



Rederscentrale cv
Producentenorganisatie der Reders ter Zeevisserij

Visplan 2011

Afzetstrategie met het vereenvoudigd visplan

16 februari 2011
Rederscentrale
Urbain Wintein & Emiel Brouckaert

Inleiding

Met dit visplan wenst de Rederscentrale als producentenorganisatie tegemoet te komen aan de Verordening (EG) 104/2000 van de Raad wat betreft de werkprogramma's in de visserijsector. Met de Verordening (EG) nr. 2508/2000 van de Commissie werden de bepalingen vastgelegd ter uitvoering van Verordening (EG) nr. 104/2000.

In de opbouw van dit visplan volgen we dan ook de structuur van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 2508/2000. In een eerste hoofdstuk geven we een beschrijving van de Rederscentrale met haar structuur en hoe haar werking bijdraagt tot een verbetering en behoud van de kwaliteit van de visserijproducten en tot een optimalisering van de rendabiliteit van de vissersvloot.

Vervolgens bekijken we de marktwerking van de visserijsector in 2010. Meer specifiek gaan we de aanvoer, de prijzen en de quotaregeling belichten. In een derde hoofdstuk vernauwen we onze aandacht naar de doelsoorten van de Belgische zeevisserij. Volgens Verordening (EG) 104/2000 kan een producentenorganisatie overheidssteun bekomen bij het indienen van een visplan 2011 en activiteitenverslag 2010 en dit voor de vissoorten waarvan de aanvoer of aanvoerwaarde hoger is dan 5 % van de totale aanvoer en aanvoerwaarde voor de gequoteerde soorten of hoger dan 10 % van de totale aanvoer of aanvoerwaarde voor de niet-gequoteerde soorten. Dit betekent dat er tussenkomst voorzien wordt voor schol, tong, roggen en zeeduivel. Dit gebeurt op basis van de officiële cijfergegevens van zowel de aanvoer als de economische waarde. De Rederscentrale wenst haar visplan echter niet te beperken tot deze vissoorten en zal in dit visplan naast de vier eerder vernoemde vissoorten ook nog volgende vissoorten onder de loep nemen: tarbot, tongschar, kabeljauw, griet, garnaal en Sint-Jakobsschelpen.

Na deze terugblik op het cijfermateriaal van 2010 bespreken we de quotamaatregelen tot behoud van de visbestanden in 2011. De quota van de verschillende vissoorten worden hier in detail besproken, waarbij we ook aandacht hebben voor de herstelplannen en welke invloed deze hebben op de visserij-inspanning en de beperking van deze laatste.

Tenslotte worden in hoofdstuk vijf de sancties besproken bij het niet leven van de maatregelen. Ook hier blijft de aandacht gevestigd op de belangrijkste doelsoorten van de Belgische zeevisserij.

Inhoud

INLEIDING	I
------------------	----------

INHOUD	II
---------------	-----------

1	DE REDERSCENTRALE CV ALS PRODUCENTENORGANISATIE	1
----------	--	----------

1.1	ALGEMENE INFORMATIE	1
1.1.1	COÖRDINATEN VAN DE PRODUCENTENORGANISATIE	1
1.1.2	LEDEN	1
1.2	WERKING REDERSCENTRALE	3
1.2.1	ORGANISATIE	3
1.2.2	BELEID MET OOG OP HERKENBAARHEID VAN DE VLAAMSE VISSERIJ	3
1.2.2.1	Promotie	3
1.2.2.2	Certificering	4
1.2.3	BELEID MET OOG OP VERDUURZAMING VAN DE VLAAMSE VISSERIJ	5
1.2.3.1	Werkgroep Verantwoord Vissen	5
1.2.3.2	Convenant	5
1.2.3.3	Communicatie en Innovatie met het oog op het verduurzamen van de zeeVISserijsector (CIVIS)	5
1.2.3.4	Pulsvissen	6
1.2.4	BELEID MET OOG OP VEILIGHEID AAN BOORD VAN EEN VISSERSVAARTUIG	6
1.2.4.1	'Man over boord'-systeem	6
1.2.5	BELEID MET OOG OP DE OPTIMALISERING VAN DE RENTABILITEIT VAN DE VISSERSVLOOT	7
1.2.5.1	Self-sampling	7
1.2.5.2	Werkgroep 'Veilingen'	8
1.2.5.3	VESPAS	8
1.2.5.4	Werkgroep Passieve Visserij	9

2	AANVOER, PRIJZEN EN QUOTAREGELING 2010	10
----------	---	-----------

2.1	RESULTATEN 2010	10
2.1.1	AANVOER IN 2010	10
2.1.2	AANVOERWAARDE IN 2010	12
2.1.3	GEMIDDELDE VISPRIJZEN	13
2.1.4	UIT DE MARKT GENOMEN	14
2.1.4.1	Cijfermateriaal	14
2.1.4.2	Tussenkomst	16
2.1.4.3	Maatregelen	16
2.1.5	BRANDSTOFPRIJZEN	17
2.2	QUOTA	18
2.3	MAATREGELEN AANVOER	18

3	SPECIFIEKE AANDACHT VOOR DE DOELSOORTEN	20
3.1	TONG	20
3.1.1	AANVOER	20
3.1.2	TONGPRIJZEN	21
3.2	SCHOL	22
3.2.1	AANVOER	22
3.2.2	SCHOLPRIJZEN	23
3.3	ROG	25
3.3.1	AANVOER	25
3.3.2	ROGPRIJZEN	25
3.4	TARBOT	27
3.4.1	AANVOER	27
3.4.2	TARBOTPRIJZEN	27
3.5	ZEEDUIVEL	29
3.5.1	AANVOER	29
3.5.2	ZEEDUIVELPRIJZEN	29
3.6	TONGSCHAR	31
3.6.1	AANVOER	31
3.6.2	TONGSCHARPRIJZEN	31
3.7	KABELJAUW	33
3.7.1	AANVOER	33
3.7.2	KABELJAUWPRIJZEN	33
3.8	GRIET	35
3.8.1	AANVOER	35
3.8.2	GRIETPRIJZEN	35
3.9	GARNAAL	37
3.9.1	AANVOER	37
3.9.2	GARNAALPRIJS	37
3.10	SINT-JAKOBSSCHELPEN	39
3.10.1	AANVOER	39
3.10.2	PRIJZEN SINT-JAKOBSSCHELPEN	39

4	QUOTAMAATREGELLEN 2010 TOT BEHOUD VAN DE VISBESTANDEN	41
4.1	DAGENBEPERKING	41
4.1.1	VAARTDAGENREGELING	41
4.1.2	COMMUNAUTAIRE DAGENBEPERKING (ZEEDAGEN)	41
4.1.2.1	Beheer van de visserij-inspanning – langetermijnplan kabeljauw	41
4.1.2.1.1	Vastgestelde kW-dagen voor 2011	41
4.1.2.1.2	Toekenning op vaartuigniveau	42
4.1.2.1.3	Definitie van een zeedag	43
4.1.2.1.4	Vrijstellingen	43
4.1.2.1.5	Melding van vistuigtype – speciaal visdocument	43
4.1.2.1.6	Overdracht van dagen	44
4.1.2.2	Tongherstelgebied (I.C.E.S-gebied VIIe)	44
4.1.2.2.1	Communautaire zeedag	44
4.1.2.2.2	Aantal communautaire dagen per vistuig	44
4.1.2.2.3	Speciaal visdocument herstelgebied tong VIIe	44
4.1.2.2.4	Overdracht van dagen	45
4.2	GESLOTEN GEBIEDEN EN VISVERBODEN	45
4.2.1	SKAGERRAK	45
4.2.2	KELTISCHE ZEE VIIH,J,K	45
4.2.3	GOLF VAN GASCOGNE	45
4.2.4	SPANVISSERIJ	45
4.2.5	SLUITING BRISTOL KANAAL	45
4.2.6	COMMUNAUTAIRE REGELING IERSE ZEE	45
4.2.6.1	Gesloten gebied	46
4.2.6.2	Boomkornetten	46
4.2.7	BESCHERMDE VISSOORTEN EN SOORTEN MET EEN 0-TAC	46
4.2.8	VERBOD OP HIGHGRADING	47
4.3	SCHOL	47
4.3.1	VANGSTBEPERKINGEN VOOR SCHOL IN DE NOORDZEE	47
4.3.2	VANGSTBEPERKING 2011 VOOR SCHOL IN ANDERE GEBIEDEN	47
4.4	TONG	48
4.4.1	VANGSTBEPERKINGEN VOOR TONG IN DE NOORDZEE	48
4.4.2	TONG VIIIF,G	48
4.4.3	TONG VIIH,J,K	49
4.4.4	VANGSTBEPERKINGEN 2011 VOOR TONG IN ANDERE GEBIEDEN.	49
4.5	KABELJAUW	50
4.5.1	VANGSTBEPERKINGEN VOOR KABELJAUW IN DE NOORDZEE	50
4.5.2	VANGSTBEPERKING VOOR KABELJAUW IN DE NOORDZEE VOLGENS MOTORVERMOGEN	51
4.5.3	KABELJAUW VIIIB-C, VIIIE-K, VIII	51
4.5.4	KABELJAUW VIID	51
4.5.5	KABELJAUW VIIA	52
4.6	SCHELVIS	52

4.7	ROG	52
4.8	WIJTING	52
4.9	HEEK	53
4.10	BOT EN SCHAR	53
4.11	TONGSCHAR EN WITJE	53
4.12	MAKREEL	53
4.13	HARING	54
4.14	ZWARTE KOOLVIS	54
4.15	LENG (NOORSE ZONE)	54
4.16	MINIMUM AANVOERMATEN	55
4.17	INRUIL VAN VAARTDAGEN	55
4.18	CONTROLEMAATREGELEN IN HET KADER VAN HET LANGETERMIJNPLAN VOOR KABELJAUW	56
4.19	VERDERE AANDACHTSPUNTEN	56
4.20	DIVERSE MEDEDELINGEN	57
<u>5</u>	<u>SANCTIES BIJ HET NIET NALEVEN VAN DE MAATREGELEN</u>	<u>58</u>
5.1	BEHEER VAN DE VISSERIJ-INSPANNING – LANGETERMIJNPLAN KABELJAUW	58
5.2	TONGHERSTELGEBIED (I.C.E.S.-GEBIED VII E)	58
5.3	SCHOL	58
5.3.1	VANGSTBEPERKINGEN VOOR SCHOL IN DE NOORDZEE	58
5.4	TONG	58
5.4.1	VANGSTBEPERKINGEN VOOR TONG IN DE NOORDZEE.	58
5.4.2	TONG VII F, G	59
5.4.3	TONG VII H, J, K	59
5.5	KABELJAUW	59
5.5.1	VANGSTBEPERKINGEN VOOR KABELJAUW IN DE NOORDZEE	59
5.5.2	KABELJAUW VII B-C, VII E-K, VIII	59
5.5.3	KABELJAUW VII A	59
<u>BIJLAGEN</u>		<u>60</u>

1 De Rederscentrale cv als producentenorganisatie

1.1 *Algemene informatie*

1.1.1 Coördinaten van de producentenorganisatie



Rederscentrale cv
Producentenorganisatie der Reders ter Zeevisserij

Voorzitter: dhr. Urbain WINTEIN
Ondervoorzitter: mevr. Marina LEPEIRE-NOLLET
Directeur: dhr. Emiel BROUCKAERT

Juridische vorm: Coöperatieve Vennootschap
Oprichtingsdatum: 19 juli 1950

Adres: Hendrik Baelskaai 25
8400 OOSTENDE
BELGIË

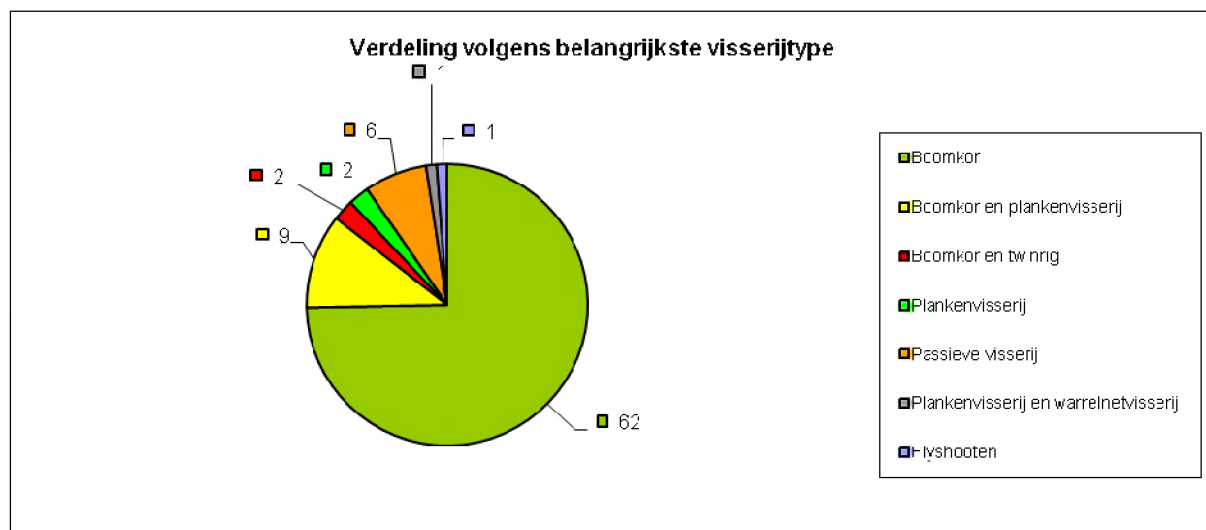
Telefoon: 059/32.35.03
Fax: 059/32.28.40
E-mail: rederscentrale@online.be

1.1.2 Leden

Per 1 januari 2011 telde de Rederscentrale 83 actieve leden¹. Dit betekent een stijging van ongeveer 6 % in vergelijking met 1 januari 2010. Hierna volgt een overzicht over hoe de samenstelling² van de vaartuigen georiënteerd is. We maken een onderscheid tussen de boomkor, diegene die met de boomkor vissen en aan plankenvisserij doen, diegenen die met de boomkor en de twinrig vissen, de louter plankenvissers, de passieve visserij, de plankenvisserij en warrelnetvisserij en de flyshooter.

¹ Zie bijlage 1 voor de ledenlijst van de Rederscentrale cv

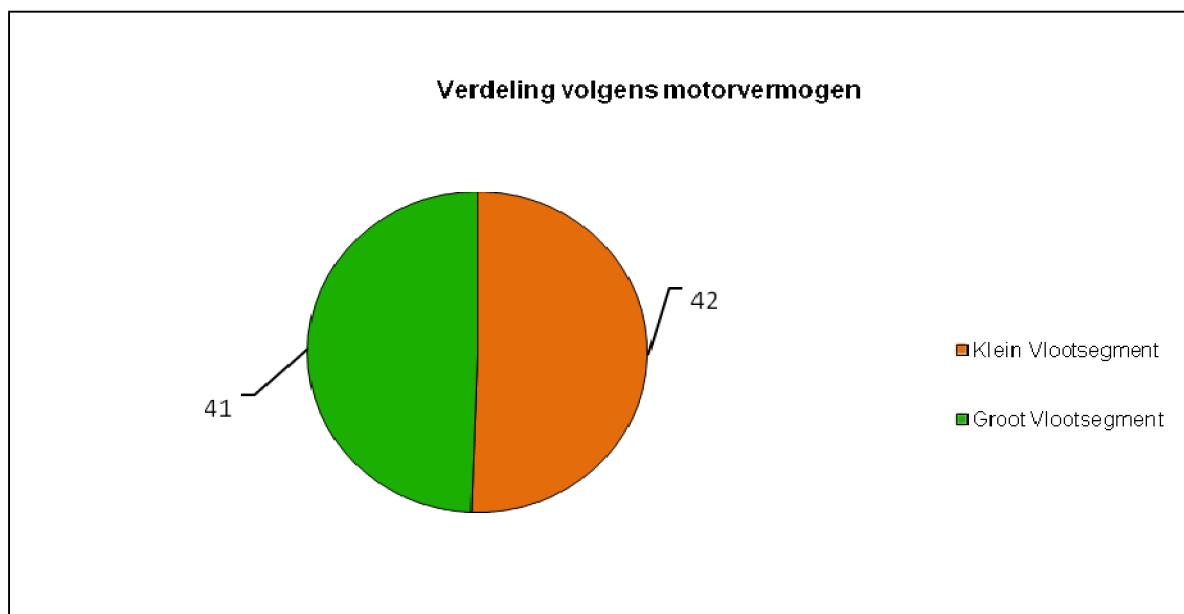
² Bron: Officiële lijst van de Belgische vissersvaartuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, per 31/12/2009



Grafiek 1: Verdeling vissersvaartuigen volgens belangrijkste visserijtype

We merken uit grafiek 1 dat anno 2011 de boomkor nog het meest gebruikte vistuig is binnen de Belgische zeevisserij. Ongeveer 75 % van de leden van de Rederscentrale gebruikt louter de boomkor. In 2009 was dit 77 %. Dit aandeel is gezakt door de intrede in de vloot van nieuwe vaartuigen die de passieve visserij beoefenen eerder dan een achteruitgang van boomkorvaartuigen. In vergelijking met 2009 zien we een lichte daling van vaartuigen die zowel met de boomkor als de planken vissen (11 % tov 13 %) en een sterke stijging van de vaartuigen die de passieve visserij beoefenen. (10 % tov 1,5 %). In 2009 kwam er één vaartuig dat met de zegen vist in de Vlaamse vloot.

Verder in dit document maken we, op gebied van de quotamaatregelen, een onderscheid tussen het klein vlootsegment (KVS) en het groot vlootsegment (GVS). Dit onderscheid wordt gemaakt op basis van het motorvermogen dat maximaal 221 kW dan wel respectievelijk maximaal 1200kW bedraagt.



Grafiek 2: Verdeling vissersvaartuigen volgens motorvermogen

Grafiek 2 toont ons dat het klein vlootsegment een iets grotere vertegenwoordiging kent in de Rederscentrale. Zij telt 42 (51 %) van leden; het groot vlootsegment 41 (49 %).

1.2 Werking Rederscentrale

De Rederscentrale neemt een actieve rol op binnen de Vlaamse visserijsector en neemt samen met de verschillende partners binnen de sector, haar verantwoordelijkheden op. De overkoepelende organisatie verdedigt de belangen van de leden, zowel uit het groot als klein vlootsegment en onafhankelijk van welke vissershavens deze afkomstig zijn.

De Rederscentrale wil in beide richtingen als tussenschot dienen tussen sector en beleid. Ideeën, vragen, opmerkingen vanuit de sector krijgen via de verschillende mandaten die de Rederscentrale opneemt, hun stem tot bij het beleid.

Maar ook via een duidelijke communicatie naar haar leden toe, wil de Rederscentrale de Vlaamse reders ondersteunen. In de maandelijkse publicatie van het informatieblad verstrekt de Rederscentrale informatie aan haar leden met betrekking tot quota, wetgeving, marktsituatie, ontwikkelingen binnen de sector, administratieve steun ...

1.2.1 Organisatie

De Rederscentrale wordt geleid door een Raad van Bestuur die op vandaag 19 bestuurders telt, bestaande uit zowel reders uit het grote vlootsegment als reders uit het kleine vlootsegment. De Raad van Bestuur bestaat uit actieve reders, die lid zijn van de organisatie, aangevuld met de directeur van de Rederscentrale.

Als het bestuur het beleid heeft vastgelegd, worden de dossiers opgevolgd en uitgevoerd door het secretariaat. Het secretariaat bevindt zich aan de Hendrik Baelskaai 25 in Oostende.

1.2.2 Beleid met oog op herkenbaarheid van de Vlaamse visserij

1.2.2.1 Promotie

De Rederscentrale is lid van de sectorale adviesgroep 'Visserij en Aquacultuur' van de VLAM (Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing). Het secretariaat en enkele reders werken samen met afgevaardigden van de handel en visverwerking om een gericht promotiebeleid te voeren. In 2008 werd voor het eerst gestart met een seizoensgerichte promotiecampagne³. Aan deze campagne werd in 2009 en 2010 een vervolg gebreid. In een overzicht werd voor alle vissoorten die aangevoerd worden door Belgische vaartuigen de beste aankoopperiode in kaart gebracht. Per seizoen worden dan vier vissoorten in de kijker geplaatst. Dit verliep via een mediacampagne en gericht winkelpromotiemateriaal. Centraal binnen de keuze van vier vissen per seizoen staan kwaliteit van de vis, aanvoercijfers, duurzaamheid en paaiperiode. Ook vissoorten die minder gekend zijn bij het brede publiek komen in dit gamma voor. Gelijklopend met deze seizoensgericht aanpak, stelde de VLAM ook een 'vis van het jaar' voor. In 2010 viel de keuze op zeeduivel, waaraan dan ook een gerichte promotiecampagne gekoppeld werd.

³ Zie website: www.visinfo.be

In 2010 werd tijdens de diverse persmomenten van VLAM aandacht gegeven aan het aspect 'duurzaamheid'. De verschillende acties binnen de sector om de vissersvloot richting duurzaamheid te brengen werden op een duidelijke en transparante manier in kaart gebracht. Op de regionale zender Focus werd dit aspect van de campagne overtuigend in beeld gebracht in het programma 'Vispa', waarin bij de bereiding van visgerechten een licht geworpen werd op de duurzame inspanningen die Belgische vloot levert in het kader van de visproductie.

Ook in 2011 wordt een intensieve samenwerking met de VLAM en andere partners voorzien om de verschillende aspecten van de Vlaamse visserij accuraat in beeld te brengen. Hier zal ook in 2011 de nadruk gelegd worden op de aspecten duurzaamheid en kwaliteit; twee troeven van de Belgische visserij.

Naar vermarkting en promotie toe was de Vlaamse visserij – reders, veilingen en overige partners – na jaren afwezigheid op de belangrijkste visbeurs van de wereld – de ESE-beurs in Brussel – in 2010 samen met de VLAM en de visveilingen, present. In de editie van 2011 wordt er terug een stand voorzien van de Vlaamse Visserij, waarbij er nog meer ruchtbaarheid zal gegeven worden aan de verschillende duurzaamheidsinitiatieven van de Belgische visserij.

1.2.2.2 Certificering

Duurzaamheid was in de voorbije jaren één van de belangrijkste peilers in de Belgische visserij. Deze trend wil de Rederscentrale in 2011 verder zetten. In deze optiek heeft de Rederscentrale zich in 2010 tot doel gesteld om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om een certificaat te verkrijgen voor de vers gevangen vis.

Binnen de werkgroep Verantwoord Vissen is het daarom een doelstelling om de wildgroei van certificeringen en labels te analyseren en te bepalen of het voor de Vlaamse visserij al dan niet nuttig kan zijn om voor een bepaald type van certificering of label te gaan. De Rederscentrale zal bekijken welke mogelijkheden er bestaan om de Vlaamse Visserij te laten certificeren voor MSC. Naar aanleiding van gesprekken met een vertegenwoordiging van MSC is er de intentie om in 2011 een pre-assesment laten uitvoeren waarbij er zal onderzocht worden waar er voor de Vlaamse vloot kansen liggen om een MSC-label te behalen.

Met deze stap naar een duurzaamheidlabel toe wil de Vlaamse Visserij aantonen aan de consument dat de Belgische visserij reeds geruime tijd verschillende aanpassingen gedaan heeft op weg naar een duurzame visserij. Enkele Belgische garnaalreders hebben reeds interesse getoond in een aansluiting bij de Nederlandse PO Garnaal waar een project tot MSC-certificering loopt. De Rederscentrale neemt in deze zaak de rol op als communicator tussen de reders en de Nederlandse Visafslag Hollands Noorden omtrent de mogelijkheden die onderzocht worden om de Noordzeegarnaal het MSC-label (Marine Stewardship Council) te laten verkrijgen.

