dikwijls uit de historie is gebleken zijn perioden van diepe crisis dikwijls de aanzet tot het versneld doorvoeren van de nodige veranderingen die uiteindelijk leiden tot een nieuwe periode van bloei en hoogconjunctuur.

Het onderliggend masterplan voor de visserijsector - dat ondanks zijn beperktheid (enkele sectoren werden volgens afspraak niet behandeld) - beoogt een geheel van maatregelen aan te bieden die de slagkracht en het concurrentievermogen van de totale sector moet verhogen. Het masterplan moet als een geheel van maatregelen beschouwd worden en ingepast worden in een groter socio-economische geheel van beleidsmaatregelen.

Voor de visserijsector kunnen de beleidsadviezen duidelijk vermeld na ieder hoofdstuk als volgt samengevat en geresumeerd worden:

- | a | Het invoeren van een systeem van individueel, beperkt verhandelbaar, quotum voor de 3 belangrijkste vissoorten, nl. tong, schol en kabeljauw.
- | b | Het opstellen van een specifiek sociaal statuut voor de visser die alle rechten en plichten van het vissersberoep omvat.
- | c | De uitwerking van een kwaliteitsbeleid op "ketenniveau" die moet leiden tot de invoering van een kwaliteitslabel voor verse vis van "eigen bodem".
- | d | Het op overheidsniveau vastleggen van een voldoende financiële enveloppe voor de komende 5 jaar die de uitvoering van het masterplan moet mogelijk maken. Deze enveloppe zal zoals uit de studie blijkt verschillende ministeries moeten omvatten.
- | e | De oprichting van een gemengde investeringsmaatschappij is voor de sector een belangrijke hefboom om permanente "goedkope" kapitaalverstrekking ten bate van de uitbouw van de sector ter beschikking te stellen.

Tot slotte wil ik erop wijzen dat niettegenstaande geregeld vrij concrete aanbevelingen, dit masterplan vooral een discussiedocument beoogt te zijn dat tot doel heeft om alle beleidsverantwoordelijken te mobiliseren rond de ideeën die hier worden verwoord.

Als dit masterplan de aanzet mag vormen tot het snel beslissen van een globaal, toekomst gericht renoverend beleid voor de visserij dan is dit masterplan in zijn opdracht geslaagd.

Hama Consult
Freddy Pollet
januari 2000

BIBLIOGRAFIE & GERAADPLEEGDE PERSONEN

Beghein, W.; Ministerie Vlaamse Gemeenschap, afdeling Structuur en Investerings

Claeys, F.; Financieel Directeur VIV

Demaeght, D.; Nationaal aalmoezenier ter zeevisserij

Dienst Zeevisserij Oostende; De Belgische Zeevisserij: Aanvoer en besomming; 1998

Dienst Zeevisserij Oostende; Jongeren van de zee; september 1996

Corbisier; Directeur Rederscentrale

LEI; Nederland Europees distributiecentrum voor vis in de 21^{ste} eeuw; 2000

LEI-DLO; Bijdrage aan de eindevaluatie van de uitvoering van de voorstellen van de stuurgroep Biesheuvel; december 1996

Maertens, L.; Directeur Dienst voor Zeevisserij

Naeyaert, G.; Bestendig gedeputeerde provincie West-Vlaanderen

NRLO; Nederland visdistributieland; 1999



**ADDENDA van de Raad van Beheer van de vzw Vlaams Visserijcentrum
(22 februari 2000) op het "MASTERPLAN VOOR DE VISSERIJ".**

Hoofdstuk 1: Quotabeleid & Groepsvorming

p. 7: par. 3: ...De schaarste in aanbod werd immers voor een deel opgevangen door een grotere **invoer** van "andere" vis. Daarnaast kan men stellen dat de vis ook onderworpen is aan een soort "**plafondprijs**", t.t.z. een maximale prijs die men bereid is te betalen voor een bepaalde vissoort.
Met "**andere**" vis wordt bedoeld: de vissoorten die wij niet gewoon zijn te eten.

p.13: par. 7: ... niet ingegaan op het "**vlootbeleid**"

De vergadering vindt de verantwoording van de heer Pollet om op het vlootbeleid niet dieper in te gaan gegrond, maar gezien een visie van het vlootbeleid zo fundamenteel is voor een Masterplan van de visserijsector, zullen alle pro's en contra's, in bijkomende vergaderingen, verder besproken en uitgewerkt worden.

p.14 punt a: ... zonder dat er rekening wordt gehouden met zogenaamde "**historische rechten**"
Bedenking:

- 1) Dit zou eventueel een gevaar kunnen inhouden voor de instandhouding van de diversificatie van de vloot en bijgevolg voor de economische kwetsbaarheid van de sector. (bv. het verdringen van de plankenvissers door de bokkenvissers)
- 2) Indien men hierdoor een inkomens-terugval creëert, dient men hiermee rekening te houden bij de uitwerking van het instap-systeem. Want deze instap gebeurt op basis van vrijwilligheid.