1.2.3 Beleid met oog op verduurzaming van de Vlaamse Visserij

1.2.3.1 Werkgroep Verantwoord Vissen

In 2010 werd de werking van de Werkgroep Verantwoord Vissen verder gezet. Met de introductie van het CIVIS-project⁴ verschoof de aandacht binnen de betreffende werkgroep eerder naar vermarkting dan naar technische aanpassingen van de Belgische vloot. Samen met het ILVO, SDVO en de Vlaamse Overheid werd er gekeken welke mogelijkheden er bestaan om het imago van de Belgische visserij via een communicatiedocument positief naar buiten te brengen. Er heerste immers het gevoel dat de consumenten van de visserij onvoldoende geïnformeerd zijn welke aanpassingen de Belgische visserij reeds allemaal gedaan heeft aan het klassieke boomkortuig.

In 2011 zal verder de focus liggen op de vele duurzaamheidsinitiatieven die de sector reeds ondernomen heeft. Een bijzondere aandacht gaat uit naar het convenant die de weg stipuleert waarop de Vlaamse visserij zich tegenwoordig bevindt; met een overzicht van welke duurzaamheidsaanpassingen reeds plaats vonden en welke maatregelen de sector – met de steun van zijn partners – in de toekomst wil nemen om tot een optimale synergie van het ecologische, het economische en het sociale aspect.

1.2.3.2 Convenant

Met het oog op het verder verduurzamen van de Vlaamse vissersvloot, werkt de Rederscentrale met verschillende partners aan een convenant waarbij de sector, de wetenschap (ILVO) en de overheid (Kabinet Landbouw en Zeevisserij) en NGO's de intentie verklaren om constructief bij te dragen aan een duurzame evolutie van de Vlaamse visserij..

Dit maatschappelijk convenant zal bestaan uit een opsomming van de verschillende duurzaamheidsinitiatieven die de sector reeds ondernomen heeft (in samenwerking met de verschillende partners) en welke stappen er in de toekomst nog zullen ondernomen. Tevens zal dit document als communicatie naar de maatschappij dienen om deze een mogelijkheid te bieden een blik te werpen op de hedendaagse Vlaamse visserij en hoe de sector en zijn partners de toekomst van de visserij in Vlaanderen tegemoet ziet.

1.2.3.3 Communicatie en Innovatie met het oog op het verduurzamen van de zeeVISserijsector (CIVIS)

Het hoofddoel van het project is het verduurzamen van de zeevisserij. Het middel is een intensievere communicatie (zowel naar als vanuit het bedrijf), het op gang brengen van innovatie en het overtuigen van het bedrijf van het belang van een "gezonde zee".

⁴ Zie Hfdst. 1.2.3.3 *Communicatie en Innovatie met het oog op het verduurzamen van de zeeVISserijsector (CIVIS)*

Het project is een initiatief van de Rederscentrale en ILVO Visserij om een antwoord te bieden op de uitdagingen van de toekomst. Het kadert binnen twee thema's, nl. de acute brandstofproblematiek en het streven naar een duurzame visserij. De doelgroep zijn de reders, schippers en matrozen ter zeevisserij, werkzaam op de Belgische vissersvloot die zo'n 90 vaartuigen beslaat. Dit project loopt reeds sinds september 2009. Gezien het belang van het verduurzamen van de visserij, wil de Rederscentrale deze samenwerking met de sectie Techniek van het ILVO ook in 2011 verder zetten. Via verschillende gebruikersgroep ervaringen zal aan de betreffende onderzoekers meegedeeld worden waar de sector meer informatie wil over verkrijgen. In het komende visseizoen zal er een grote nadruk gelegd worden op de integratie van het pulsvissen in de Vlaamse visserij. De resultaten van dit project worden maandelijks gecommuniceerd via het informatieblad van de Rederscentrale.

1.2.3.4 Pulsvissen

In de marge van de decemberraad op 13 en 14 december 2010, werd er op aanvraag van de Vlaamse overheid bij de Europese Commissie bekomen dat naast de 5 % regel in de Noordzee, ook 2 % van de Belgische vloot in de Westelijke Wateren mag vissen met het elektrisch vistuig. In de praktijk komt het erop neer dat dit de Vlaamse visserij met zes vaartuigen het pulsvissen kunnen uittesten, waarvan twee in de Westelijke Wateren.

Rekening houdend met de positieve resultaten in Nederland zal in 2011 de Rederscentrale in samenwerking met het ILVO hiervoor een proefproject opstarten.

Nadat de bevestiging van deze uitbreiding van het elektrisch vissen bekomen is, zal de Rederscentrale onder haar leden een bevraging doen om iedereen de kans te geven zich kandidaat te stellen mee te werken aan dit proefproject.

1.2.4 Beleid met oog op veiligheid aan boord van een vissersvaartuig

1.2.4.1 'Man over boord'-systeem

Uit een uitgebreide Europese studie en nazicht van de bij het Fonds voor Arbeidsongevallen en PROVIKMO geregistreerde gegevens, blijkt dat de veiligheid van bemanningsleden tijdens de uitvoering van de werkzaamheden aan boord, gevoelig verhoogd wordt door het dragen van een reddingsvest voorzien van een M.O.B.-zender.

Het opzet van het M.O.B.-project bestaat er dan ook in elk Belgisch vissersvaartuig en elk bemanningslid aan boord te voorzien van een compleet en veilig M.O.B.-detectiesysteem.

Een Man-Over-Boord systeem dat de voorkeur wegdraagt van de Vlaamse visserijsector, bestaat uit:

- De radiozender stuurt een unieke code door aan de ontvanger die zich op de brug bevindt.
- Op het display van de ontvanger wordt de status van elke zender weergegeven. Deze status houdt in : opgave van de identiteit van het bemanningslid, het batterijniveau, de signaal sterkte en de aanduiding of het bemanningslid zich binnen de veilige zone bevindt.
- Zodra één van de zenders buiten het bereik van de veilige zones valt, zendt de zender binnen een tijdspanne van tien seconden een signaal naar de ontvanger op de navigatiebrug.

Aldus zorgt dit automatische M.O.B.-detectiesysteem voor:

- het waarschuwen van de ontvanger en dus van de bemanning aan boord;
- het vastleggen en registreren van de M.O.B.-GPS-positie; het tonen van de afstand en de richting tot de M.O.B. Zodus kan een eventuele drenkeling zowel bij dag als bij nacht vrijwel onmiddellijk worden gelokaliseerd.

In 2010 werd met de finale goedkeuring van de Vlaamse overheid voor dit project de onderzoeksfase afgesloten en kon er gestart worden met de installatie aan boord. In organisatie van de Rederscentrale schreven verschillende rederijen zich in om een Man-Over-Boord systeem aan te kopen. Vanaf eind december werden deze dan ook aan boord geïnstalleerd. De rederijen die per 1 januari 2011 nog niet zijn ingeschreven voor dit systeem zullen door de Rederscentrale met aandrang gevraagd worden dit alsnog te doen. Ook voor de Rederscentrale is het immers een prioriteit om een zo veilig mogelijke werksituatie te creëren.

De Rederscentrale streeft ernaar om ten laatste tegen 30 juni 2011 zo veel mogelijk rederijen te overtuigen om deel te nemen aan dit project. Bij een eventuele later verplichting van een dergelijk systeem, zal de huidige subsidieregeling immers geen ondersteuning meer bieden.

1.2.5 Beleid met oog op de optimalisering van de rentabiliteit van de vissersvloot

1.2.5.1 Self-sampling

In 2010 werd de constructieve samenwerking tussen de sector (Rederscentrale) en de wetenschap (ILVO) intensief verder gezet. Via verschillende proefprojecten en diverse werkgroepen werken beide partijen samen aan een duurzame toekomst voor de visserij.

In 2010 kwam daarbij een initiatief om waardevolle gegevens aan boord van vissersvaartuigen te laten aanvaarden als wetenschappelijke basis voor het bepalen van een beleid. Op voorstel van de Rederscentrale stelden wetenschappers van het ILVO een protocol op dat duidelijk omschreef hoe de bemanningen de gegevens moeten verzamelen en rapporteren. Er werd ook een korte opleiding van de betreffende bemanning voorzien.

Dit proefproject kadert voorlopig in het gedachtegoed om meer informatie te verkrijgen rond de aanwezigheid van kabeljauw in het I.C.E.S. gebied VII f,g en met een grote nadruk op de aanwezigheid in de maanden februari en maart. Hiermee willen de sector en de wetenschap meer duidelijkheid verkrijgen of de Trevosebox – die gedurende de betreffende maanden gesloten is voor visserij – effectief een paaigebied is voor de kabeljauw. De sector heeft door de jarenlange ervaring op zee immers een gegrond vermoeden dat de paaigebieden van de kabeljauw zich niet jaar na jaar op dezelfde locatie bevinden.

Via dit self-sampling project tracht de Vlaamse visserij bij te dragen om deze en andere lacunes in wetenschappelijke data op te vullen. Aanvullend tracht de Vlaamse visserij hiermee te bekomen dat er kan aangetoond worden dat het sluiten van de Trevosebox gedurende de maanden februari en maart niet langer opportuun is. Ook in 2011 zal – voornamelijk gedurende de periode februari en maart – de sector haar bijdrage leveren aan het selfsampling project. Tevens zal er bekeken worden in welke mate het mogelijk is om een commercieel vaartuig tijdens de sluiting in de Trevosebox toe te laten om daar in aanwezigheid van zeegaande waarnemers metingen te doen naar de aanwezigheid van kabeljauw.

1.2.5.2 Werkgroep 'Veilingen'

Begin november 2010 nam de Zeebrugse Visveiling met de ondertekening van de erfpachtovereenkomst de Exploitatie Vismijn Oostende over en werd de Vlaamse Visveiling met twee vestigingen (Oostende en Zeebrugge) opgericht. Ook voor de reders had dit implicaties. Zo werd het veiltarief in Oostende onmiddellijk opgetrokken tot 6,5 %.

De Rederscentrale wenste als producentenorganisatie samen met de Vlaamse Visveiling een werkgroep op te richten waarin in onderling overleg een oplossing gezocht wordt voor de vragen van elke van beide partijen. Begin 2011 worden de eerste bijeenkomsten van deze werkgroep gepland. Onderwerpen die in deze werkgroep besproken kunnen worden zijn onder anderen de procedures van het vis lossen, kwaliteitscontrole, kosten, vergoedingen...

In deze werkgroep - maar ook rechtstreeks met de kopers - wordt tevens besproken hoe het aanbod optimaal kan afgestemd worden op de vraag en vice versa. Dit in het kader van de duurzaamheidsovereenkomst van het aanbieden van een product op de meest ecologisch verantwoorde momenten en dit zo goed mogelijk te laten samenvallen met de economische doelstellingen om de juiste prijs bij eerste verkoop te kunnen bereiken. Het vermijden van ondermaatse vissen en volwassen exemplaren tijdens paaiperiodes is een initiatief dat in beide doelstellingen past.

1.2.5.3 VESPAS

In 2010 kreeg de Rederscentrale de goedkeuring voor ondersteuning van het VESPAS-project. In het project "VESPAS" wil de Rederscentrale samen met het ILVO, de Vlaamse en Europese overheden, en de betrokken rederijen de verdere mogelijkheden van de passieve visserij onderzoeken voor de Belgische vloot. Het was de bedoeling om zoveel mogelijk te leren van de ervaringen van de huidige warrelnetvisserij teneinde een handleiding op te maken die geschikt is voor startende jonge ondernemers/reders of bestaande rederijen die de overstap willen wagen.

Met dit project was het de bedoeling om verder in te spelen op het brandstofintensieve karakter van de traditionele boomkor. Sleepnetvisserij is immers zeer effectief in het vangen van vis maar hiervoor wordt een prijs betaald onder de vorm van grondstoffen zoals brandstof, staal en netwerk. Hoewel er reeds verschillende inspanningen geleverd zijn door de sector om brandstofreducerende maatregelen te nemen, vormen de hoge uitbatingkosten en het vooruitzicht van stijgende en mogelijk sterk schommelende prijzen een hypotheek op de toekomst van de vloot. Een diversificatie van visserijmethodes kan een dergelijk risico matigen.

Met de komst van twee nieuwe passieve visserijvaartuigen werd het passieve visserij vlootsegment gevoelig uitgebreid. Via het VESPAS-project werden er mogelijkheden gecreëerd om in het beheer van het ILVO Visserijtechniek passief vistuig aan te kopen waarmee verschillende testen zullen gedaan worden. Op die manier hoopt men de gedeelde kennis van het passief vissen ten voordele van het gehele segment uit te breiden.

In 2011 wordt het VESPAS-project verder gezet en zal er een aansluitend project onder promotorschap van de Rederscentrale ingediend worden waarbij er verdere onderzoek zal gedaan worden om de rentabiliteit van het passieve visserij vlootsegment te optimaliseren.

1.2.5.4 Werkgroep Passieve Visserij

In de schoot van de Rederscentrale verenigde het passieve visserij vlootsegment zich in de Werkgroep Passieve Visserij om gezamenlijke problemen specifiek aan het betreffende segment te inventariseren en indien nodig door te geven aan het secretariaat van de Rederscentrale. Zo kon bijvoorbeeld de Rederscentrale meehelpen aan een wijziging van het minimum gewaarborgd dagloon waarbij de passieve visserij een speciaal statuut kreeg toebedeeld.

In 2011 wordt er in deze Werkgroep Passieve Visserij verder gewerkt met als doel deze alternatieve visserijtechniek te optimaliseren en de rentabiliteit te verhogen. Het personeel van de Rederscentrale heeft in deze werkgroep een ondersteunende rol.

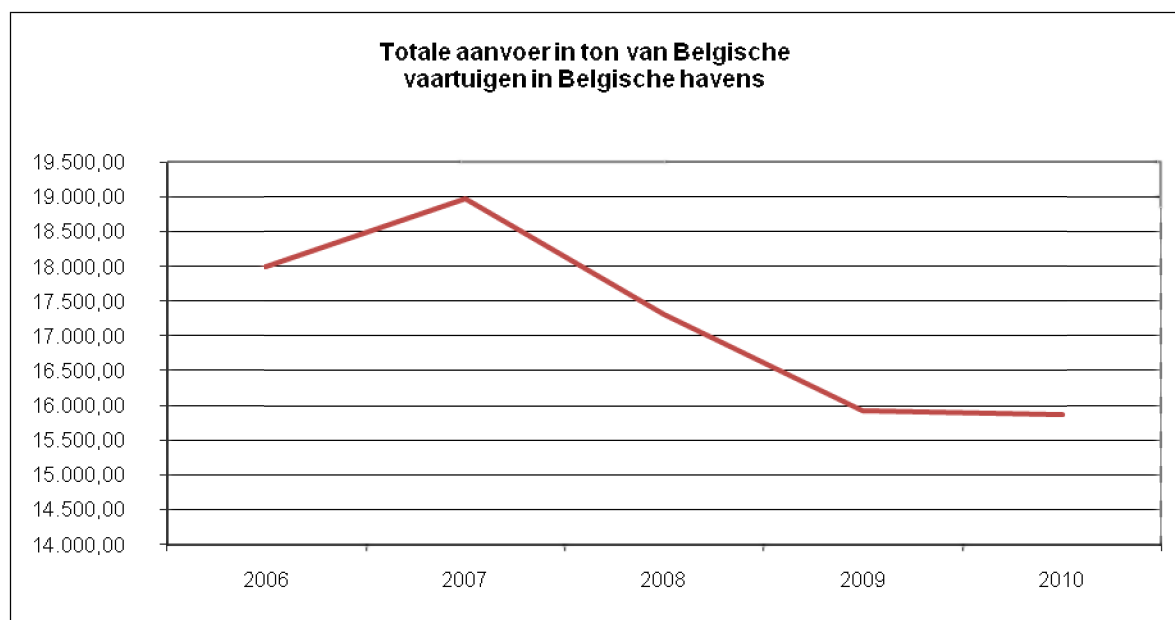
2 Aanvoer, prijzen en quotaregeling 2010

2.1 Resultaten 2010

2.1.1 Aanvoer in 2010

Nadat er in 2008 al verschillende rederijen, door de economische crisis die toen pertinent aanwezig was binnen de Belgische visserijsector, in faling werden verklaard, werd het aantal rederijen in 2009 door de Vloot Aanpassingsregeling nogmaals teruggedroefd. In 2010 kwamen twee nieuwe passieve visserijvaartuigen in de vaart voor rederijen die hun boomkorvaartuig in 2009 in de slooprondte hadden ingeschreven.

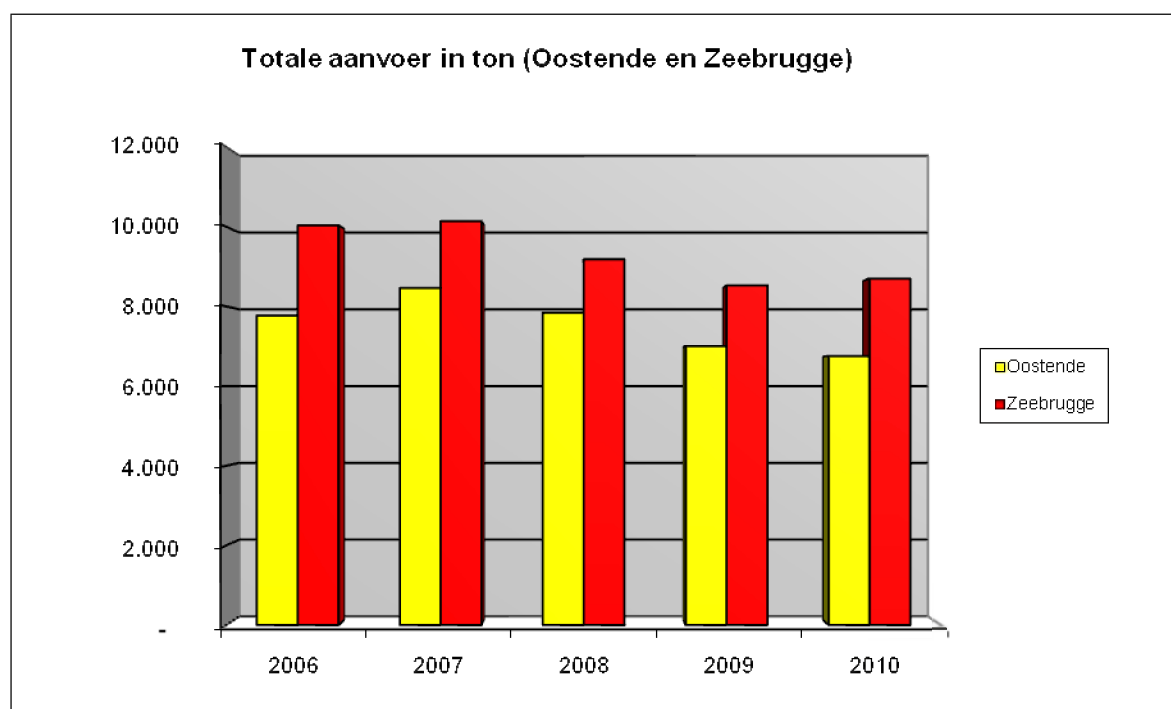
In 2010 werden er voor 15.876.279 kg visserijproducten aangevoerd door schepen onder Belgische vlag in Belgische havens. Dit betekent een daling van nauwelijks 0,3 % in vergelijking met 2009, waar er nog 15.922.722 kg visserijproducten werd aangevoerd.



Grafiek 3: Totale aanvoer van Belgische vaartuigen in Belgische havens

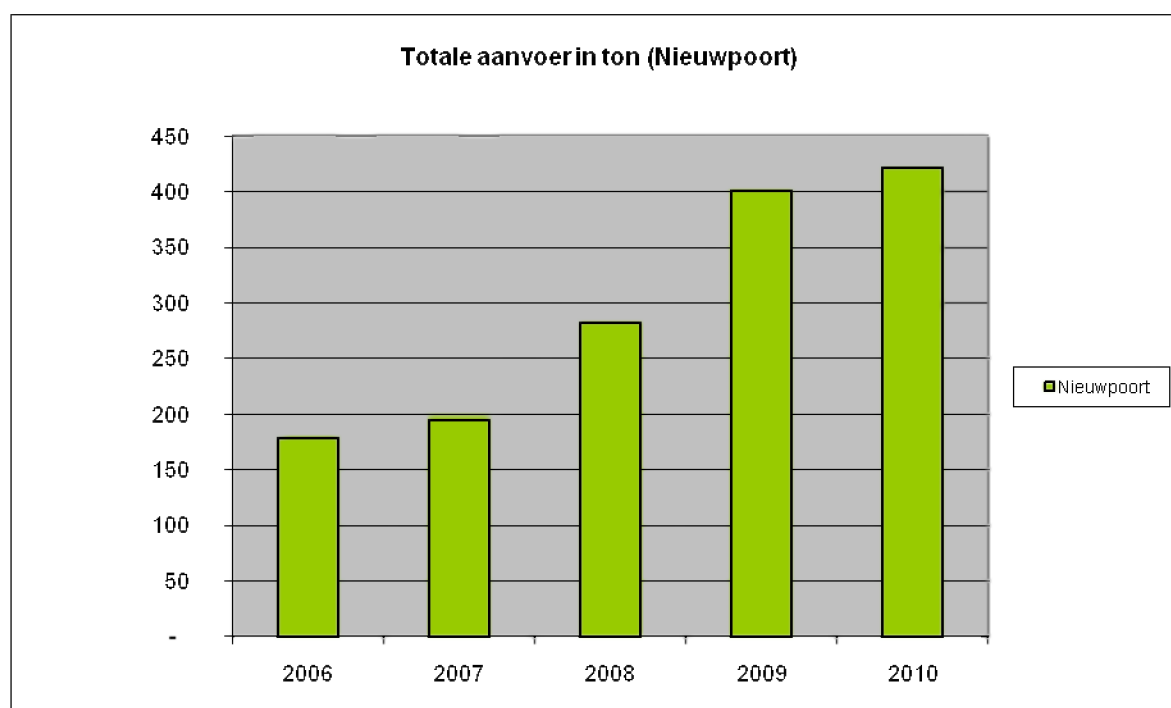
In grafiek 3 merken we, na de stijging van de totale aanvoer in 2007, een constante daling in 2008 en 2009. In 2010 stagneerde de aanvoer min of meer ten opzichte van 2009. In totale waarden werd er in 2010 3.100,56 ton minder vis aangevoerd dan in 2007.

Wanneer we de totale aanvoer gaan splitsen per aanvoerhaven, merken we bij de haven van Oostende een daling op. In Oostende werd er 6.756 ton vis aangevoerd, een daling van 3,5 % ten opzichte van de 7.002. ton aangevoerde vis in 2009. In Zeebrugge werd er in 2010 meer vis aangevoerd dan in 2009. Met een totale aanvoer van van 8.699 ton was dit 2,1 % hoger dan de 8.524 ton in het voorgaande visseizoen. Grafiek 4 maakt duidelijk dat de reeds vastgestelde dalende aanvoer in 2007 zich ook vertaalde in ongeveer constante daling van de aanvoer in de havens Oostende, maar dat er in Zeebrugge voor het eerst terug een stijging in aanvoer was. Nu de beide veilingen gefusioneerd zijn en beide vestigingen zijn van de Vlaamse Visveiling, wordt het uitkijken hoe de aanvoer binnen beide vestigingen zal evolueren.