p.15 punt e: Het systeem moet voor zover als mogelijk de "**Vlaamse**" veilingen en de verwerkende sector bevoordelen **via de invoering van een zogenaamde veilplicht op groeps-niveau.**

Deze zin is NIET tegenstrijdig met:

p.44 punt d: ... **dient de mogelijkheid van contractafspraken met de visser aangeboden te worden.**

OMDAT: er duidelijk wordt gesteld dat precies de veilingen als intermediair of bemiddelende instantie in dit gebeuren moeten optreden.

p. 15 punt i: Er wordt verwezen naar **het nieuwe havendecreet.**



p. 15 punt k: De quotabank legt per trimester de verkoop- ruil- en verhuurprijzen vast in functie van de marktprijzen van het **voorbije jaar** voor de verschillende producten.
Bemerking: I.p.v. “de voorbije maanden”. Door seizoenschommelingen zijn er grote afwijkingen van de marktprijs mogelijk.

p. 15 punt l: **samenstelling bestuur van de groep en de quotabank**

Bemerking:

1) Een zeer beperkt aantal mensen krijgt zodoende een zeer grote bevoegdheid toebedeeld.

2) Er is geen instantie voorzien waar men terecht kan, indien men niet akkoord gaat met een bepaalde beslissing.

p.16 punt m: ... Zij treedt op als **uitzonderingsrechtbank** en spreekt de **sanctie** tegen de overtreders van het groepsreglement uit.

Bemerking: **Voorafgaandelijk** aan de oprichting van de uitzonderingsrechtbank zou men eerst de **sancties** moeten vastleggen.

p. 16 punt n: ... wordt **1 decretaale of wettelijke** vzw opgericht...

Bemerking:

1) 1 : enkel voor zij die bij de groep aansluiten.

2) Decretaal of wettelijk opgericht: cfr. Vlam

Zij die niet aangesloten zijn bij de groep blijven onder het oude systeem ressorteren.

Het groepssysteem kan maar ingang vinden indien het **voldoende representatief** is, t.t.z. indien er 2/3 bij aangesloten zijn, op vrijwillige basis.

p.18 punt d: **Groepsbestuur en bestuur quotabank**

Bemerking:

2 vakbonden: Gezien het groot verloop van de schippers wordt de rol van de vakbonden hierin in vraag gesteld.

p.18 punt e: “**verlagingspercentage**”: voor alle schepen die meer dan **20** jaar oud zijn.

Bemerking: Er kan een **uitzonderingsregel uitgewerkt worden voor jonge instappers** die een oud vaartuig aankopen.

p. 18 punt f: De vergadering is van oordeel dat dit een taak is die voor het **Vlaams Visserij Informatiecentrum** is weggelegd.

p. 20 punt j: ... tot de creatie van een segment “**kustvisserij**”... i.p.v. kustvaart

Bemerking: Belangrijk: overgangperiode met vervangingsinkomen !

Opmerking: Gezien de sportvissers NIET onder de kustvissers ressorteren, dient er nog een bijkomend punt (k) m.b.t. de “**sportvisserij**” uitgewerkt te worden.

Hoofdstuk 2: Sociale omgeving en Bemanningsproblematiek

Gezien de heren Victor en Claes afwezig waren, heeft de vergadering beslist dit hoofdstuk niet te behandelen.

De heer Victor heeft wel **schriftelijk zijn bedenkingen** overgemaakt. (cfr. Bijlage)

Inzake **visserij-opleidingen** is de opmerking gemaakt dat het aspect “**volwassen-onderwijs**” in deze studie ontbreekt.

Hoofdstuk 3: De Visverwerkende industrie

p.39 punt c: **Inleggerijen en rokerijen** : ... “afbrokkelen” ... wordt vervangen door:
Door deze investeringen evenals door de – vooral in de zeer arbeidsintensieve inleggerijen – verhoogde concurrentie van lage loonlanden, **neemt het belang van deze groep niet meer toe.**

p.39 laatste zin: Berekeningen gebaseerd op gegevens van het N.I.S. tonen aan dat de aanvoer in de **Vlaamse** havens nauwelijks nog 8% uitmaakt van de totale aanvoer van vis in België.
Er wordt verwezen naar de “**zelfvoorzieningsgraad**”.

p.40 par.1: Daarenboven is de samenstelling van de aanvoer door de **Vlaamse** schepen niet steeds in overeenstemming met de binnenlandse consumptievraag, ofwel van “**onvoldoende**” kwaliteit...
Met onvoldoende kwaliteit wordt hier o.a. bedoeld: kuitzieke vis, vis die 8 dagen oud is...