Grafiek 4: Totale aanvoer in Oostende en Zeebrugge

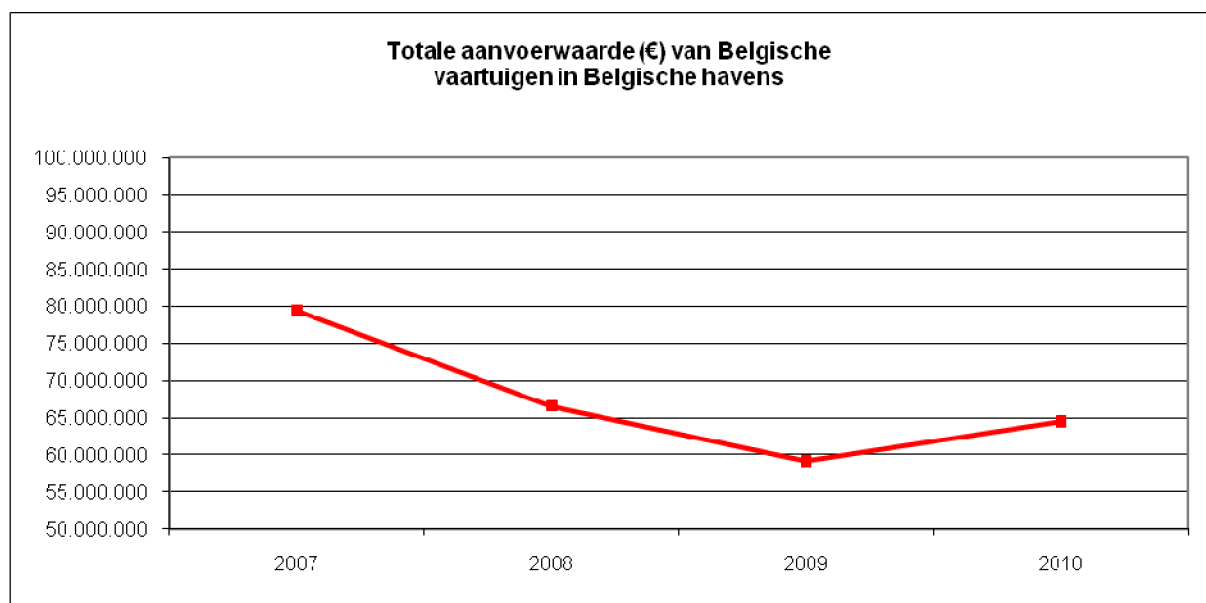
Nieuwpoort daarentegen kende voor het vijfde jaar op rij een stijging in de totale aanvoer. In 2009 werd er 401 ton vis aangevoerd, in 2010 421 ton (+5 %).



Grafiek 5: Totale aanvoer in Nieuwpoort

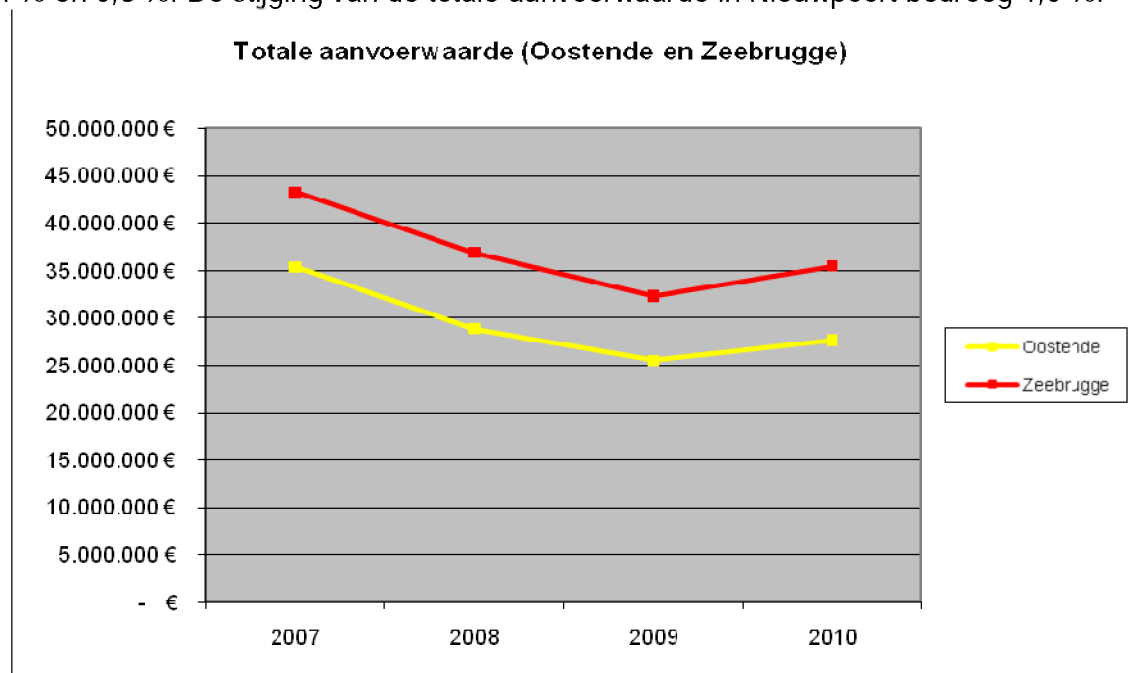
2.1.2 Aanvoerwaarde in 2010

Onlosmakelijk verbonden met de totale aanvoercijfers, is de totale aanvoerwaarde van de visserijproducten. In 2010 bedroeg deze € 64.505.442. In vergelijking met 2009 betekent dit een stijging van 9 %. Voor het eerst sinds 2007 kon de dalende trend in aanvoerwaarde zich bijgevolg herstellen. Gezien de slechts geringe wijziging in aanvoer, was het verschil in 2010 gevoelig merkbaar in de visprijzen. Uitgezonderd pladijs werd er gemiddeld meer betaald voor de vissoorten dan in de voorgaande jaren. De details over de belangrijkste doelsoorten van de Belgische visserij vindt u terug onder hoofdstuk 3.

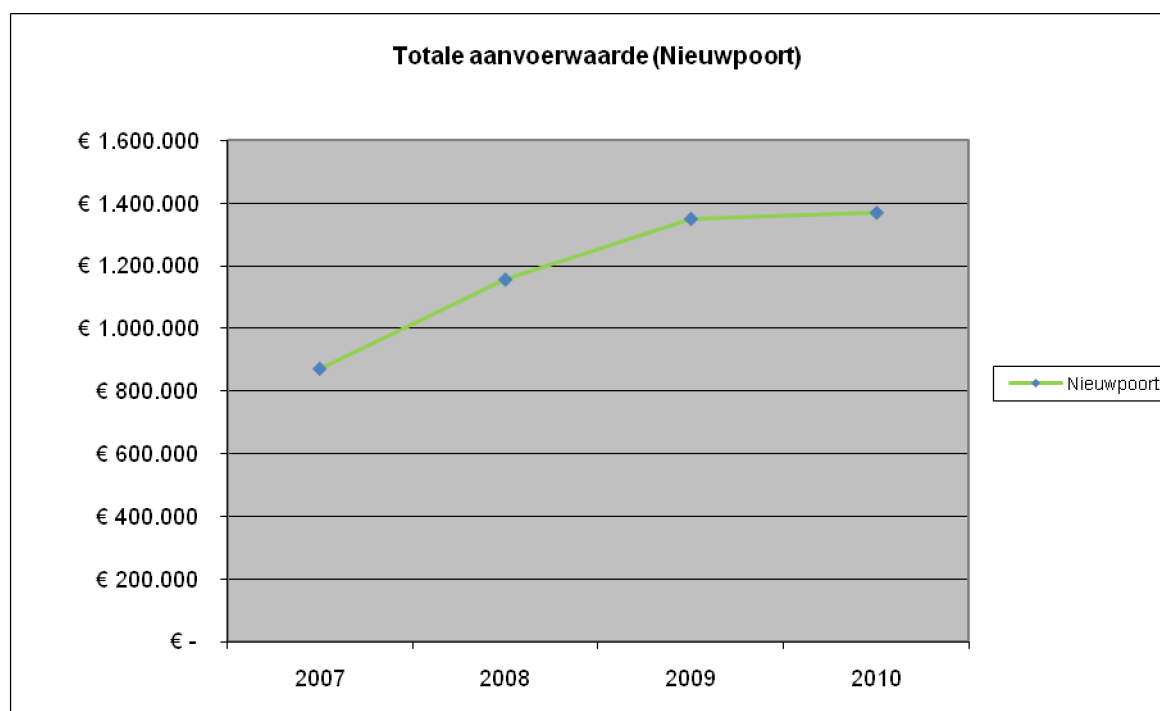


Grafiek 6: Totale aanvoerwaarde van Belgische vaartuigen in Belgische havens

Wanneer we de totale aanvoerwaarde gaan splitsen per aanvoerhaven, zien we dezelfde trend terug. In zowel Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge zagen we dit jaar de totale aanvoerwaarde stijgen. Oostende en Zeebrugge kenden respectievelijk een stijging van 8,4 % en 9,8 %. De stijging van de totale aanvoerwaarde in Nieuwpoort bedroeg 1,5 %.



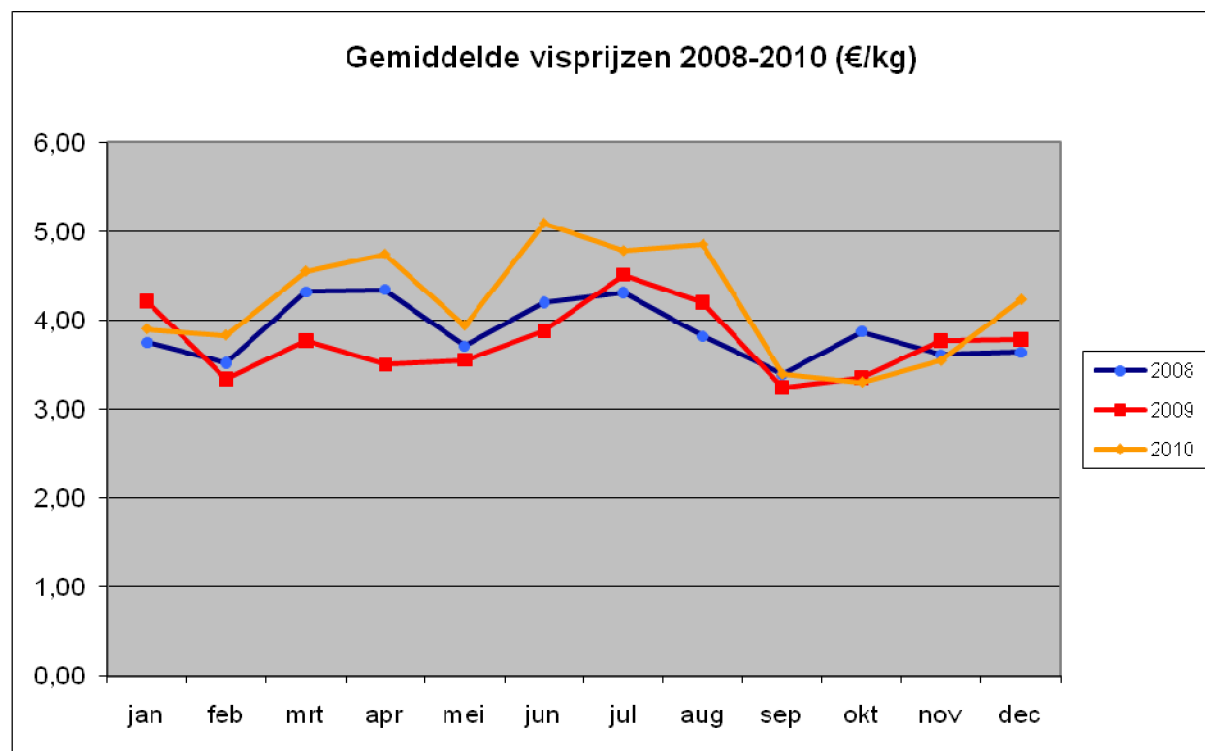
Grafiek 7: Totale aanvoerwaarde in Oostende en Zeebrugge



Grafiek 8: Totale aanvoerwaarde in Nieuwpoort

2.1.3 Gemiddelde visprijzen

Uit onderstaande grafiek 9 zien we duidelijk dat de gemiddelde prijzen over de jaren heen dezelfde trend volgen. Wel valt op dat de gemiddelde prijzen, met uitzondering van de maanden januari, oktober en november, in 2010 behoorlijk boven die van 2008 en 2009 lagen.



Grafiek 9: Gemiddelde visprijzen 2008-2010

2.1.4 Uit de markt genomen

2.1.4.1 Cijfermateriaal

Tabel 1 geeft weer welke hoeveelheden per vissoort uit de markt werden genomen in 2009. Voor de vergelijking worden ook de hoeveelheden uit 2008 naast die van 2009 geplaatst.

Vis- soort \ Jaar	2009		2010	
	Nominaal	% ⁵	Nominaal	% ⁶
Bot	13.350 kg	5,6	9.974 kg	4,8
Engelse Poon	8.573 kg	4,1	9.527 kg	4,1
Garnaal	460 kg	0,1	-	-
Grauwe Poon	1.494 kg	5,9	7.445 kg	25,7
Haring	-	-	15 kg	1,3
Heek	912 kg	2,5	1.201 kg	2,5
Hondshaai	97.078 kg	19,7	75.262 kg	16,0
Horsmakreel	-	-	161 kg	1,7
Kabeljauw	1.299 kg	0,2	93 kg	0,0
Kongeraal	3.310 kg	10,9	2.241 kg	8,5
Koolvis	1 kg	0,0	-	-
Krabbenpoten	-	-	1 kg	0,0
Langoust. (geh)	32 kg	0,1	22 kg	0,1
Langoust. (st)	1 kg	0,0	-	-
Leng	224 kg	0,9	53 kg	0,1
Makreel	11 kg	0,4	-	-
Mul	54 kg	0,2	-	-
Noordzeekrab	11 kg	0,0	114 kg	0,2
Octopus	6 kg	0,0	12 kg	0,0

⁵ Ten opzichte van totale vangst van de betreffende vissoort in 2009.

⁶ Ten opzichte van totale vangst van de betreffende vissoort in 2010.

Overige Demers	9.925 kg	4,1	4.049 kg	1,8
Overige Schaald.	55 kg	13,4	72 kg	12,0
Pijlinktvis	58 kg	0,1	144 kg	0,2
Pollak	-	0,0	2 kg	0,2
Rode Poon	32.082 kg	7,6	7.445 kg	1,9
Rog	18.367 kg	1,4	15.824 kg	1,2
Schar	32.944 kg	7,9	44.691 kg	12,2
Schartong	6.230 kg	5,2	3.306 kg	1,3
Schelvis	29.121 kg	15,6	18.150 kg	8,6
Schol	65.677 kg	1,7	94.619 kg	2,4
Sprot	-	-	280 kg	36,9
Steenbolck	117.945 kg	33,6	115.249 kg	33,7
St-Jakobsschelp.	353 kg	0,1	273 kg	0,1
Tong	8 kg	0,0	-	-
Tongschar	8.216 kg	1,4	2.234 kg	0,4
Wijting	26.241 kg	11,3	10.216 kg	4,2
Wulk	7.156 kg	8,8	1.376 kg	1,2
Zandhaai	2.844 kg	30,2	491 kg	10,3
Zeekat	88 kg	0,0	16 kg	0,0
<u>Totaal</u>	<u>484.126 kg</u>	<u>3,0</u>	<u>421.863 kg</u>	<u>2,7</u>

Tabel 1: Uit de markt genomen hoeveelheden vis in Belgische havens van Belgische vaartuigen

Nadat we in 2009 een meer dan verdubbeling in de opgehouden vis vaststelden, merken we in 2010 een daling van 13 % van de totale uit de markt genomen vis. We merken een opmerkelijke stijging van grauwe poon (398 %), schol (44 %) en schar (36 %). Van rode poon (-77 %), tongschar (-73 %), wijting (-61 %), schartong (-47 %) en schelvis (-38 %) merken we dan weer sterke dalingen van de opgehouden vis.

Wanneer we kijken naar de opgehouden vis ten opzichte de totale aangevoerde vis, merken we dat 2,7 % van de aangevoerde vis opgehouden wordt, terwijl dit in 2009 nog 3,0 % was. Ondanks de genomen maatregelen blijft het bij steenbolck opvallen dat ongeveer één derde van de aangevoerde vis opgehouden wordt. Andere soorten die een verdere aandacht verdienen zijn de hondshaai (16,0 %) grauwe poon (25,7 %) en schar (12,2 %).

2.1.4.2. Tussenkost

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de tussenkost die werd uitgekeerd door de Rederscentrale en de ondersteuning van Europa voor de opgehouden vis in 2010.

	Europa	Rederscentrale
Beschermde vis	102.619,83 €	36.891,26 €
Beschermde vis (nieuwe soorten)	18.920,54 €	23.807,97 €
Niet Beschermde vis	/	2.633,98 €

2.1.4.3. Maatregelen

Gezien de grote opvang van enkele vissoorten in 2009, paste de Rederscentrale in 2010 het vorkstelsel toe voor de opvang van hondshaai en steenbolk. Het vorkstelsel houdt in dat de mogelijkheid bestaat om voor de terugbetaling van de opvang naar de leden van de Rederscentrale, deze met 10 % te vermeerderen of met 10 % te verminderen. Voor de twee eerder vernoemde vissoorten paste de Rederscentrale gedurende het gehele jaar het vorkstelsel met -10 % toe. Met deze aanpassing in de terugbetaling van de opvang beoogde de Rederscentrale de sector te sturen om in bepaalde periodes de vangsten van vissoorten met een minder economisch belang te vermijden om zo de uit de markt genomen vis te reduceren.

Voor hondshaai merken we dat in vergelijking met 2009 (19,7 %) er in 2010 (16,0 %) er per aangevoerde vis minder opgehouden vis was. Voor steenbolk (33,7 % tov 33,6 %) was dit niet het geval. Deze interventie maatregel kende dus wisselend succes.

In 2011 zal het vorkstelsel zeker verder blijven toegepast worden tijdens de eerste twee maanden. Na evaluatie zal er nadien beslist worden of dit stelsel blijft aangehouden worden of niet.

			Officiële Ophoudprijs	Toegepaste Minimumprijs (Vorkstelsel)
Hondshaai	1	G	0,4510 €	0,4059 €
		NG	0,4220 €	0,3798 €
	2	G	0,4510 €	0,4059 €
		NG	0,3940 €	0,3546 €
	3	G	0,3100 €	0,2790 €
		NG	0,2530 €	0,2277 €
Steenbolk	1		0,4500 €	0,4050 €
	2		0,3400 €	0,3060 €
	3		0,2300 €	0,2070 €
	4		0,1800 €	0,1620 €

Tabel 2: Toepassing Vorkstelsel 2011

De Rederscentrale heeft verder de intentie om te bekijken in welke mate zij een rol kan spelen in de vermarkting van steenbolk, hondshaai en schar. Dit met als doel de grote hoeveelheden opgehouden vis in de nabije toekomst te reduceren.

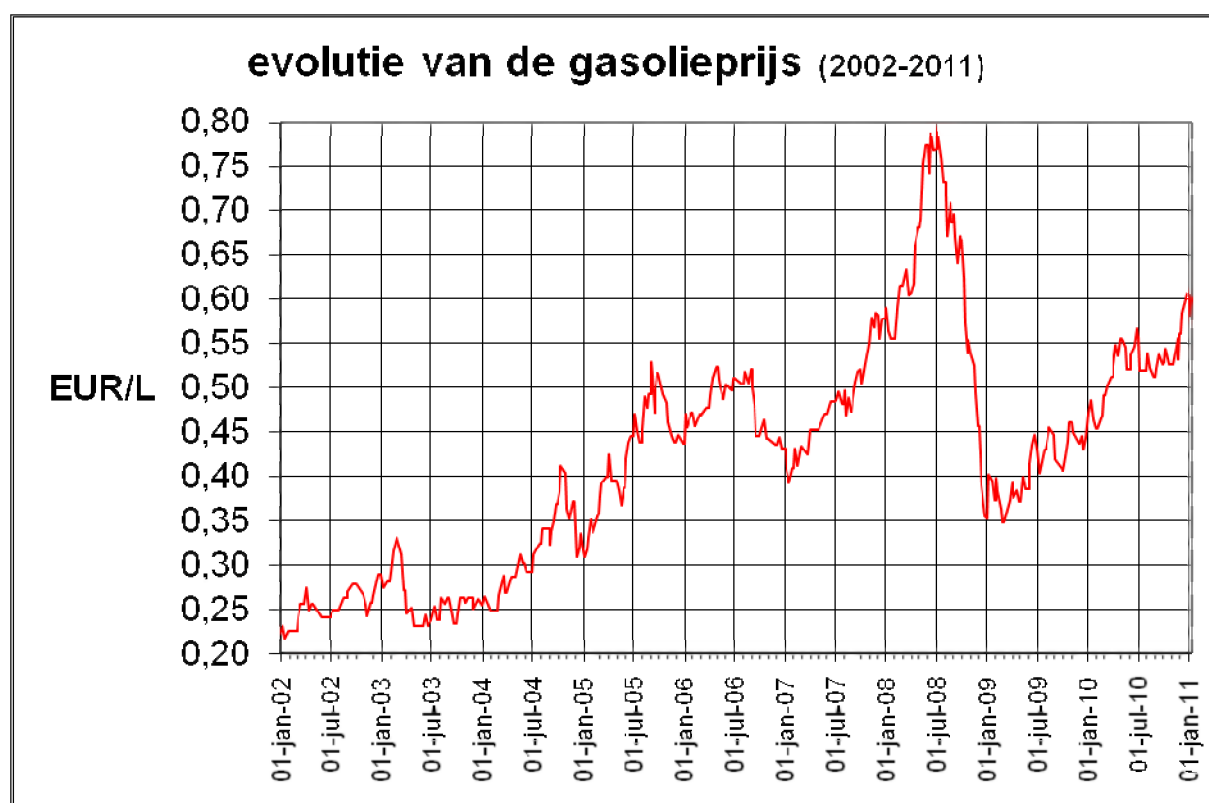
Schol kent voornamelijk in december een grote hoeveelheid opvang. Binnen de Rederscentrale zal er in 2011 bekeken worden welke regelingen getroffen om deze grote opvang in december te reduceren.

2.1.5 Brandstofprijzen

De in 2.1.3 *Gemiddelde Visprijzen* geschetste visprijzen zijn van cruciaal belang voor de rentabiliteit van de vissersvloot. Minstens even belangrijk is de brandstofprijs per liter. Hoewel het verbruik van brandstof de voorbij jaren door allerlei technische maatregelen al fors gereduceerd kon worden, blijft de brandstofprijs een grote kost binnen de bruto-inkomsten van een rederij.

In onderstaande grafiek 10 wordt duidelijk wat de oorzaak was van de grote crisis die de visserij in 2008 trof. Uitgezonderd enkele korte periodes van prijsdalingen, steeg de brandstofprijs sinds 2002 onverminderd. Sinds 2007 kende deze prijzen echter een agressieve toename met een absoluut hoogtepunt in de zomer van 2008. Nog sneller dan de prijsstijgingen, kende de brandstofprijs in het tweede deel van 2008 een opmerkelijke terugval.

Deze terugval zorgde ervoor dat de rederijen eind 2008 opnieuw wat ademruimte kregen. In 2009 merkten we dat de brandstofprijzen langzaam aan terug aan het klimmen zijn. Ook in 2010 bleef deze stijging zich onverminderd doorzetten tot 0,60€ per liter eind december. Voorlopig zitten we nog niet op het niveau van de piek in 2008 (0,78€ per liter), maar bij een verdere stijging van in 2011 zal het voor de sector weer moeilijker en moeilijker worden. De Rederscentrale zal ook in 2011 deze evolutie op de voet volgen. Er wordt nagedacht over hoe een eerste verkoopprijs zou kunnen worden gekoppeld aan de brandstofprijzen.



Grafiek 10: Evolutie van de gasolieprijs 2002-2010

2.2 Quota

De aan België toegekende quota worden op Vlaams niveau beheerd door de Dienst Zeevisserij van de Vlaamse Overheid, Departement Landbouw en Visserij. In haar rol als producentenorganisatie is in de schoot van de Rederscentrale evenwel een quotacommissie opgericht die een adviserende rol speelt naar de overheid toe bij het toekennen van de opvisbare hoeveelheden. Deze commissie is samengesteld uit dertien leden, reders die zowel het groot als het klein vlootsegment vertegenwoordigen.

Sinds begin 2007 is ook een bijkomend overlegorgaan in het leven geroepen voor de leden van het klein vlootsegment. Tijdens driemaandelijks overlegvergaderingen wordt gepoogd een overzicht te geven van de stand van zaken in het beheer van de quota. Specifieke vragen of suggesties inzake quotamaatregelen vanuit het klein vlootsegment, worden op die manier op de agenda van de quotacommissie geplaatst.

Maandelijks wordt het quotaverbruik geëvalueerd en worden aan de hand van het verbruik bijstellingen van de vangsthoeveelheden in de diverse I.C.E.S.-sectoren geadviseerd. Via deze regulering wordt een redelijke spreiding van de vangstmogelijkheden bekomen. Zo wordt in de kuitzieke periode van bepaalde vissoorten de vangstmogelijkheden dusdanig beperkt, teneinde de vispopulatie voldoende kansen te geven zich voort te planten. De quotacommissie volgt daarbij haar visplan dat in november 2010 werd opgesteld in samenspraak met de Dienst Zeevisserij.

Enkele afgevaardigden van de quotacommissie werden vanuit die functie bovendien nauw betrokken bij de onderhandelingen over quotaruilen binnen de Europese Unie. Tijdens de traditionele ministerraad op 13 en 14 december 2010 werd in nauw overleg samen gewerkt om de belangen van de Belgische visserij te verdedigen.

2.3 Maatregelen aanvoer

Ook in 2010 werd het collectief benuttingsstelsel verder gezet. Bij het collectief benuttingsstelsel gebeurt de vangsttoewijzing voornamelijk in functie van het motorvermogen. Toch zijn er voor bepaalde soorten en in bepaalde gebieden nog steeds dagplafonds in werking.

Ook voor 2011 was de quotacommissie vragende partij om ook kabeljauw in de Noordzee toe te wijzen op basis van het motorvermogen, weliswaar binnen het kader van het collectief benuttingsstelsel en de beheersperiodes. De reden hiervoor was dat de toegekende quota niet in relatie staan met wat vissers in werkelijkheid signaleren op zee. Na de verlaging van het quotum in 2010, werd er voor 2011 opnieuw een daling van 20 % doorgevoerd. Hierdoor is de quotacommissie van mening dat de toegekende dagplafonds voor kabeljauw in de Noordzee niet langer werkbaar zijn voor de Belgische vloot.

In 2010 werden de toewijzingsperiodes zoals in 2009, gehandhaafd teneinde de aanvoer te optimaliseren. Voor het grote vlootsegment zijn deze periodes het eerste semester, de maanden juli tot en met oktober en uiteindelijk de maanden november en december. Voor het klein vlootsegment gelden januari-oktober en november-december als beheersperiodes. Wel zal er in de loop van 2011 onderzocht worden of een herziening van de toewijzingsperiodes aangewezen is.

Om de vangst van Noordzeeschol in de kuitzieke periode te ontmoedigen, werd slechts een kleine hoeveelheid schol toegewezen aan de vaartuigen voor het eerste kwartaal van het jaar. Op die manier werd een hefboom ingevoerd voor de kuitzieke schol en werd een reserve opgebouwd die de aanvoerders de kans moesten geven om later in het jaar nog een goede aanvoer te garanderen en tevens een hogere prijs voor de schol te behalen.

De aanvoer werd gestuurd door het aanpassen van de vangsttoewijzingen op basis van kW of per dagplafond. Door de opvangbaarheid af te stemmen op de marktsituatie trachtte men een positieve invloed op de prijsvorming te bekomen. Daarnaast heeft deze maatregel een positief effect op het marktgericht vissen en op het beschikbare quotum. Tevens wordt op die manier ook een gelijkmatige spreiding van de aanvoer in de hand gewerkt, zodat grote prijsschommelingen minder vaak kunnen voorkomen.

Het beperken van bepaalde quota draagt, tot op zeker niveau, bij tot het voorzien van reserves om het seizoen rond te komen. Voor de verwerkende sector en de versmarkt geeft deze aanpak een grotere zekerheid naar voldoende beschikbaarheid van hun producten gedurende het gehele jaar.

Voor de gebieden en soorten waar van toepassing, wordt een verdeelsleutel tussen klein en groot vlootsegment vast gesteld op basis van effectieve aanlandingen gedurende de voorbije 3 jaar. Afwijkingen van dit principe – vooral wanneer vlootaanpassingen zijn opgetreden – worden indien nodig door de quotacommissie geadviseerd.

3 Specifieke aandacht voor de doelsoorten

De vissoorten die hierna besproken worden, vormen het hoofdbestanddeel van de besommingen van onze vissersvloot. Gezien hun voornaamheid wordt zowel door de quotacommissie als de dienst Zeevisserij bijzondere aandacht besteed aan de opvisbaarheid van deze quota. Van cruciaal belang zijn de quotaruilen⁷ die met de naburige lidstaten werden afgesloten waardoor de initiële quotatoewijzing van de Europese Commissie geoptimaliseerd kan worden.

Op basis van de gegevens van de totale aanvoer en aanvoerwaarde onderscheiden we tong, schol, kabeljauw, garnaal, tongschar, rog, tarbot, zeeduivel, griet en Sint-Jakobsschelpen.

In onderstaande gegevens van de doelsoorten wordt er telkens een onderscheid gemaakt tussen de verschillende grootteklassen van de verschillende soorten. Ter verduidelijking geven wij in onderstaande tabel aan hoe deze doelsoorten ingedeeld zijn per grootteklasse.

	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	Klasse V
Tong	> 500	401 - 500	351 - 400	251 - 350	< 250
Schol	> 800	600 - 800	400 - 600	300 - 400	150 - 300
Rog	> 5000	3000 - 5000	1000 - 3000	300 - 1000	
Tarbot	> 5000	3000 - 5000	2000 - 3000	1000 - 2000	0 - 1000
Zeeduivel gekopt	> 4000	2000 - 4000	1000 - 2000	500 - 1000	200 - 500
Zeeduivel mt kop	> 8000	4000 - 8000	2000 - 4000	1000 - 2000	500 - 1000
Tongschar	> 501	301 - 500	< 300		
Kabeljauw	> 7000	4000 - 7000	2000 - 4000	1000 - 2000	500 - 1000
Griet	> 2000	1000 - 2000	500 - 1000	0 - 500	
St.Jakobsschelp ⁸	0 - 6 st	6 - 8 st	> 8 st		

Tabel 3: Onderverdeling doelsoorten per grootteklasse in gram⁹

3.1 Tong

3.1.1 Aanvoer

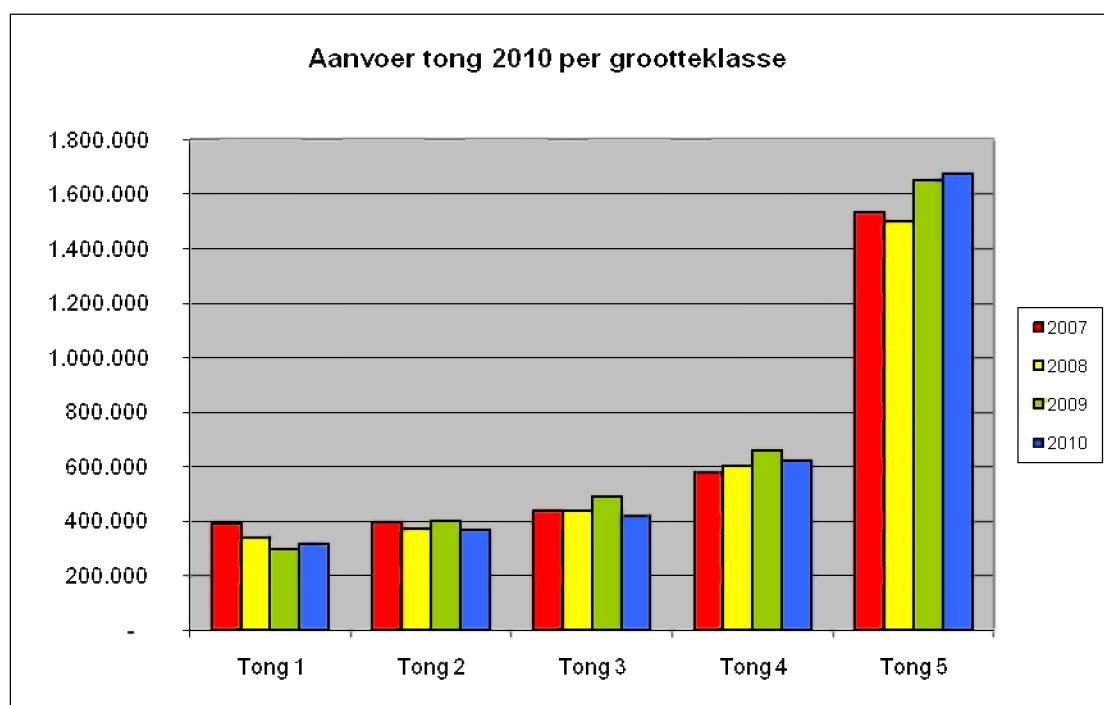
In 2010 werd er een totaal van 3.400.587 kg tong aangevoerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens. Een daling van 3 % in vergelijking met 2009. Vermoedelijk is dit te wijten aan het feit dat 2010 het eerste volledige jaar was dat de gevolgen van de laatste beëindigingsronde merkbaar waren. Naar het totale tongquotum voor België toe, werd er een 78 % van toegestane quotum opgevist.

In de volgende grafiek wordt een overzicht gegeven van de evolutie van de tongaanvoer per grootteklasse. We merken een lichte stijging in de grootste en kleinste grootteklassen, maar een daling in de grootteklassen twee, drie en vier.

⁷ In bijlage is een overzicht opgenomen van de quotaruilen doorheen 2010.

⁸ Voor Sint-Jakobsschelpen wordt er gekeken naar het aantal stuks per kilogram.

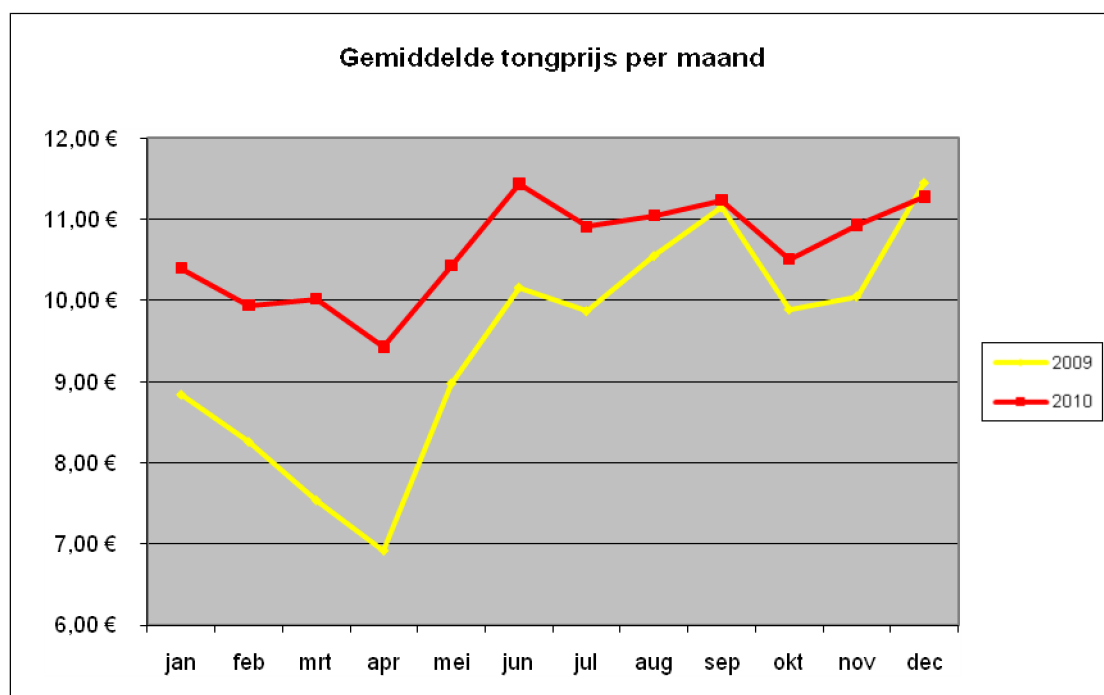
⁹ Bron: Gegevens verkregen van de Vlaamse Visveiling NV.



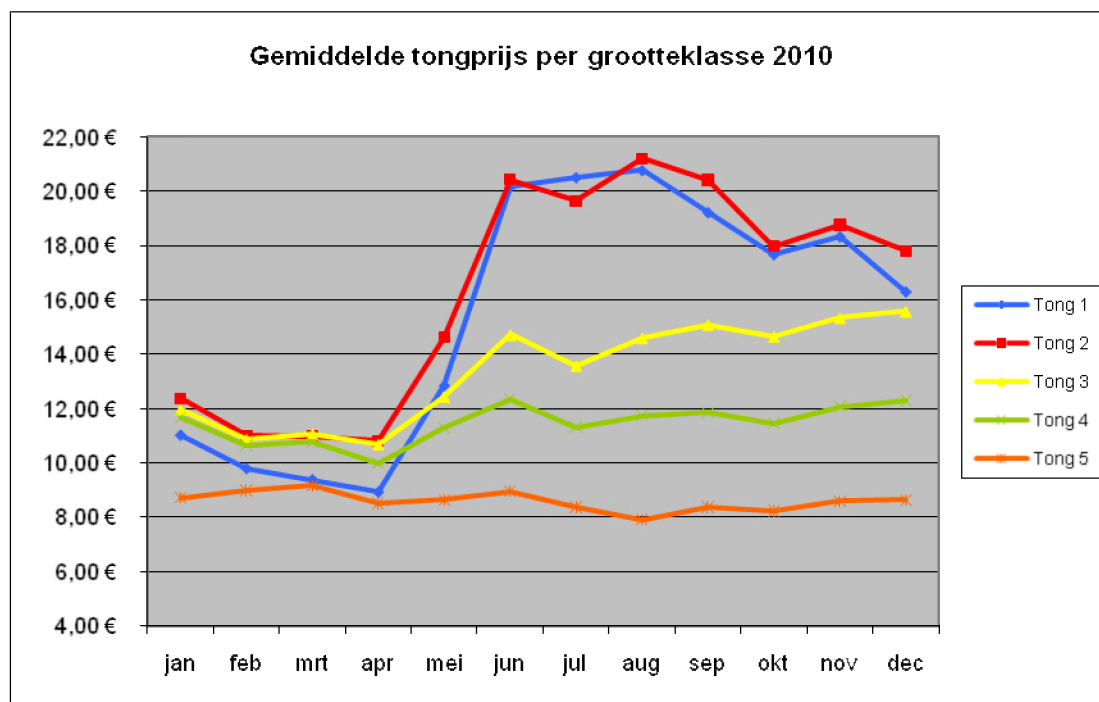
Grafiek 11: Aanvoer tong per grootteklasse 2007 - 2010

3.1.2 Tongprijzen

De gemiddelde tongprijs in 2010 bedroeg 10,54 €, wat een stijging betekende ten opzichte van de prijs in 2009 (9,16 €). In onderstaande grafiek 12 wordt de gemiddelde maandprijs voor tong van 2010 vergeleken met die van 2009. We merken dat gedurende het gehele jaar de prijzen in 2010 beduidend hoger lagen dan in 2009. Vooral in het begin van het jaar liep het verschil op tot één à twee euro per kilogram tong. Gezien de grote aanvoer van tong in de Belgische visserij is de gemiddelde prijs van de tong een waardemeter om het jaar te evalueren. Gezien de degelijke prijzen voor tong was de sector gematigd positief over het visseizoen 2010.



Grafiek 12: Gemiddelde tongprijs per maand 2009-2010



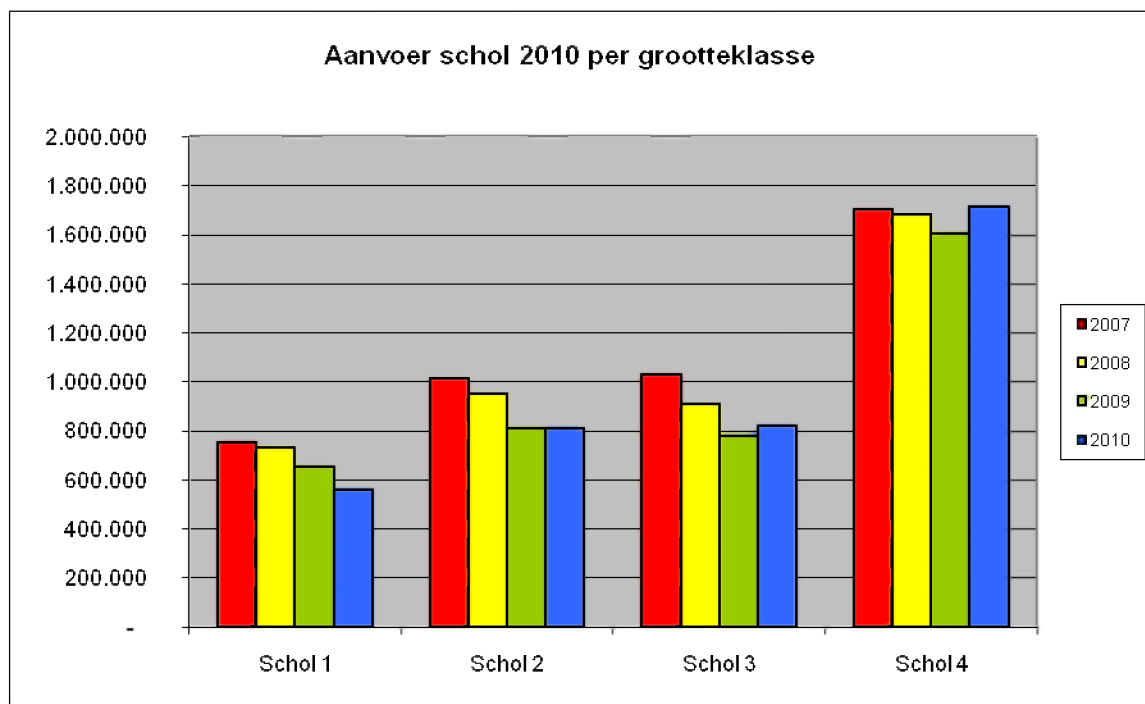
Grafiek 13: Gemiddelde tongprijs per grootteklasse 2010

Wanneer we meer specifiek gaan kijken naar de prijs per grootteklasse in grafiek 13, zien we het belang van de zomerperiode voor de grote sorteringklassen. In het begin van 2010 lagen de tongprijzen voor de verschillende grootteklassen enorm dicht bij elkaar. Pas vanaf mei zagen we voor een stuk een differentiatie tussen die verschillende sorteringklassen. De campagne van de Golf van Biskaje die vanaf juni plaats vindt, speelt duidelijk een grote rol in de prijszetting van de tong.

3.2 Schol

3.2.1 Aanvoer

In 2010 werd het scholquotum voor België voor 88 % opgevest. Daarvan werd er een totaal van 3.909.698 kg schol aangevoerd in Belgische havens; een stijging van 1 % in vergelijking met 2009 als gevolg van een quotastijging. In de volgende grafiek wordt een overzicht gegeven van de evolutie van de scholaanvoer per grootteklasse.



Grafiek 14: Aanvoer schol per grootteklasse 2007 - 2010

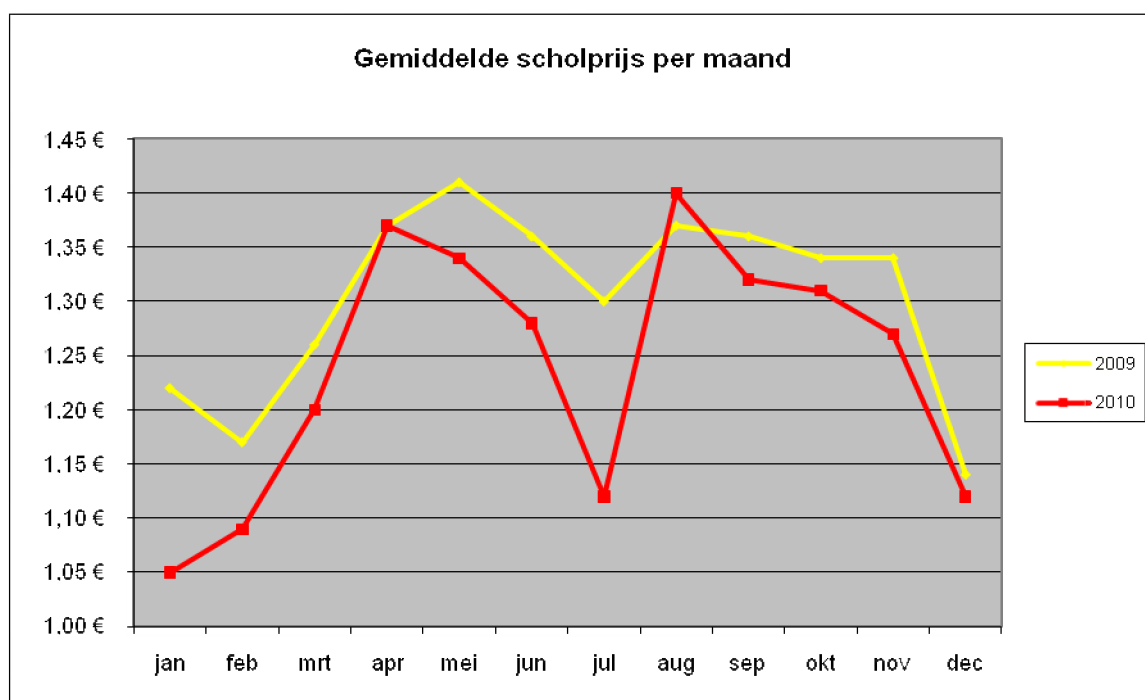
De dalende trend sinds 2007 werd in 2010 omgebogen. Enkel voor de grootste sorteringsklasse noteerden we een lagere aanvoer dan in 2009.

3.2.2 Scholprijzen

De gemiddelde scholprijs in 2009 bedroeg 1,24 €, wat een verdere daling betekende ten opzichte van de prijs in 2009 (1,31 €). Sinds 2008 merken we dus reeds een prijsdaling van maar liefst 31 %. Gezien de grote aanvoer van schol in de Belgische visserij, betekent deze prijsdaling een serieuze domper op het financiële resultaat van de sector.

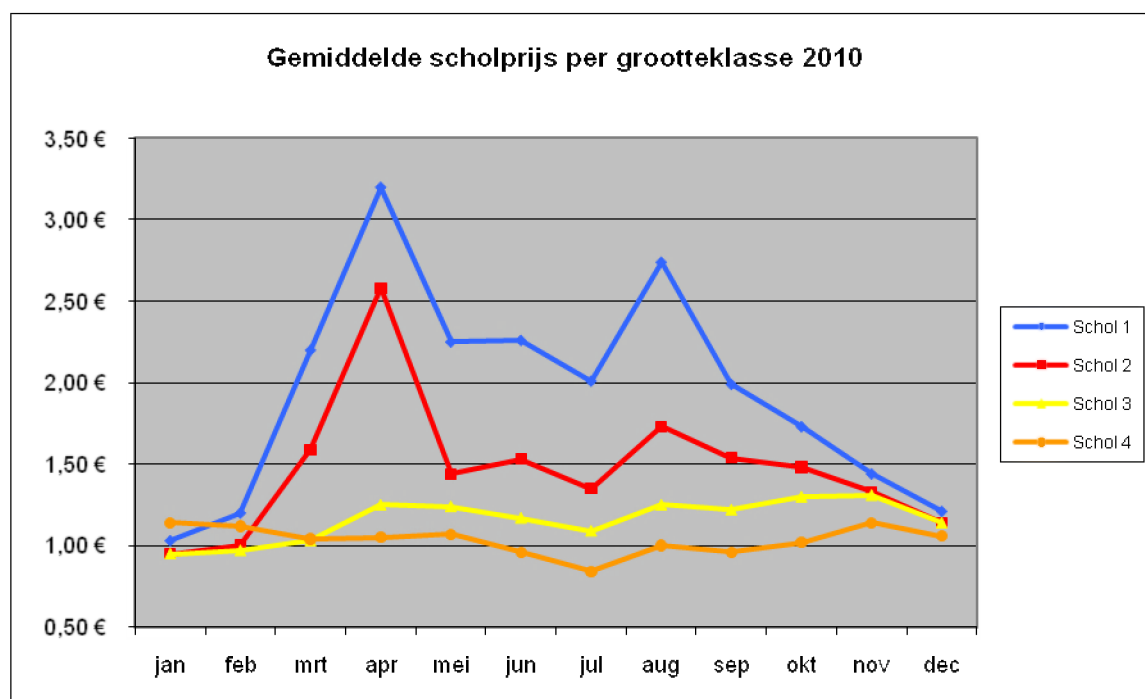
In onderstaande grafiek 15 wordt de gemiddelde maandprijs voor schol van 2010 vergeleken met die van 2009.