p. 41 **Zwakke punten:**
Bemerking:
1) De lijst dient aangevuld te worden met nog 2 punten:
- **De loonkosten in ons land zijn massaal hoger dan in het buitenland.**
- **In ons land is er geen mogelijkheid tot “stukwerk”, wat elders daarentegen wel kan. Cfr. bv. Nederland.**
2) Het woord “Belgische” dient vervangen te worden door “Vlaamse”:
- ... aanvoer op de **Vlaamse** veilingen.
- ... prijsfluctuaties op de **Vlaamse** veilingen...
- ... onmogelijkheid om met de **Vlaamse** vissers...

p.44 punt c: De aanbevelingen dienen uitgebreid te worden met nog een extra punt (i):
Men dient vooral de visverwerkende bedrijven te steunen die de verankering bevorderen. Teneinde de diversificatie te vergroten, dient men hieromtrent concrete acties uit te werken. Gezien onze consumptievis voornamelijk ingevoerd wordt, kan men enkel nog **een toegevoegde waarde creëren** door deze vis in Vlaanderen te laten **verwerken.**

- p. 45 punt g: Gerichte en doorgedreven promotiecampagnes voor “vis van eigen bodem”:
Bemerking: **Sensibiliseringscampagnes en een marketingstrategie dienen verder uitgewerkt te worden door de sector.**
Daartoe dienen ook bijkomende middelen gezocht te worden.
- p.53 punt c: Er wordt verwezen naar het **Pesca-project: “Viskwaliteitsbeoordeling”**.
De vergadering benadrukt desondanks het belang van een “**onafhankelijke**” kwaliteits-keuringscel.
- p.54 **Niveau handel en visverwerking:**
“**topje van de markt** “ = ? : Verduidelijking: Indien een schip 7 dagen op zee is, komt er minstens 1/7 van de visaanvoer in aanmerking voor het “topje van de markt”. Het voeren van een kwaliteitsbeleid per veiling is een verloren zaak, alle veilingen dienen hieraan samen te werken. (cfr. reden mislukking Silver Sealed: 5 van de 7 veilingen haakten af)
- p.54 punt c: Zin aanvullen: Toevoegen van receptenkaarten en... én :” **seizoengebonden aanbevelingen**”

Hoofdstuk 5: Gemengde investeringsmaatschappij voor de visserijsector

- p. 56 Op het niveau van de rederijen is “veel” opgelost dankzij de mogelijkheden geboden door het FIVA. Het woord “veel” wordt weggelaten.
Bemerking: de sector meent dat **de uitbetalingen van het FIVA een reëel probleem zijn.**
Administratief zit alles vast.
- p. 57 punt b: **Zwakke financiële structuur en cash flow:**
De daaropvolgende tekst wordt geschrapt tot aan: De gevolgen.
- p.58 par.5: ... “éénmalige” dotatie wordt vervangen door: “**een dotatie**”
- De vergadering is van mening dat dit hoofdstuk heel goed is uitgewerkt.

Vlaams Visserij Informatiecentrum

Raad van Beheer van 22 februari 2000

Lezing masterplan voor de visserij op technische tekortkomingen.

P8 blanco ? ?

P23

A1.2 Het principe no cath no pay wordt in de vissersgemeenschap TEN ONRECHTE als een evidentie beschouwd.

A1.3 In de huidige economische context..... arbeid is **het recht op gewaarborgd minimumloon voor de vissers op een zelfde wijze verworven als voor alle andere beroepssectoren.**

P24

A1.2 De **ONTERECHTE** i.p.v. strikte toepassing

P25

A1.2 Het verstrekken en onderhouden van beroeps en beschermkledij ten laste van de reder ligt wettelijk vast in de codex voor preventie en bescherming op het werk (voorheen ARAB) en kan nooit een looncomponent zijn.

Bij CAO werd een praktische financiële regeling vastgelegd uiteraard ten laste van de reder, maar meestal niet betaald aan de vissers.

A1 3 bovenaan p26

Rustdagen d.w.z. de compensatie voor zon- en feestdagen tijdens de reis worden steeds genomen bij de aanvang van de eerstvolgende werkloosheidsperiode waardoor voor een aantal werkloosheidsdagen geen vergoeding wordt uitgekeerd.

P27 derde 0

De uitbetaling van de vergoeding voor arbeidsongevallen heeft niets te maken met het forfaitaire RSZ loon.

Het technisch comite van het FAO bepaalt elk jaar op basis van de werkelijk verdiende lonen per functie en scheepsklasse de referentielonen. Bijna alle zeevissers krijgen het wettelijk maximum zoals wordt toegekend in andere beroepssectoren.

Problemen met feitelijke gezinstoestanden komen bij dodelijke ongevallen op identieke wijze voor als in andere sectoren.

Uiteraard zullen mijn opmerkingen m.b.t. opties en adviezen die ik niet deel het voorwerp uitmaken van advies binnen het VVC.

I.VICTOR


22 2. 2000