Op quasi geen enkel moment in het jaar kon de prijs van schol in 2010 die van 2009 evenaren. Enkel in de maanden april en augustus werd er in 2010 evenveel of meer betaald voor een kilogram schol dan in 2009. Met dieptepunten van 1,05 € en 1,12 € is dit een duidelijke voortzetting van de ineenstorting van de scholprijs eind 2008. Met vooral de grote opvanghoeveelheid en de lagere prijzen in de laatste maand van het jaar, zal de Rederscentrale kijken welke acties kunnen ondernomen worden om zowel de prijzen voor de schol te verbeteren en de opvanghoeveelheid gedurende deze laatste maand te verminderen.



Grafiek 15: Gemiddelde scholprijs per maand 2009-2010

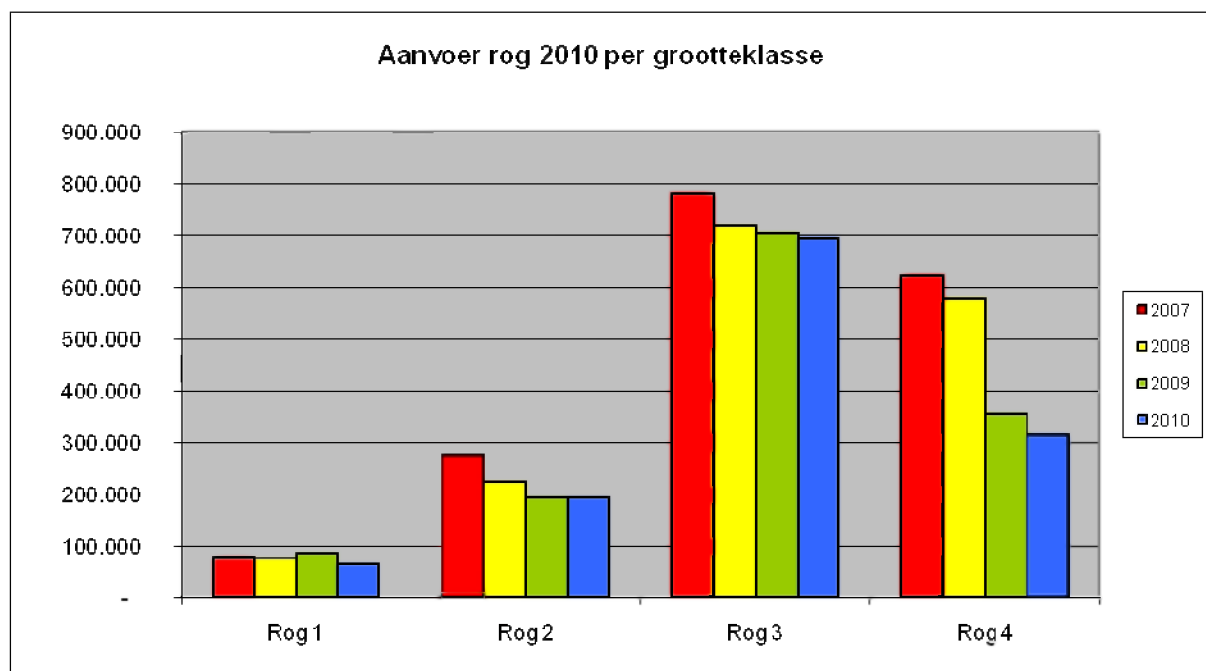
Wanneer we meer specifiek gaan kijken naar de prijs per grootteklasse, zien we dezelfde lijn als bij de gemiddelde prijs van schol, voornamelijk bij de grotere sorteringklassen. In het begin van 2010 lagen de scholprijzen voor de verschillende grootteklassen enorm dicht bij elkaar. Pas vanaf april zagen we voor een stuk een differentiatie tussen de verschillende sorteringklassen. Naar het jaareinde toe daalt de prijs van de hogere sorteringklassen tot het niveau van de lagere.



Grafiek 16: Gemiddelde scholprijs per grootteklasse 2010

3.3 Rog

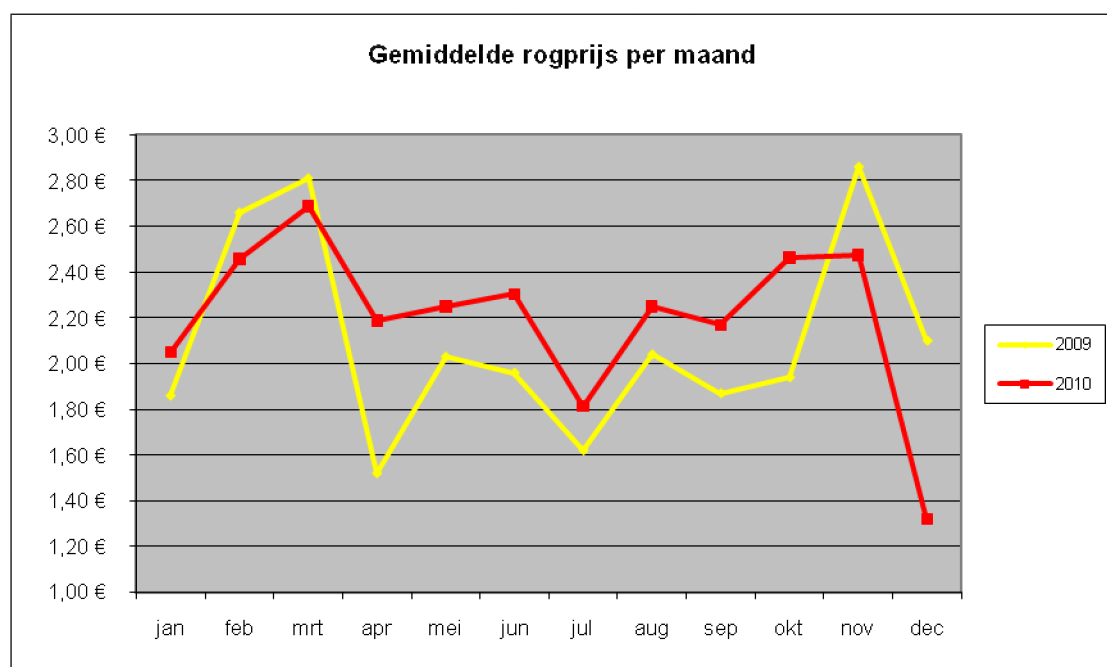
3.3.1 Aanvoer



In de Belgische havens werd er in 2010 269.890kg aangevoerd ofwel 82 % van het totale rogquotum. Dit betekende een daling van 5,4 % in vergelijking met 2009. Deze daling was merkbaar in alle grootteklassen. Deze daling in aanvoer sinds 2009 kunnen we verklaren door het feit dat er sinds 2009 een quotum werd ingesteld voor de roggen. De spectaculaire daling van de kleinste soort sinds 2009 kunnen we tevens verklaren door de invoering van een nationale minimum aanlandingsmaat van 50 cm in 2009.

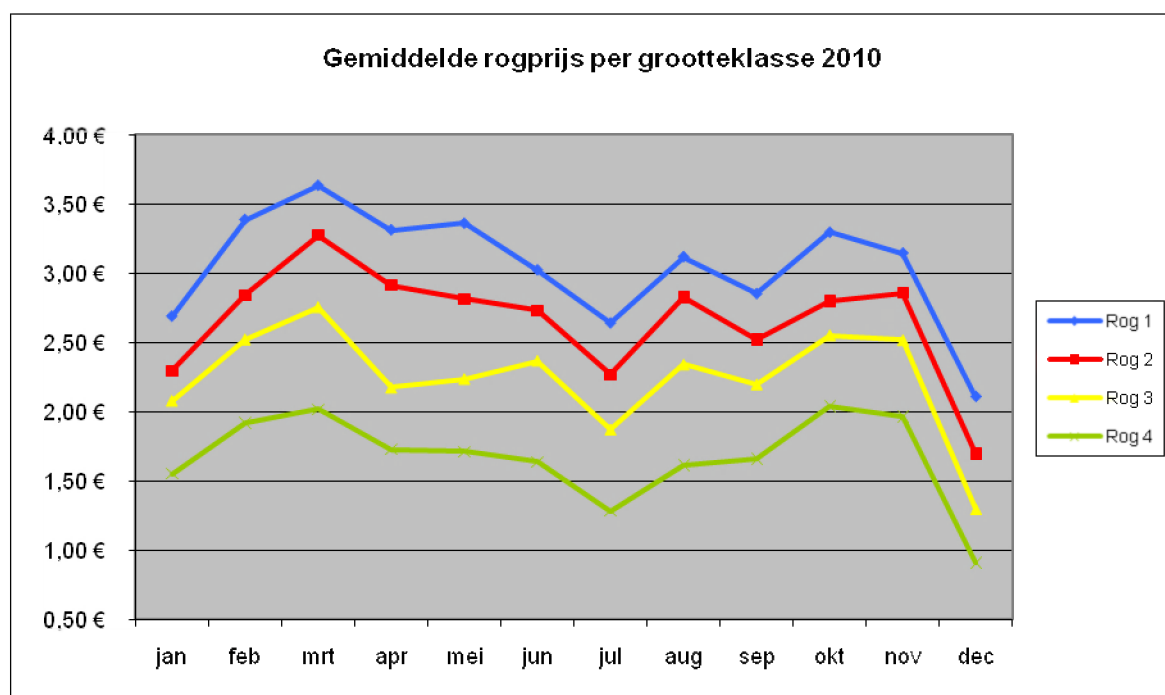
3.3.2 Rogprijzen

De gemiddelde rogprijs in 2010 lag met 2,16 € per kg zo'n 6,7 % hoger dan in het voorgaande visseizoen. Een mogelijke verklaring hiervoor ligt in de lagere aanvoerhoeveelheid van rog. Wanneer we gaan kijken naar de gemiddelde prijs per maand, zien we enkel in de maanden februari, maart, november en december een lagere gemiddelde prijs in 2010 dan in 2009. Wel zien we terug een duikvlucht van de prijzen naar het jaareinde toe.



Grafiek 18: Gemiddelde rogprijs per maand 2009-2010

Wanneer we specifieker per grootteklasse gaan kijken, merken we dat alle sorteringklassen de curve van de gemiddelde prijs volgen. Tevens blijft het onderscheid in prijs tussen de sorteringklassen gedurende geheel 2010 gerespecteerd.



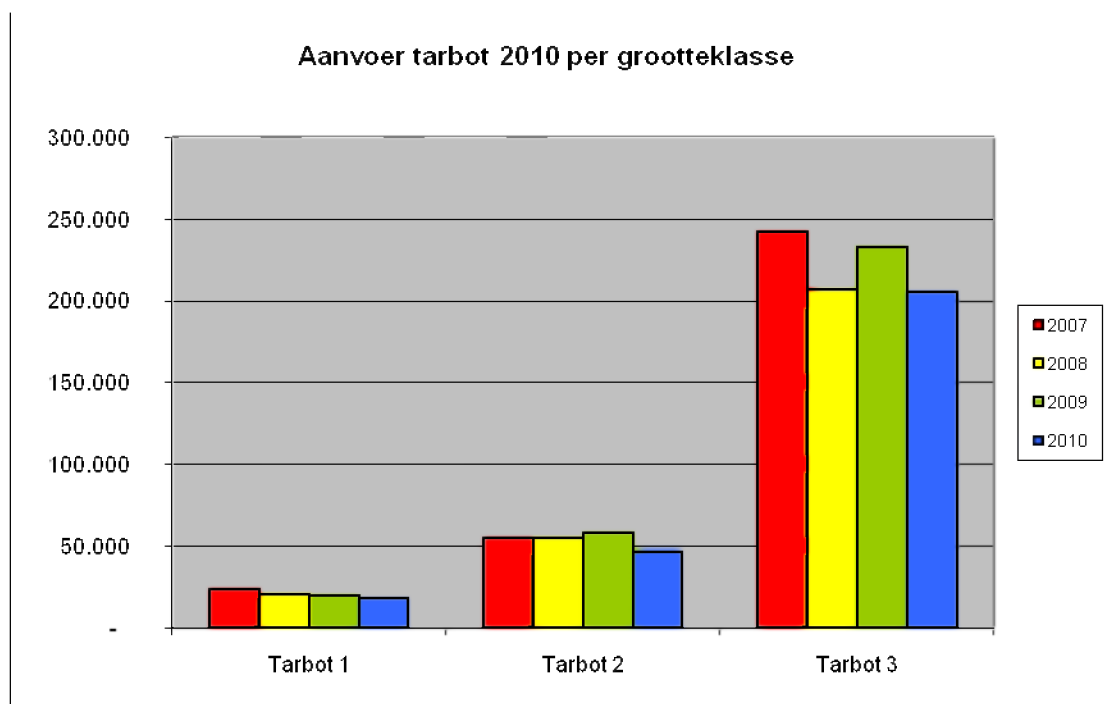
Grafiek 19: Gemiddelde rogprijs per maand per grootteklasse 2010

3.4 Tarbot

3.4.1 Aanvoer

In 2010 werd er een totaal van 269.890kg tarbot aangevoerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens. Een daling van 13,4 % in vergelijking met 2009. Binnen de quota worden tarbot en griet samen als één entiteit beschouwd, waarbij in 2010 daarvan 73 % werd opgevist.

In iedere grootteklasse werd er in 2010 minder aangevoerd dan de voorgaande jaren.

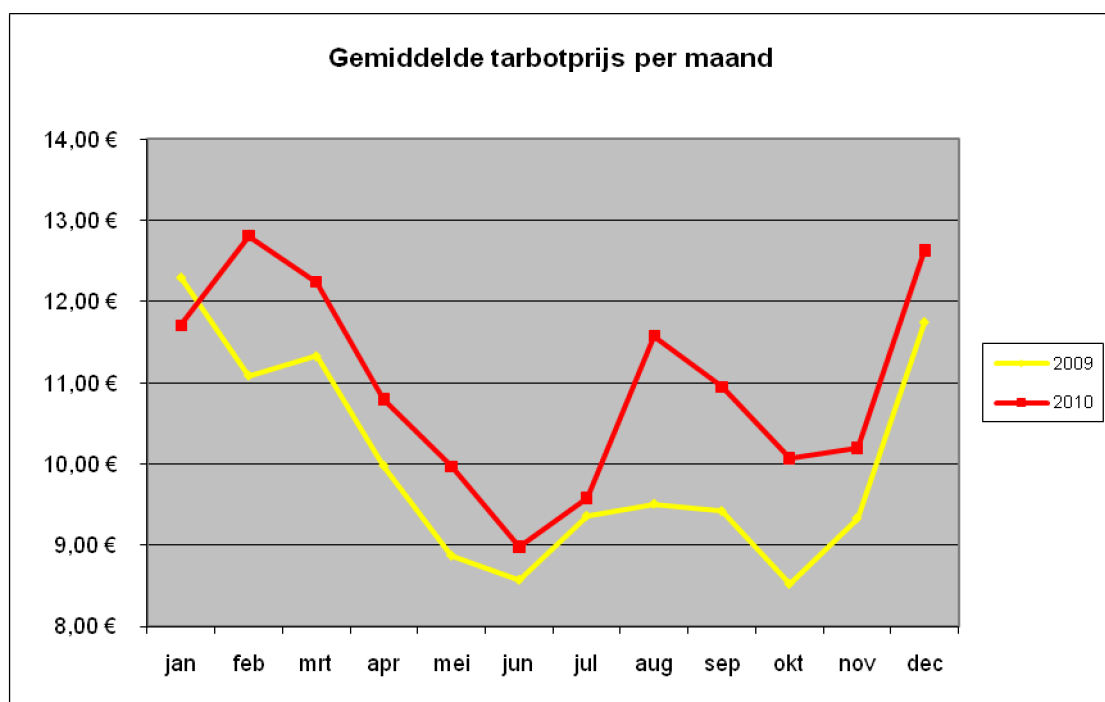


Grafiek 20: Aanvoer tarbot per grootteklasse 2007-2010

3.4.2 Tarbotprijzen

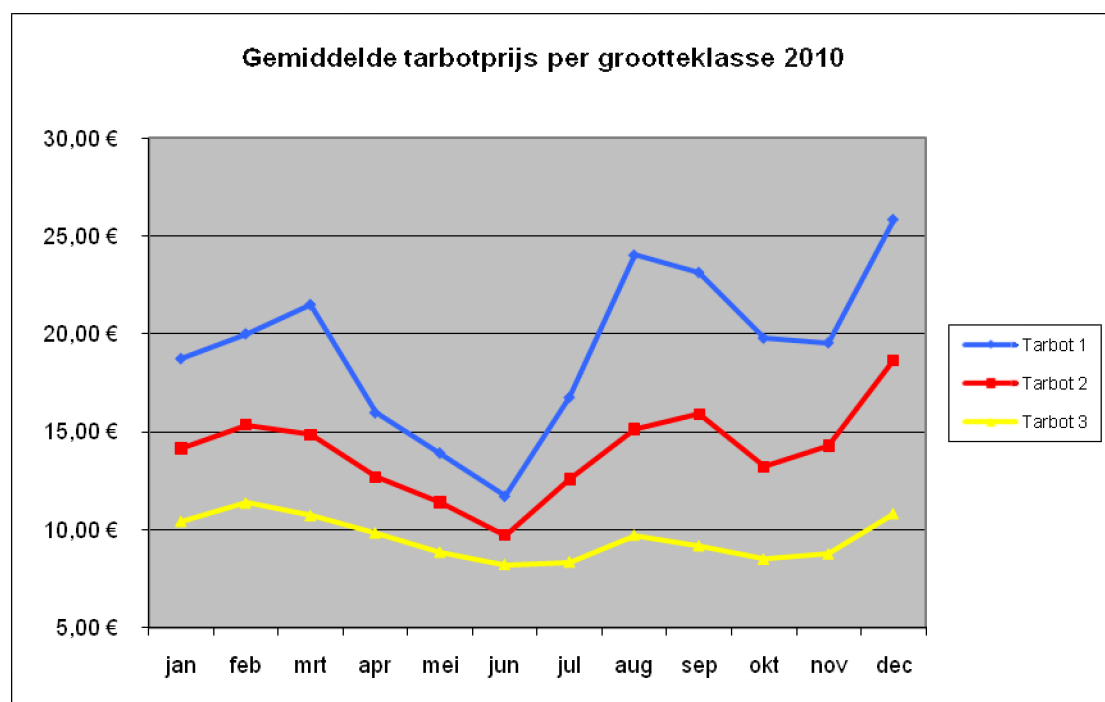
De daling van de aanvoer is misschien de oorzaak van de prijsstijging in 2010 voor tarbot. Gemiddeld werd er voor één kg 10,99 € betaald; 11 % meer dan in 2009.

Wanneer we de vergelijking per maand bekijken, merken we dat de gemiddelde prijs in 2010 gelijkloopt met deze van 2009, maar quasi steeds één euro hoger. Enkel in januari werd er gemiddeld meer betaald in 2009 dan in 2010 voor één kilogram tarbot.



Grafiek 21: Gemiddelde tarbotprijs per maand 2009-2010

Ook bij tarbot worden de grootteklassen weerspiegeld in de prijsvorming: de grootste tarbotten zijn tevens de duurste. Ook zien we een gelijklopende curve bij de verschillende sorteringklassen en de gemiddelde maandprijs voor tarbot, waarbij vooral de piek tijdens de eindejaarsperiode opvalt.

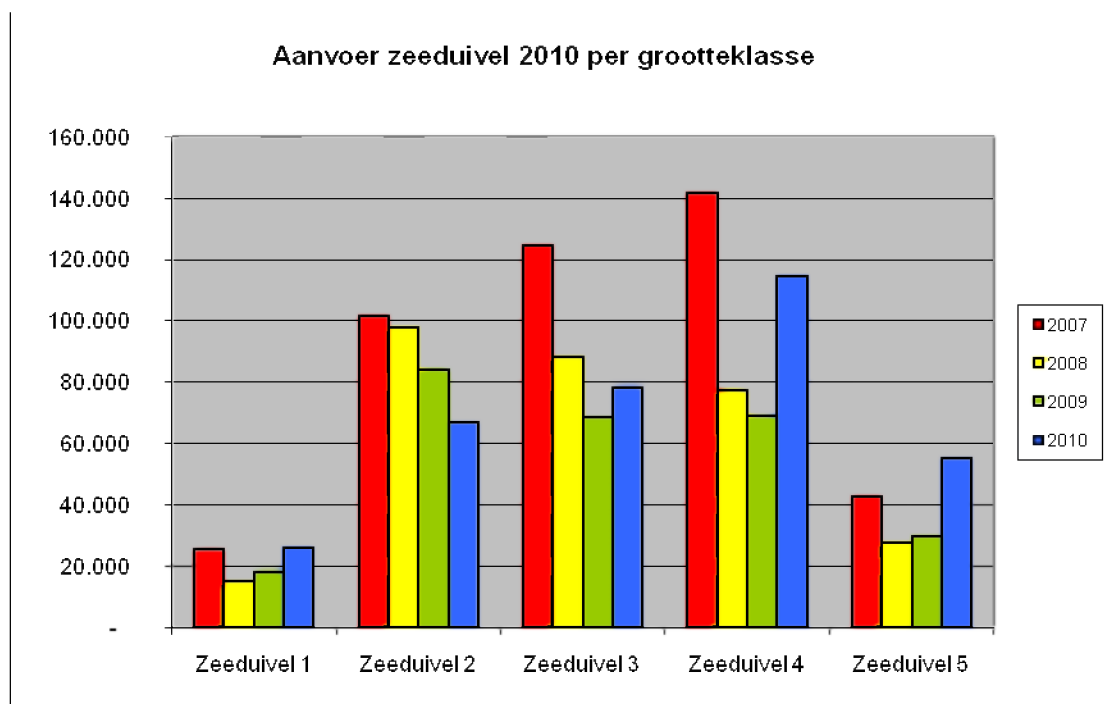


Grafiek 22: Gemiddelde tarbotprijs per grootteklasse 2010

3.5 Zeeduivel

3.5.1 Aanvoer

In totaal werd er in 2010 341.369 kg zeeduivel aangevoerd in de Belgische havens. Dit impliceert een stijging van 27 % ten opzichte van 2009. Voor België werd er in totaal 23 % van het totaal toegewezen quotum opgevist. Deze stijging in aanvoer kan misschien verklaard worden door het feit dat de vraag naar zeeduivel groter was vanwege het feit dat zeeduivel in 2010 door de VLAM - sectorgroep Vis werd verkozen tot 'Vis van het jaar'.



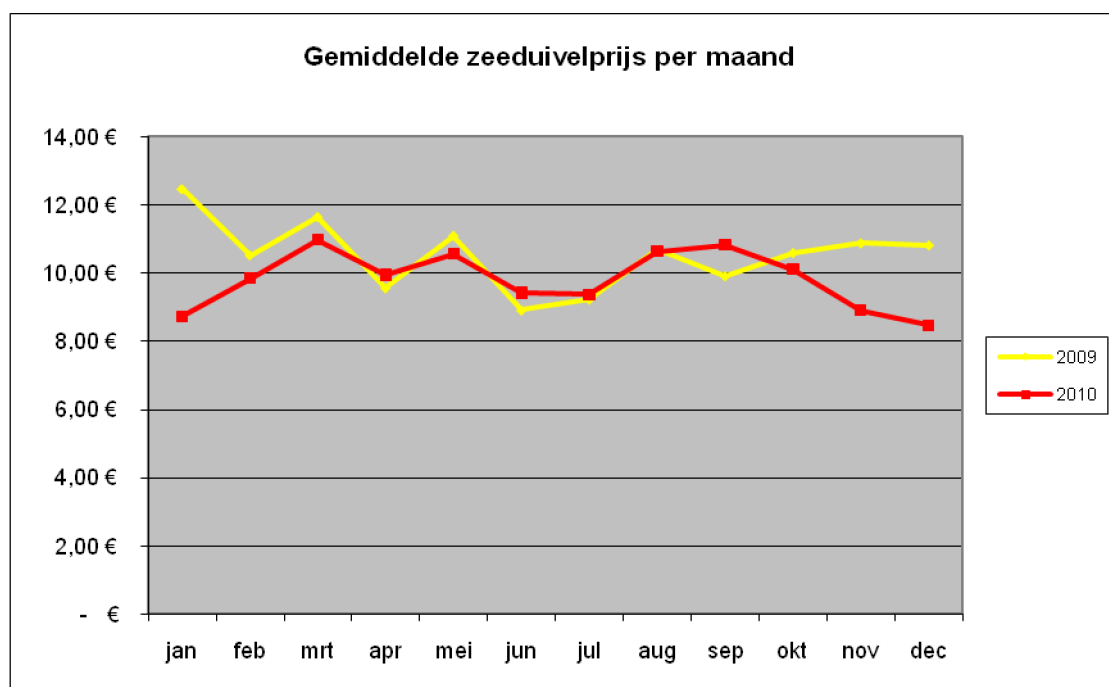
Grafiek 23: Aanvoer zeeduivel per grootteklasse 2007-2010

Vooraf in de kleinere grootteklassen werd er een opmerkelijke stijging in de aanvoer vastgesteld.

3.5.2 Zeeduivelprijzen

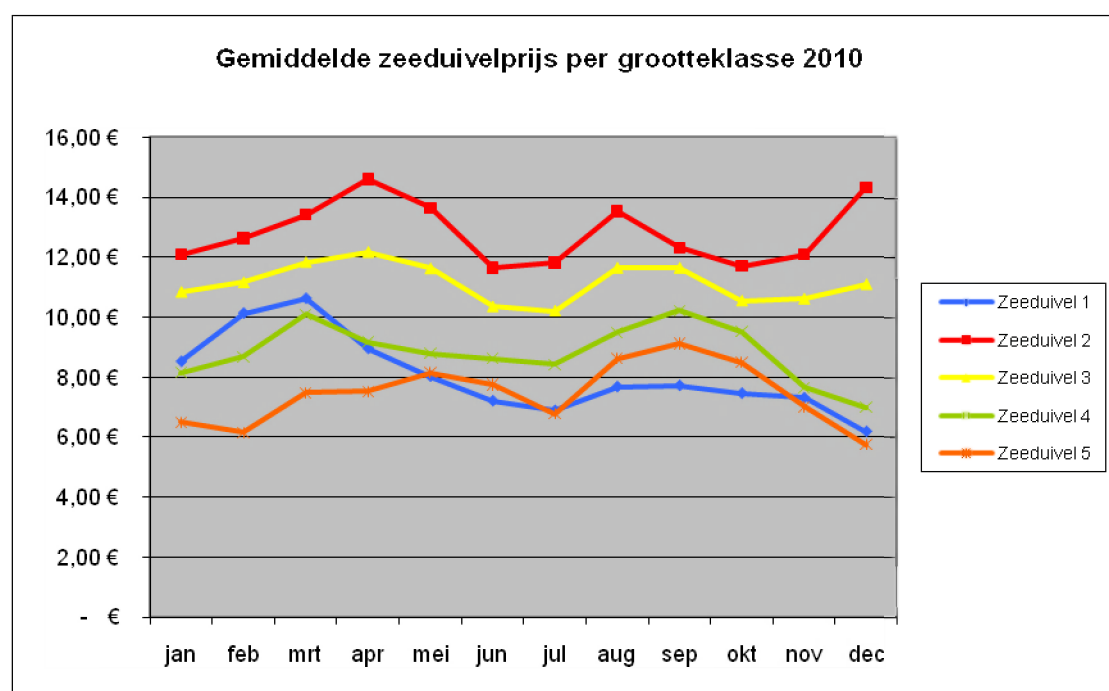
De prijzen die in de veilingen voor staartvis betaald werden, lagen gemiddeld in 2010 op 9,69 €, een 5 % lager dan in 2009. Hoogstwaarschijnlijk kunnen we hiervoor ook de oorzaak vinden in de grotere aanvoer.

Wanneer we per maand gaan kijken naar de gemiddelde prijs voor zeeduivel, zien we voor 2010 een curve die veelal de lijn volgt van 2009, uitgezonderd in januari, september en het jaareinde. In deze periodes lag de gemiddelde prijs in 2010 een stuk lager dan die in 2009.



Grafiek 24: Gemiddelde zeeduivelprijs per maand 2009-2010

Bij het onderscheid per grootteklasse merken we de opvallend lage prijs voor de grootste klasse op. In de maanden juli tot oktober is deze klasse de goedkoopste. De overige klassen volgen wel de curve van de algemeen gemiddelde maandelijkse prijs, met uitzondering van Zeeduivel 2 en 3, die naar het jaareinde toe stijgen in prijs.



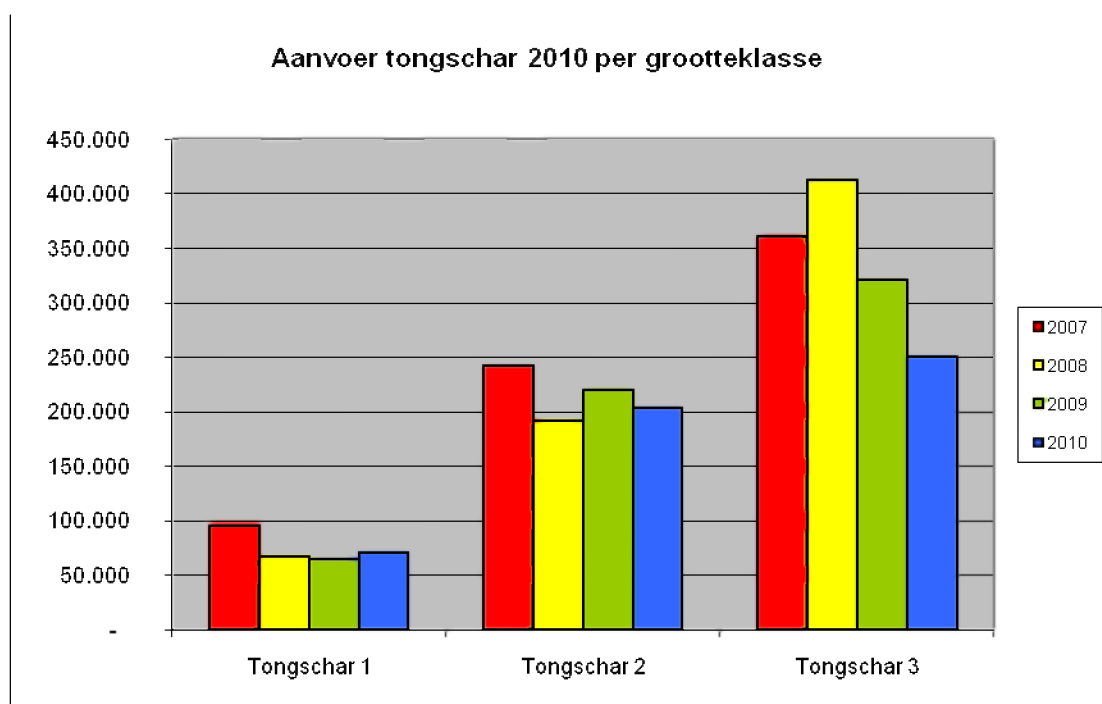
Grafiek 25: Gemiddelde zeeduivelprijs per grootteklasse per maand 2010

3.6 Tongschar

3.6.1 Aanvoer

Ook bij de tongschar zagen we een daling van de totale aanvoer in Belgische havens in 2010 ten opzichte van 2009. In totaal werd er 525.806 kg aangevoerd wat een daling impliceert van 13,4 %.

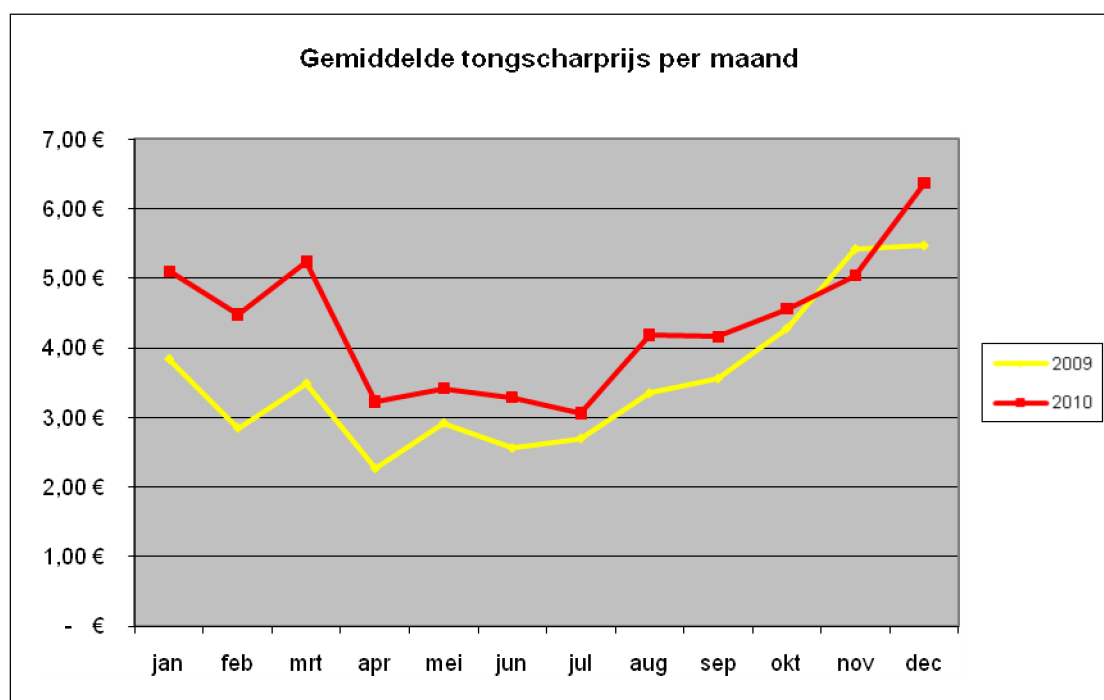
In 2009 werd er tevens 99,8 % van het totale quotum voor tongschar en witje (dat voor wat het quotum betreft als één groep beschouwd wordt) opgevisht.



Grafiek 26: Aanvoer tongschar per grootteklasse 2007-2010

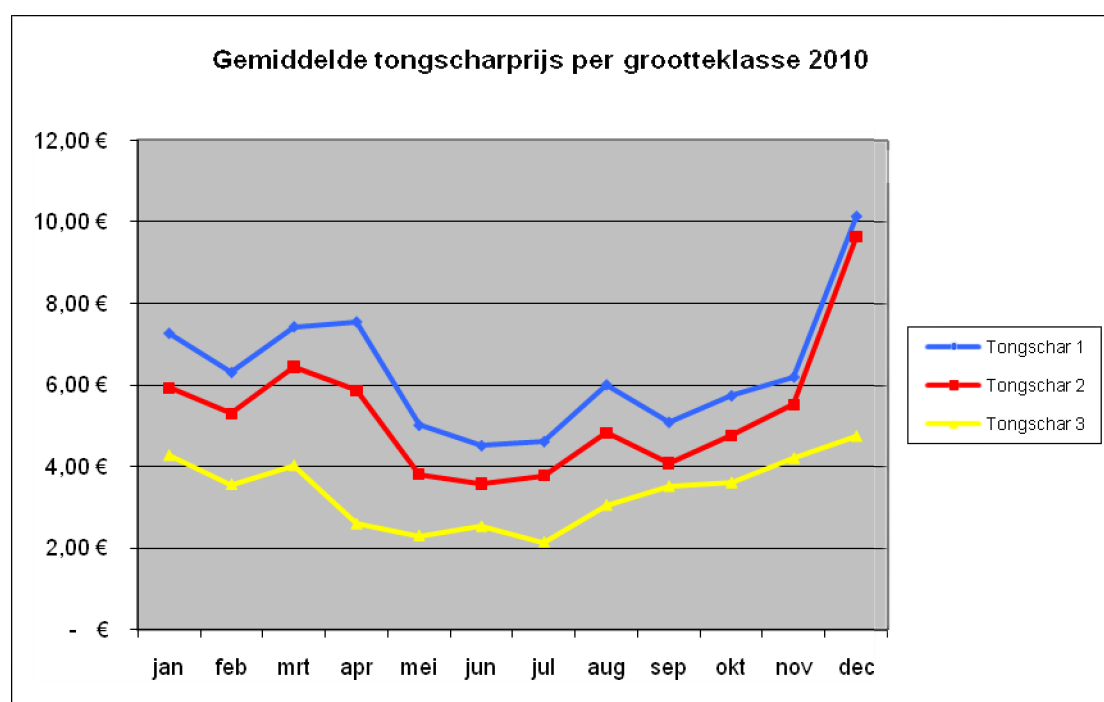
3.6.2 Tongscharprijzen

De gemiddelde prijs in 2010 lag maar liefst 21 % hoger dan in 2009. In 2010 werd er gemiddeld 4,43 € betaald voor één kg tongschar. Wanneer we kijken naar de gemiddelde prijs per maand, zien we dat de gemiddelde prijs in 2010 dezelfde curve volgde als die in 2009, maar steeds één à twee euro hoger. Deze hogere prijzen zijn een verderzetting van de stijging sinds juli 2009.



Grafiek 27: Gemiddelde tongscharprijs per maand 2009-2010

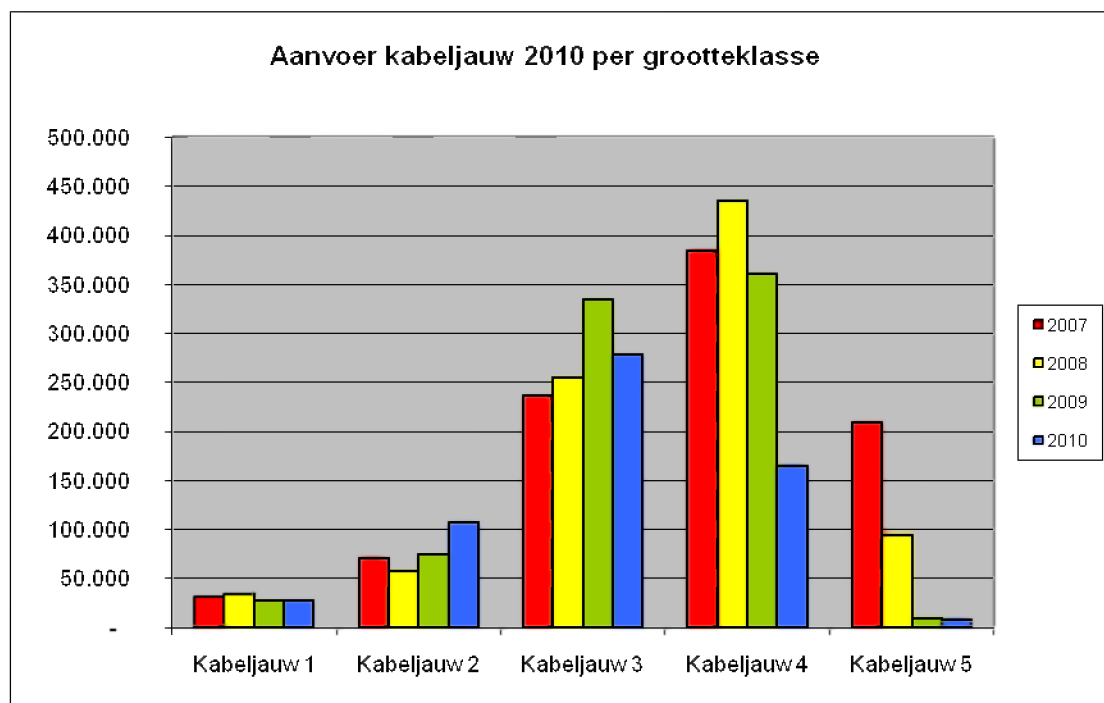
De gemiddelde prijs per maand voor tongschar is min of meer terug te vinden wanneer we de sorteringklassen apart bekijken. Bij de grootste klassen vinden we de stijging naar het jaareinde terug, terwijl die stijging in de prijs van de kleinste klasse beduidend minder fors was.



Grafiek 28: Gemiddelde tongscharprijs per grootteklasse 2010

3.7 Kabeljauw

3.7.1 Aanvoer



Grafiek 29: Aanvoer kabeljauw per grootteklasse 2007-2010

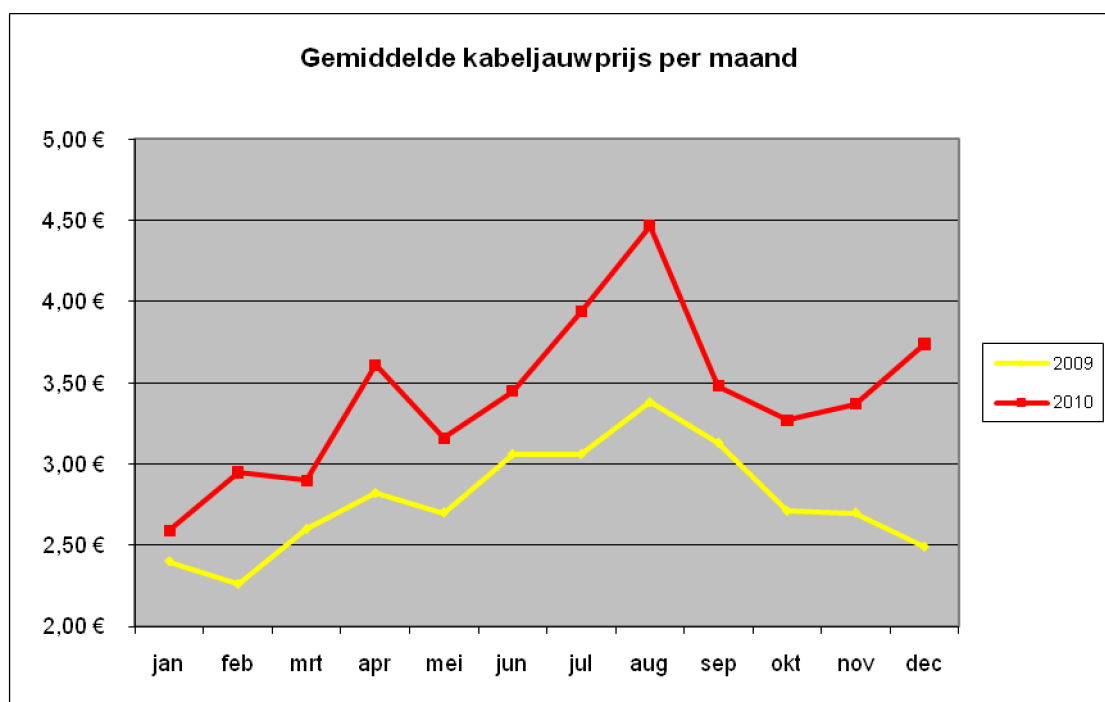
In 2009 werd er een totaal van 587.348 kg kabeljauw aangevoerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens. Een daling van 27 % in vergelijking met 2009 als gevolg van een quotadaling. In de volgende grafiek wordt een overzicht gegeven van de evolutie van de kabeljauwaanvoer per grootteklasse. In totaal werd er in 2010 ongeveer 56 % van het totale quotum opgevist.

Uit grafiek 17 kunnen we enkele opmerkelijke vaststellingen doen. De kleinste kabeljauwklasse is in vergelijking met vorige jaren nog nauwelijks vertegenwoordigd in de aanvoer. Dit is een trend die verder gezet werd sinds 2008 wanneer de nieuwe minimum aanvoerlengte op 50cm werd vastgelegd in plaats van de vroeger gebruikelijke 35cm en dus een gevolg van de technische maatregelen in de Belgische visserij ter vermindering van kleine kabeljauw. In de tweede klasse merken we wel een stijging op ten opzichte van de vorige jaren. In de overige selectieklassen zien we kleinere (klasse 1) en grotere dalingen (klasse 3 & 4).

3.7.2 Kabeljauwprijzen

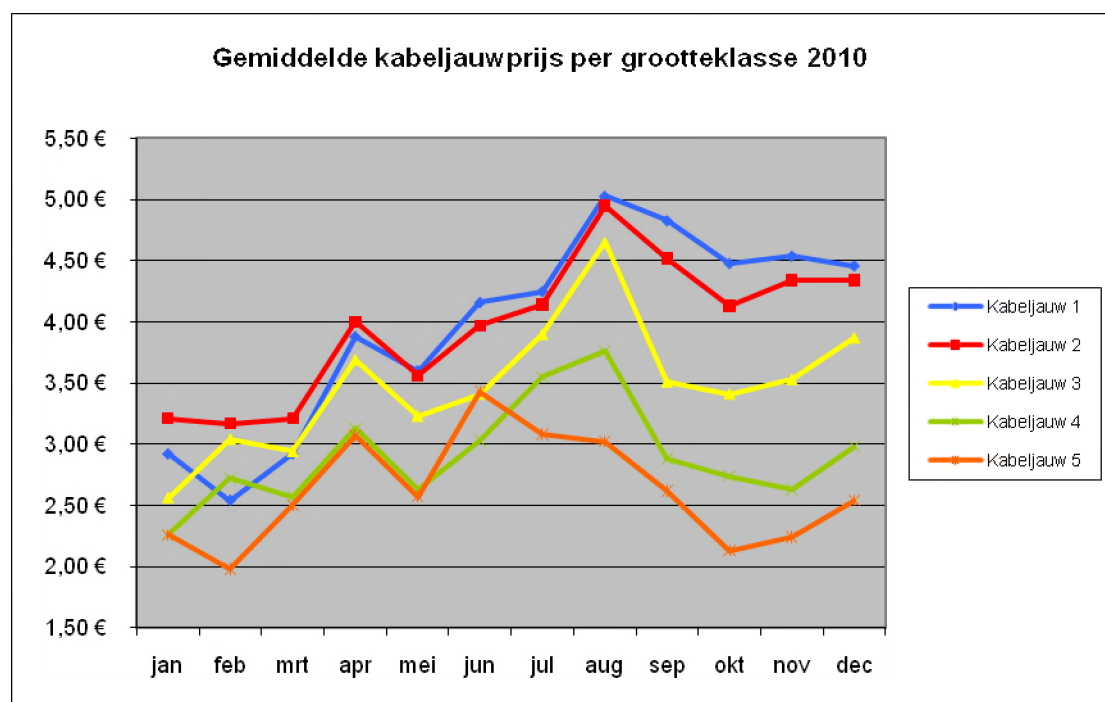
De gemiddelde kabeljauwprijs in 2010 bedroeg 3,26 €; een stijging van maar liefst 20 % ten opzichte van het vorige visseizoen.

De gemiddelde kabeljauwprijzen volgen min of meer dezelfde fluctuaties als die in 2009. Met dit verschil dat naar het jaareinde toe de gemiddelde prijs steeg terwijl deze in 2009 in dezelfde periode daalde. Daarenboven merken we op de voor kabeljauw de gemiddelde prijs van 2010 nooit onder die van 2009 kwam.



Grafiek 30: Kabeljauwprizen per maand 2009-2010

Wanneer we kijken naar de gemiddelde prijs per grootteklasse, merken we dat deze prijsverschillen enigszins gerespecteerd worden per klasse. Enkel in het begin van het jaar is de grootste klasse niet de duurste. Gemiddeld volgen onderstaande curven wel de curve van de gemiddelde prijs in 2010.

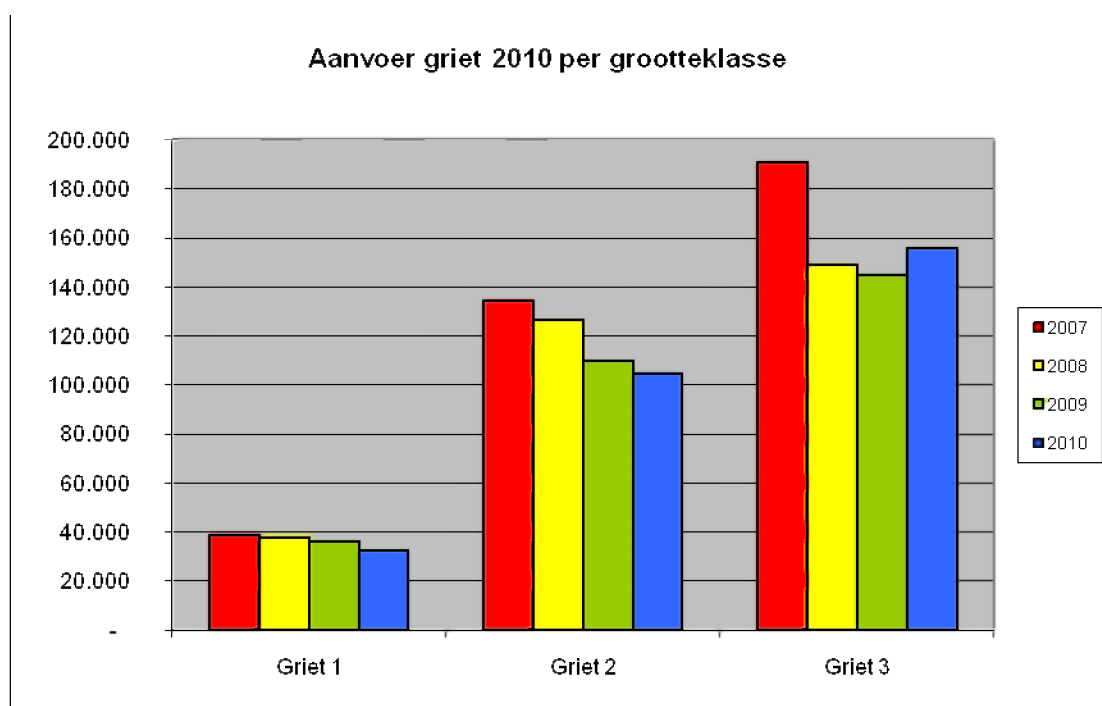


Grafiek 31: Kabeljauwprizen per grootteklasse 2010

3.8 Griet

3.8.1 Aanvoer

In 2009 werd er 1 % meer griet aangevoerd ten opzichte van 2008, wat uiteindelijk resulteerde in een totale aanvoer van 293.299 kg griet. Zoals besproken bij 3.8.1. *Aanvoer Tarbot* worden griet en tarbot samen genomen wanneer het gaat om de quota te bepalen. Van het totale quotum van tarbot en griet werd er 73 % opgevisst.

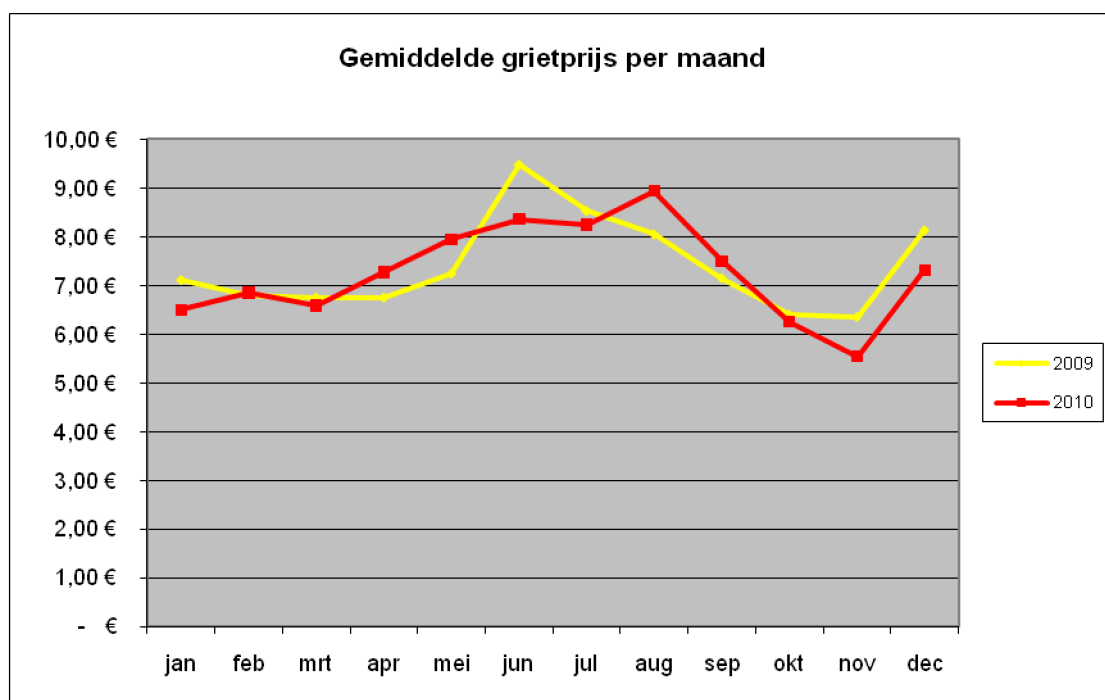


Grafiek 32: Aanvoer griet per grootteklasse 2007-2010

3.8.2 Grietprijzen

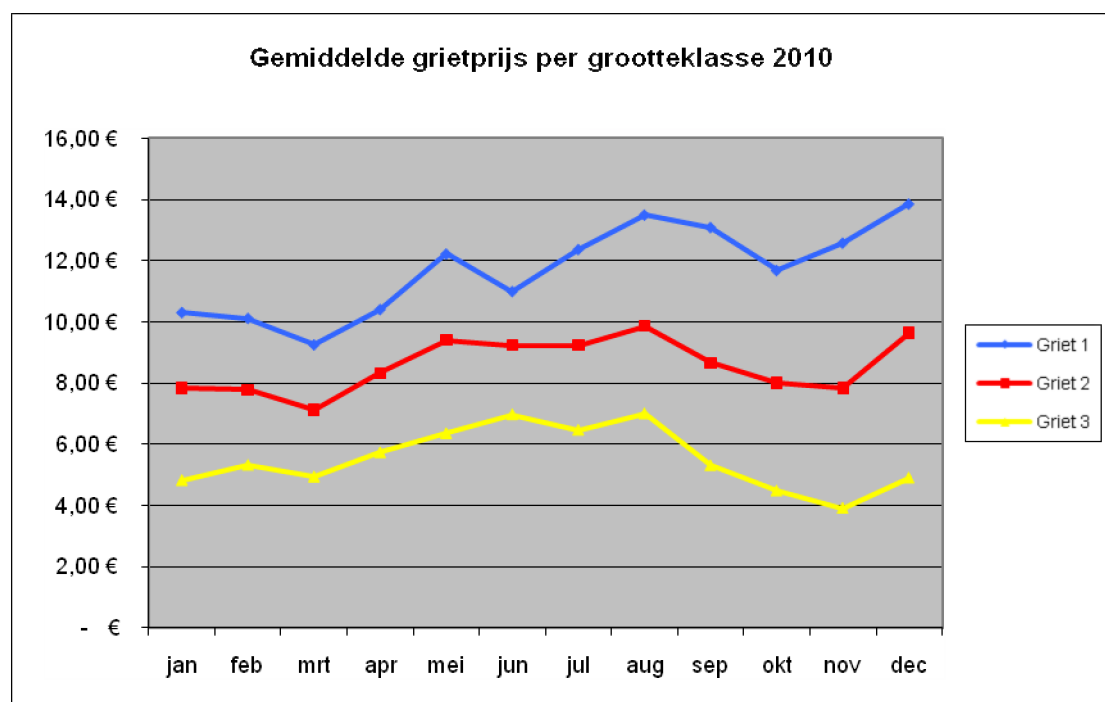
Bij griet daalde de prijs in 2010 ten opzichte van 2009 en dit met 3 % tot 6,90 €/kg.

Bij de gemiddelde prijs per maand zien we globaal in 2008 en 2009 dezelfde trend, waarbij de piekperiode duidelijk in de zomermaanden ligt en naar het jaareinde toe lijkt de prijs zich dan voor een stuk te herstellen.



Grafiek 33: Gemiddelde grietprijs per maand 2009-2010

We zien dat de verschillende grootteklassen bij griet naar gemiddelde prijzen toe heel simultaan verlopen. Ook hier zien we duidelijk de piek in de zomer en naar het jaareinde toe voor wat betreft de prijzen.

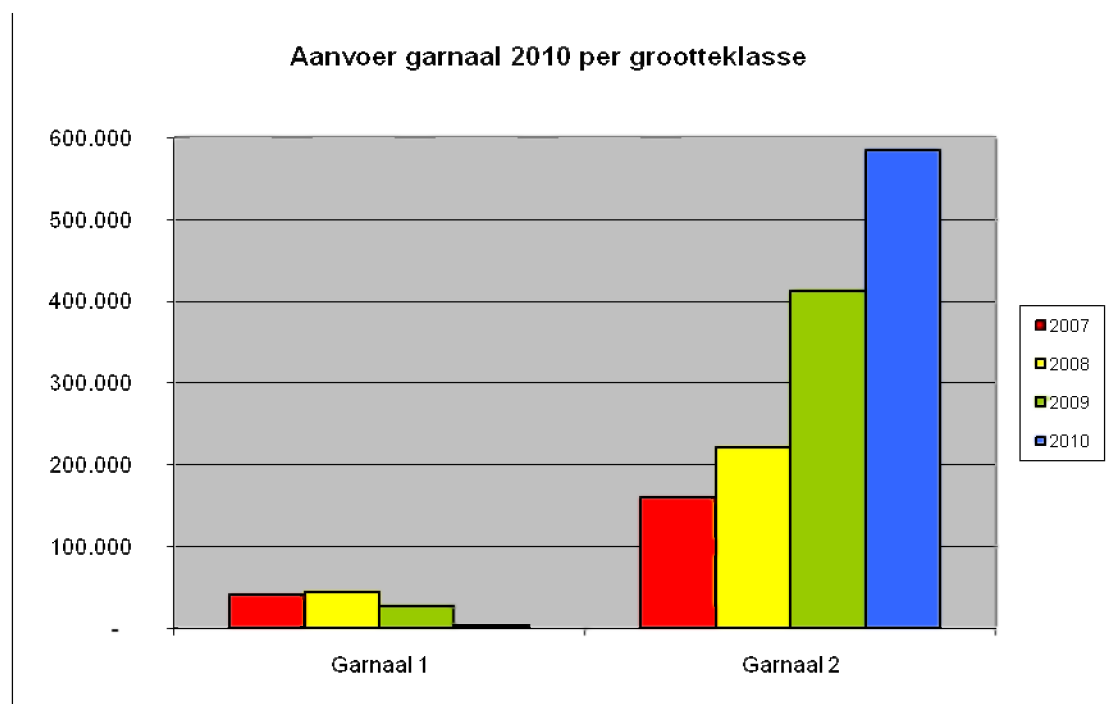


Grafiek 34: Gemiddelde grietprijzen per grootteklasse per maand 2010

3.9 Garnaal

3.9.1 Aanvoer

De aanvoer kende, voornamelijk in Nieuwpoort, ook na het succesjaar 2009 een spectaculaire stijging in de aanvoer. Tegenover 2009 steeg de aanvoer met maar liefst 34 % tot 588.354 kg. Zoals in onderstaande grafiek duidelijk wordt, ligt dit vooral aan het feit dat de aanvoer van de kleinere garnalen ook in 2010 een sterke groei heeft gekend.



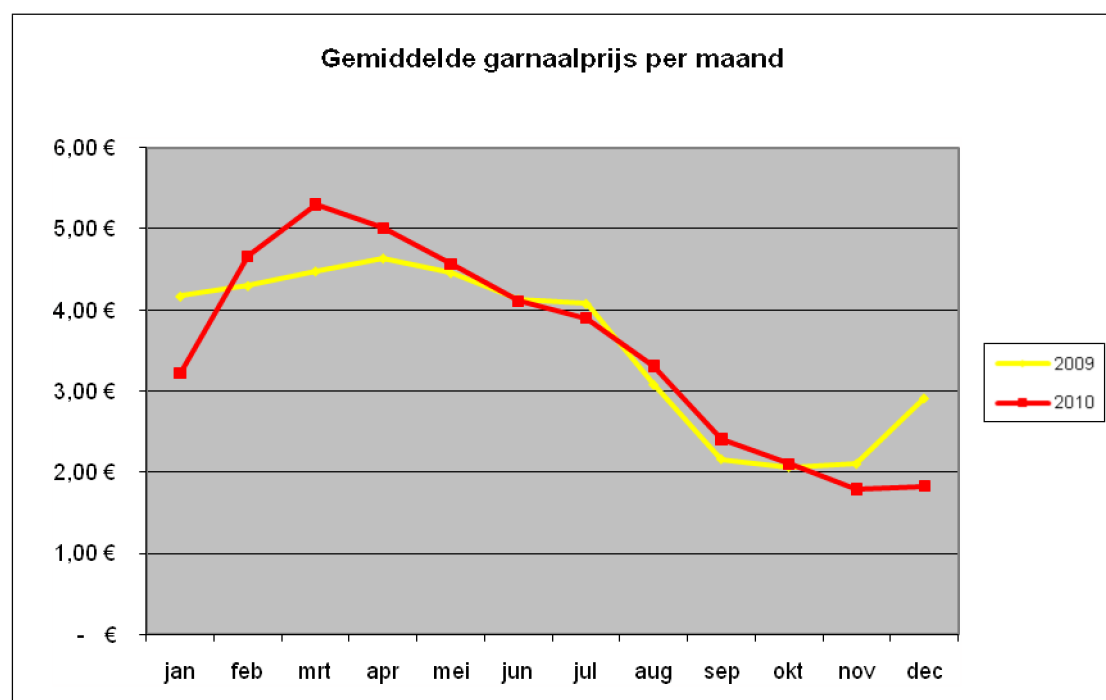
Grafiek 35: Aanvoer garnalen per grootteklasse 2007-2010

3.9.2 Garnaalprijs

Deze spectaculaire stijging in aanvoer zorgt uiteraard voor een lagere prijs op de markt. De gemiddelde prijs voor garnaal was in 2010 zo'n 2,43 €/kg, wat 12 % lager ligt ten opzichte van het voorgaande seizoen.

In Nederland werd er bekeken of er via maatregelen van de producentenorganisaties beperkingen konden opgelegd worden in de aanvoer om de prijs de kans te laten zich terug te herstellen. Bij een rondvraag van de Belgische garnaalreders stelde de Rederscentrale vast dat de wens niet aanwezig was om in deze materie maatregelen te treffen.

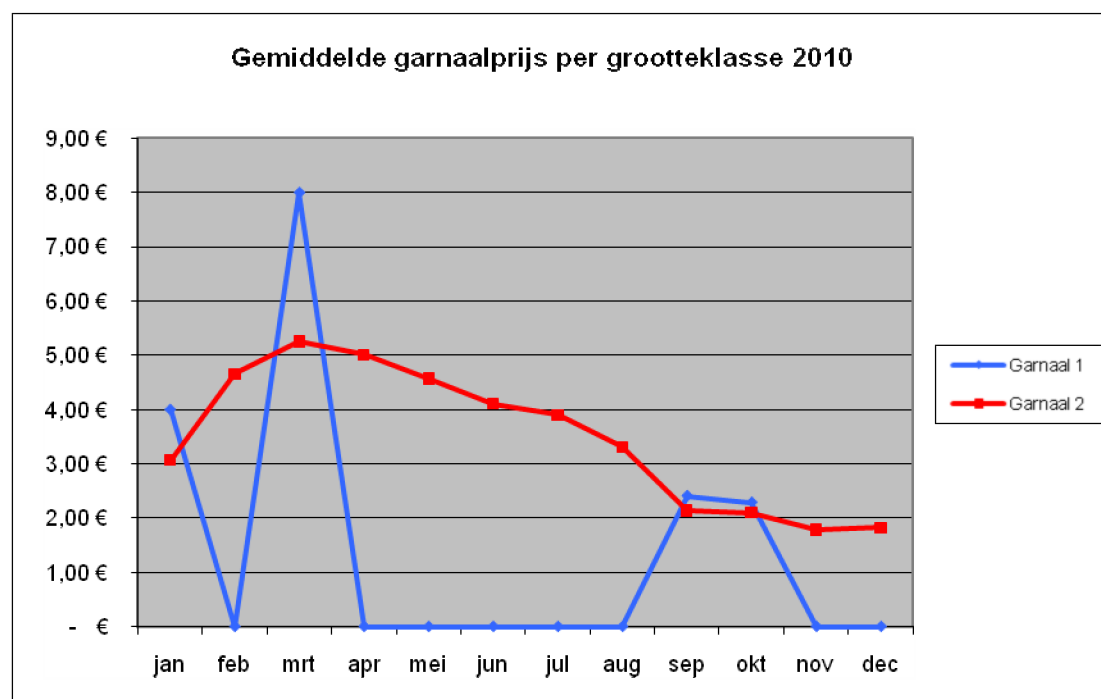
Globaal gezien volgde de prijs in 2010 de curve in 2009. Opmerkelijk is de heel lage prijs vanaf de maand september, wanneer de garnaal kwalitatief op zijn best is. Het was echter in deze periode dat de aanvoer van garnalen exponentieel steeg.



Grafiek 36: Gemiddelde garnaalprijs per maand 2009-2010

In onderstaande grafiek 37 hebben we de gemiddelde prijs per maand opgedeeld volgens de grootteklasse. Allereerst merken we op dat enkel in de maanden januari, maart, september en oktober er aanvoer was van de grootste garnalen.

De prijs van de kleinere garnalen volgt bijgevolg uiteraard de algemene gemiddelde prijs van 2010.

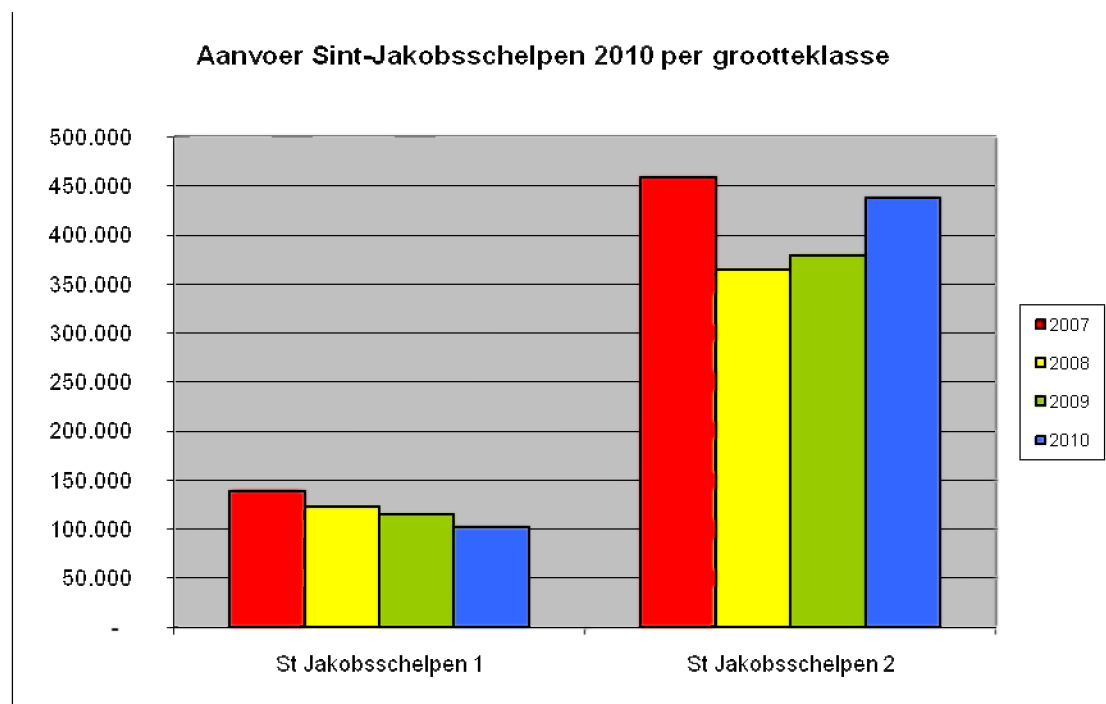
Grafiek 37: Gemiddelde garnaalprijzen per grootteklasse per maand 2010¹⁰

¹⁰ Bij '0' was er die maand geen aanvoer van garnaal 1.

3.10 Sint-Jakobsschelpen

3.10.1 Aanvoer

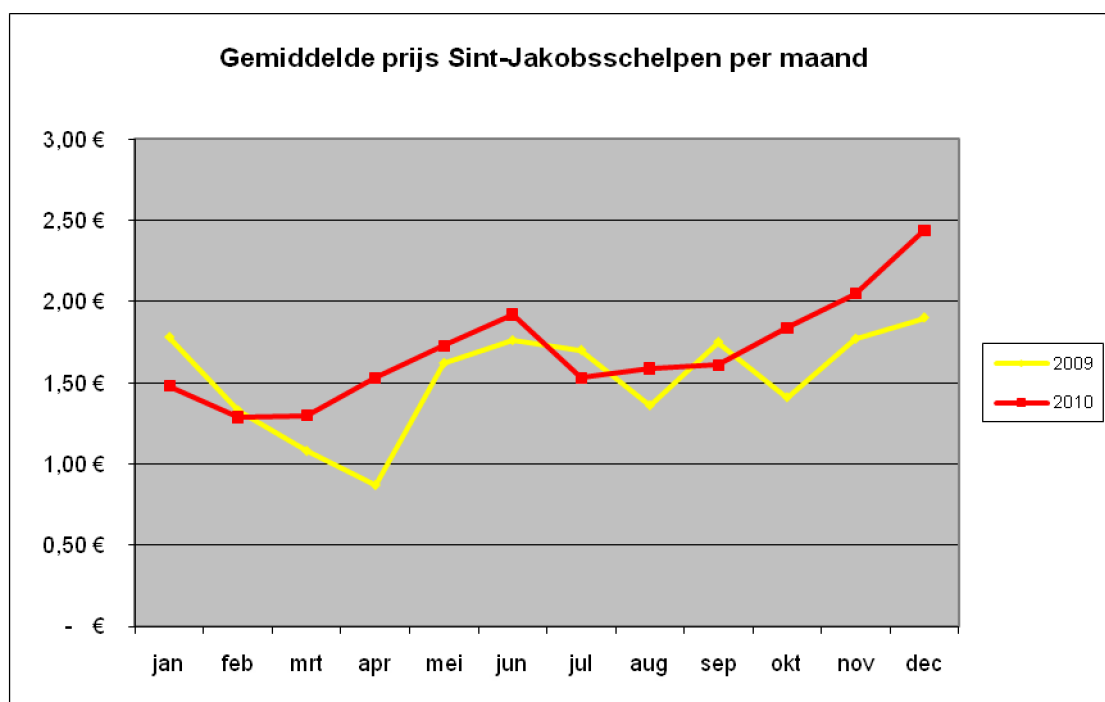
In 2010 merkten we een stijging in de aanvoer van Sint-Jakobsschelpen met 9,1 % tot 539.529 kg.



Grafiek 38: Aanvoer Sint-Jakobsschelpen per grootteklasse 2007-2010

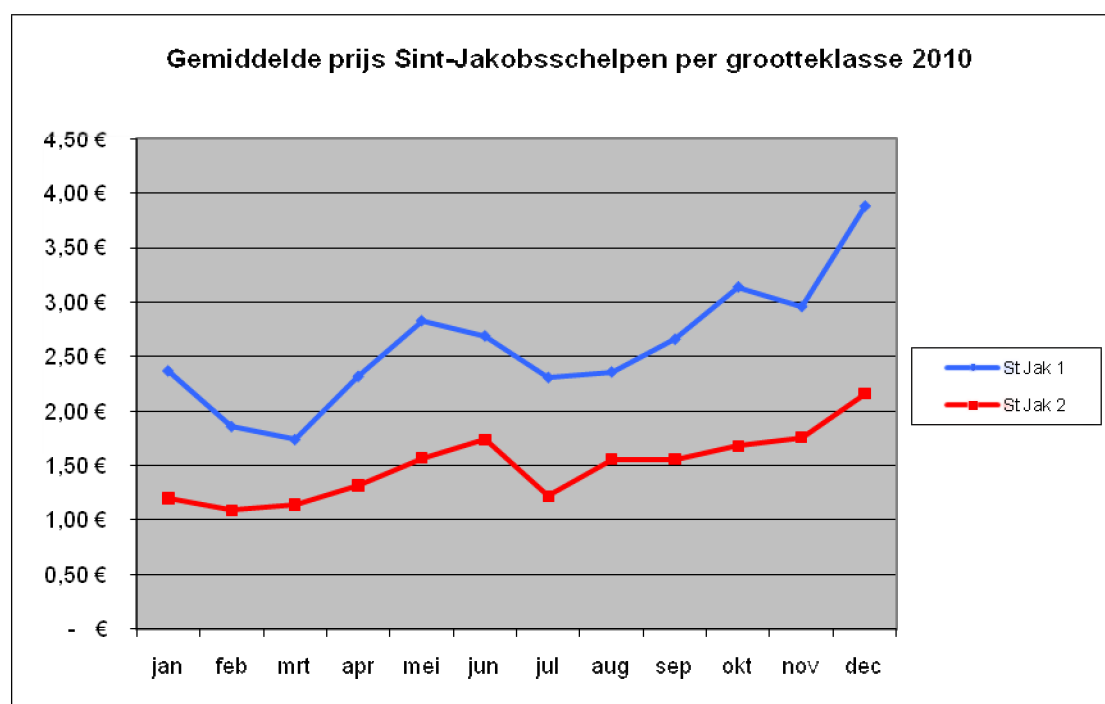
3.10.2 Prijzen Sint-Jakobsschelpen

De prijs daarentegen steeg in vergelijking met 2009 met 12 % tot 1,63 €/kg. Wanneer we per maand gaan kijken naar de gemiddelde prijzen, zien we dat de gemiddelde prijs in vergelijking met 2009 meestal een halve euro duurder verkocht werd.



Grafiek 39: Gemiddelde Sint-Jakobsprijs per maand 2009-2010

Het verschil in grootteklassen wordt ook gerespecteerd in de prijsverschillen. Beide curven in grafiek 40 volgen perfect die van de algemene gemiddelde prijs in 2009.



Grafiek 40: Gemiddelde Sint-Jakobsprijzen per grootteklasse per maand 2010

4 Quotamaatregelen 2010 tot behoud van de visbestanden¹¹

Met het oog op de continuïteit van de quotabeheersmaatregelen werd geopteerd om de bestaande regelgeving 2009 ook in 2010 in grote lijnen verder te zetten. Tijdens de visserijraad van 13 en 14 december zijn de TAC & quotamaatregelen alsook de visserij-inspanningniveaus voor de verschillende inspanningsgroepen vastgelegd.

Volgende maatregelen zijn vanaf 1 januari 2011 van kracht:

4.1 *Dagenbeperking*

4.1.1 Vaartdagenregeling

Gedurende de periode 1 januari 2011 tot 31 december 2011 mag een vissersvaartuig maximaal 260 vaartdagen verwezenlijken in alle gebieden samen.

4.1.2 Communautaire dagenbeperking (zeedagen)

Zoals bekend gaat de regelgeving 2010 met het oog op het herstel van de kabeljauwbestanden en van de tongbestanden VIIe, zoals vastgelegd in de bijlagen IIa en IIc bij de TAC- en quotaverordening van de EG nr. 53/2010, door tot 31 januari 2011.

In de quotaverordening 2011 wordt de beperking in visserij-inspanning voor de periode 1 februari 2011 tot en met 31 januari 2012 vastgelegd. Nationaal wordt er een verderzetting van de huidige regeling in het vooruitzicht gesteld. Per inspanningsgroep (types vistuig in bepaalde gebieden) zal de toegekende visserij-inspanning, uitgedrukt in kW-zeedagen, in het kader van de subsidiariteit vertaald worden in een maximaal te presteren aantal zeedagen.

4.1.2.1 Beheer van de visserij-inspanning – langetermijnplan kabeljauw

4.1.2.1.1 *Vastgestelde kW-dagen voor 2011*

Na reductie van de herziene basisinspanning 2009 en na permanente transfers uit de gebieden VIa, Vb en VIIa krijgt Vlaanderen voor de periode 1 februari 2011 tot 31 januari 2012 zeven maximum visserij-inspanningniveaus opgelegd.

¹¹ Dienst Zeevisserij, *Aanvullende quotamaatregelen 2011/ Zeedagenregeling 1 februari 2011 – 31 januari 2012*, 22 december 201.

Gebied Inspannings- groep ¹²	II, IIIa, IV, VIId Noordzee en Oostelijk deel van het kanaal	VIIa Ierse Zee	<u>TOTAAL</u>
TR1	1.094	0	<u>1.094</u>
TR2	236.738	13.554	<u>250.322</u>
TR3	0	0	<u>0</u>
BT1	1.427.574	0	<u>1.427.574</u>
BT2	5.718.587	843.782	<u>6.662.369</u>
GN1	163.531	0	<u>163.531</u>
GT1	0	0	<u>0</u>
LL1	0	0	<u>0</u>
TOTAAL	7.660.611	844.279	<u>8.504.890</u>

Tabel 3: Vastgestelde kW-dagen voor 2011

4.1.2.1.2 Toekenning op vaartuigniveau

Teneinde een zo eenvoudig mogelijk transparant systeem op te zetten dat in de praktijk vlot werkbaar is en voldoende flexibiliteit naar vistuig en gebied inhoudt, opteert Vlaanderen voor een collectief benuttingsstelsel.

Voor de gehele beheersperiode vanaf 1 februari 2011 tot 31 januari 2012 wordt de bestaande regeling 2010 gehandhaafd. Er worden in totaal 180 zeedagen in de gebieden Noordzee, Oostelijk deel van het Engels Kanaal (VIId) en Ierse Zee toegekend.

De vaartuigen met een motorvermogen van 221 kW of minder (klein vlootsegment), alsook de vaartuigen die de passieve visserij bedrijven, kunnen die dagen integraal in de Noordzee en het Oostelijk deel van het Engels Kanaal (VIId) opnemen.

De vaartuigen van het grote vlootsegment (GVS) met een motorvermogen van meer dan 221 kW met de borden of de zegen met maaswijdte 80-100 mm (TR2), of boomkor (BT1 en BT2) vissen, mogen maximaal 150 zeedagen in de Noordzee en VIId presteren. Van dit maximum mag er ten hoogste 75 zeedagen met borden of zegen met maaswijdte van meer dan 100 mm (TR1) gevist worden.

De garnalenvisserij met de boomkor, alsook de visserij op Sint-Jakobsschelpen met dreggen, vallen onder niet gereguleerd tuig en zijn vrij van zeedagenbeperking. Met TR3 tuig mag op garnaal gevist worden, voor zover altijd de zeeflap wordt gebruikt.

¹² TR1: borden netmaas groter of gelijk aan 100 mm
 TR2: borden netmaas groter dan 70 mm, kleiner of gelijk aan 100 mm
 TR3: borden groter dan 16 mm, kleiner of gelijk aan 32 mm
 BT1: boomkor netmaas groter of gelijk aan 120 mm
 BT2: boomkor netmaas groter dan 80 mm, kleiner dan 120 mm
 GN1: kieuwnetten, warrelnetten
 GT1: schakels
 LL1: langlijnen

Inspannings-groep	II, IV, VIId	II, IV, VIId, VIIa
TR1	75	0 in Ierse Zee
TR2	150	180
TR3	180 (KVS)	0 in Ierse Zee
BT1	150	0 in Ierse Zee
BT2	150 (GVS)	180 (GVS)
	180 (KVS)	0 in Ierse Zee
GN1	180	0 in Ierse Zee

Tabel 4: Schematisch overzicht van de toegekende dagen per inspanningsgroep

4.1.2.1.3 Definitie van een zeedag

Een zeedag in de kabeljauwherstelgebieden is een in het EG-logboek vermelde ononderbroken periode van 24 uur of een deel ervan, gedurende welke een vissersvaartuig aanwezig en buitengaats is in de I.C.E.S-gebieden II, III, IVa, IVb, IVc, VIa, VIIa en VIId. . Er wordt aan de schippers gevraagd om de overgangen van de I.C.E.S-gebieden te noteren in het logboek.

4.1.2.1.4 Vrijstellingen

De activiteit van een vaartuig in doorvaart wordt niet op de maximale toegestane visserij-inspanning in mindering gebracht, mits dat vaartuig geen speciaal visdocument voor visserijactiviteiten in dat gebied heeft of zijn voornemen tot doorvaart vooraf aan zijn autoriteiten (schriftelijk) heeft meegedeeld. Terwijl een dergelijk vaartuig zich in dit gebied bevindt, moet eventueel meegevoerd vistuig zijn vastgemaakt en opgeborgen overeenkomstig de voorschriften van artikel 20, lid 1 van de Verordening (EEG) nr. 1224/2009 (controle).

4.1.2.1.5 Melding van vistuigtype – speciaal visdocument

De reder diende vóór 21 januari 2011 mee te delen aan de Dienst Zeevisserij welk vistuig hij gedurende de periode 1 februari 2011 tot 31 januari 2012 wenst te gebruiken. Deze mededeling is noodzakelijk om het speciaal visdocument voor de kabeljauwherstelgebieden te verwerven om in de gebieden IVa, IVb, IVc, VIId en VIIa te mogen vissen. Deze keuze is onherroepelijk voor de gehele betrokken periode.

Vissersvaartuigen die in de jaren 2006, 2007 of 2008 visserijactiviteiten in VIIa bedreven hebben, krijgen een speciaal visdocument 2011 voor het gebied VII. Zonder dit speciaal visdocument mag er niet gevist worden in dit gebied.

Het is niet toegestaan om een vistuig gedurende meer dagen te gebruiken dan voor dat vistuig vastgelegde aantal dagen.

De mogelijkheid om meerdere vistuigen te gebruiken, kan alleen worden gebruikt indien aan de volgende controlevoorschriften wordt voldaan:

- de betrokken vistuigtypes werden vóór 21 januari 2011 aangevraagd en aldus vermeld op het speciaal visdocument;
- in principe mag tijdens eenzelfde zeereis het vissersvaartuig slechts één type vistuig gebruiken;
- voor de aanvang van een visreis, waar het vistuig wordt gewisseld, wordt door de reder of schipper aan de Dienst Zeevisserij meegedeeld welk type vistuig aan boord zal worden meegevoerd. Dit principe is ook toepassing bij gebruik van niet gereguleerd vistuig in combinatie met gereguleerd vistuig.

4.1.2.1.6 Overdracht van dagen

Op Vlaams niveau is overdracht van zeedagen tussen vaartuigen verboden.

4.1.2.2 Tongherstelgebied (I.C.E.S-gebied VIIe)

In toepassing van bijlage IIc van EU-Raadsverordening TAC's¹³ 2011 wordt de boomkorvisserij-inspanning in het westelijk deel van het Engels Kanaal verder beperkt gedurende de periode 1 februari 2011 tot 31 januari 2012.

4.1.2.2.1 *Communautaire zeedag*

Een communautaire zeedag in het tongherstelgebied, zijnde een dag buitengaats en aanwezig in het I.C.E.S-gebied VIIe, is een in het EG-logboek vermelde ononderbroken perioden van 24 uur, of een deel ervan, gedurende welke een vissersvaartuig aanwezig en buitengaats is in het I.C.E.S-gebied VIIe.

4.1.2.2.2 *Aantal communautaire dagen per vistuig*

Het aantal dagen van aanwezigheid en buitengaats zijn in het betrokken gebied wordt voor de periode 1 februari 2011 tot 31 januari 2012 per vissersvaartuig in functie van het vistuig beperkt.¹⁴ De overeenkomstige code van vistuigtype volgens bijlage IIc van EU-Raadsverordening TAC's 2011 wordt aangegeven:

164 zeedagen	Code 2a	Boomkorren met een maaswijdte van ten minste 80mm.
164 zeedagen	Code 2b	Staande demersale netten met inbegrip van kieuwnetten, schakels en warnetten met een maaswijdte van minder dan 220mm.

Tabel 5: Aantal Communautaire dagen per vistuig

4.1.2.2.3 *Speciaal visdocument herstelgebied tong VIIe*

De boomkorvaartuigen die in de referentieperiode 2002-2010 gevestigd hebben in het westelijk deel van het Engels Kanaal krijgen een speciaal visdocument VIIe. Visserij met de boomkor (code 2a) is in het I.C.E.S-gebied VIIe vanaf 1 februari 2011 tot 31 januari 2011 enkel

¹³ Total Allowable Catches

¹⁴ Deze dagen worden niet meer gekort op de activiteit in de herstelgebieden kabeljauw. De visserij met de borden valt niet onder deze dagenbeperking.

toegestaan mits het visservaartuig over een speciaal visdocument herstelgebied tong VIIe beschikt. Dit speciaal visdocument moet aan boord gehouden worden.

4.1.2.2.4 Overdracht van dagen

Overdracht van dagen op vaartuigniveau is verboden.

4.2 Gesloten gebieden en visverboden

4.2.1 Skagerrak

Vermits alle Belgische quota in het Skagerrak geruild zullen worden met Denemarken blijft het Skagerrak gesloten in 2011 voor de Belgische vissersvaartuigen.

4.2.2 Keltische Zee VIIh,j,k

Gedurende het volledige jaar 2011 is de visserij verboden in I.C.E.S.-gebied VIIh,j,k voor vaartuigen met een motorvermogen kleiner of gelijk aan 221 kW.

4.2.3 Golf van Gascogne

De aanwezigheid van een vissersvaartuig in de Golf van Gascogne is momenteel verboden in 2011. Later op het jaar zal een specifieke regeling worden uitgewerkt.

In het eerste semester 2011 geldt dit verbod niet voor vaartuigen die volgens de Officiële lijst der Belgische vaartuigen enkel zijn uitgerust met de zegen. Deze vaartuigen mogen maximaal 25 vaartdagen in dat gebied presteren in de eerste jaarhelft.

4.2.4 Spanvisserij

De spanvisserij op kabeljauw is in 2011 verboden.

4.2.5 Sluiting Bristol kanaal

Naar analogie met de voorgaande jaren wordt de visserij buiten de zes-mijlszone verboden in de I.C.E.S-rechthoeken 30^E4, 31^E4 en 32^E3 (zgn. Trevose Box) in de periode 1 februari tot en met 31 maart 2011¹⁵.

4.2.6 Communautaire regeling Ierse Zee

De bepalingen in EG-verordening 254/2002 van de Raad van 12 februari 2002 tot vaststelling van maatregelen voor 2002 voor het herstel van het kabeljauwbestand in de Ierse zee (I.C.E.S-gebied VIIa) zijn opnieuw van toepassing in het visseizoen 2011.

¹⁵ Dit in tegenstelling tot wat de Quotacommissie adviseerde. Dit advies luidde om de sluiting van de I.C.E.S-rechthoeken 30^E4, 31^E4 en 32^E3 in de periode 1 februari tot 31 maart ongedaan te maken, rekening houdend met de bereidheid van de sector om bijkomende maatregelen te nemen als RTC's (Real Time Closures) en technische aanpassingen aan het vistuig ter vermijding van kabeljauw.

4.2.6.1 Gesloten gebied

In de periode van 14 februari 2011 tot en met 30 april 2011 is de visserij verboden in de sector van I.C.E.S-gebied VIIa met volgende coördinaten¹⁶:

- tussen 54°30' NB op de oostkust van Noord-Ierland
- tussen 54°30' NB 04°50' WL,
- tussen 53°15' NB 04°50' WL,
- tussen 53°15' NB op de oostkust van Noord-Ierland

Visserij op langoustines en Sint-Jakobschelpen is, in diverse subsectoren binnen dit gesloten gebied, beperkt toegestaan.

In dat gesloten gebied wordt een sector vastgesteld waar het gebruik van bodemtrawls is toegestaan op voorwaarde dat de netten een maaswijdte hebben van hetzij 70-79mm, hetzij 80-99mm en op geen enkele plaats in het net een afzonderlijke maas bevatten waarvan de wijdte groter is dan 300mm. Die sector wordt begrensd door volgende coördinaten:

- 53°30' NB, 05°30' WL,
- 53°30' NB, 05°20' WL,
- 54°20' NB, 04°50' WL,
- 54°30' NB, 05°10' WL,
- 54°30' NB, 05°20' WL,
- 54°00' NB, 05°50' WL,
- 54°00' NB, 06°10' WL,
- 53°45' NB, 06°10' WL,
- 53°45' NB, 05°30' WL,
- 53°30' NB, 05°30' WL.

4.2.6.2 Boomkornetten

Alle grootmazige toppanelen in de boomkornetten met ruitvormige mazen van tenminste 180mm die ingevolge de herstelplannen moeten gebruikt worden in de Noordzee alsook in de Westelijke wateren, moeten ook gebruikt worden in de Ierse zee.

4.2.7 Beschermde vissoorten en soorten met een 0-TAC

Volgende soorten mogen niet aan boord gehouden worden en dienen – liefst levend – terug over boord gezet te worden:

- golfrog en witte rog (in I.C.E.S-gebieden VII en VIII);
- Noorse rog (in I.C.E.S-gebied VII);
- vleet;
- zee-engel;
- vioolroggen;
- reuzenhaai, witte haai, haringhaai en doornhaai.

¹⁶ Dit is dezelfde zone als in de overeenstemmende periode in vorige jaren sinds 2001.

4.2.8 Verbod op highgrading

Een soort waarvoor een quotaregeling geldt en die gevangen wordt tijdens visserijactiviteiten, wordt aan boord van het vaartuig gebracht en vervolgens aangeland, tenzij dit indruist tegen de communautaire visserijwetgeving waarbij technische, controle- en instandhoudingmaatregelen zijn vastgesteld. Deze verplichting geldt in alle gebieden.

4.3 Schol

4.3.1 Vangstbeperkingen voor schol in de Noordzee

Het totale scholquotum in de Noordzee voor de groep van vaartuigen van het klein vlootsegment is voor het jaar 2011 vastgesteld op 485 ton productgewicht. Indien vóór het 31 december 2011 dit scholquotum wordt uitgeput, wordt de scholvisserij in de Noordzee gesloten voor die groep vaartuigen.

Het totale scholquotum in de Noordzee voor de groep van vaartuigen van het groot vlootsegment is voor het jaar 2011 vastgesteld op 3.550 ton productgewicht. Indien vóór het 31 december 2011 dit scholquotum wordt uitgeput, wordt de scholvisserij in de Noordzee gesloten voor die groep vaartuigen.

Aan de vissersvaartuigen van het klein vlootsegment wordt in de Noordzee en Schelde-estuarium voor de periode van 1 januari 2011 tot 31 oktober 2011 een hoeveelheid schol toegekend, die gelijk is aan 130 kg per kW, uitgedrukt in productgewicht. Van die toegekende hoeveelheid mag er per vaartuig maximaal een hoeveelheid van 20 kg per KW vóór 31 maart 2011 worden opgevist.

Aan de vissersvaartuigen van het groot vlootsegment wordt in de Noordzee en Schelde-estuarium voor de periode van 1 januari 2011 tot 30 juni 2011 een hoeveelheid schol toegekend, die gelijk is aan 46 kg per kW uitgedrukt in productgewicht. Van die toegekende hoeveelheid mag er per vaartuig maximaal een hoeveelheid van 18 kg per KW vóór 31 maart 2011 worden opgevist.

Indien op zeker ogenblik een vissersvaartuig de hem toegewezen hoeveelheid schol heeft opgevist, dient het vissersvaartuig vanaf dat ogenblik de scholvisserij in de Noordzee en het Schelde-estuarium stop te zetten tot eind maart respectievelijk eind juni voor de vaartuigen van het groot vlootsegment en tot eind maart respectievelijk eind oktober voor de vaartuigen van het klein vlootsegment.

4.3.2 Vangstbeperking 2011 voor schol in andere gebieden

De scholvangst van vissersvaartuigen wordt het gehele jaar in de andere gebieden per zeereis beperkt tot een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis in de betrokken gebieden.

Voor vissersvaartuigen van het klein vlootsegment:

- maximaal 300kg per vaartdag in I.C.E.S-gebieden VIId,e;
- maximaal 120kg per vaartdag in I.C.E.S-gebieden VIIf,g.

Voor vissersvaartuigen van het groot vlootsegment:

- maximaal 600kg per vaartdag in VIId,e;
- maximaal 240kg per vaartdag in VIIf,g
- maximaal 300kg per vaartdag in VII.

I.C.E.S.-gebieden VIIh,j,k voor de vaartuigen met een motorvermogen groter dan 221 kW: 1 kg per kW, uitgedrukt in productgewicht in de periode van 1 januari 2011 tot 30 juni 2011.

4.4 Tong

4.4.1 Vangstbeperkingen voor tong in de Noordzee

Het totale tongquotum in de Noordzee voor de groep van vissersvaartuigen van het klein vlootsegment is voor het jaar 2011 vastgesteld op 360 ton productgewicht. Indien vóór 31 december 2011 dit tongquotum wordt uitgeput, wordt de tongvisserij in de Noordzee gesloten voor die groep vaartuigen.

Het totale tongquotum in de Noordzee voor de groep van vissersvaartuigen van het groot vlootsegment is voor het jaar 2011 vastgesteld op 385 ton productgewicht. Indien vóór 30 juni 2011 dit tongquotum wordt uitgeput, wordt de tongvisserij in de Noordzee gesloten voor die groep vaartuigen.

Aan de vissersvaartuigen van het klein vlootsegment wordt in de Noordzee en Schelde-estuarium tot eind oktober 2011 een hoeveelheid tong toegekend, die gelijk is aan 3.500kg vermeerderd met 40k g per kW, uitgedrukt in productgewicht.

Aan de vissersvaartuigen van het groot vlootsegment wordt in de Noordzee en het Schelde-estuarium tot eind juni 2011 een hoeveelheid tong toegekend, die gelijk is aan 3500kg vermeerderd met 10 kg per kW, uitgedrukt in productgewicht.

In afwijking van vorige alinea wordt aan de vissersvaartuigen die uitsluitend de passieve visserij bedrijven voor de periode van 1 januari 2011 tot 31 oktober 2011 een hoeveelheid tong in de Noordzee per vaartuig toegekend, die gelijk is aan 4.500kg vermeerderd met 35 kg per kW, uitgedrukt in productgewicht.

Indien op zeker ogenblik een vissersvaartuig de hem toegewezen hoeveelheid tong heeft opgevist, dient het vissersvaartuig vanaf dat ogenblik de tongvisserij in de Noordzee en het Schelde-estuarium stop te zetten tot eind juni voor de vaartuigen van het groot vlootsegment en tot eind oktober voor de vaartuigen van het klein vlootsegment of vaartuigen die de passieve visserij bedrijven.

4.4.2 Tong VIIf,g

Het totale tongquotum in de I.C.E.S-gebieden VIIf,g voor de groep van vissersvaartuigen van het klein vlootsegment is voor het jaar 2011 vastgesteld op 50 ton productgewicht. Indien vóór 31 december 2011 dit tongquotum wordt uitgeput, wordt de tongvisserij in de I.C.E.S-gebieden VIIf,g gesloten voor die groep vaartuigen.

Het totale tongquotum in de I.C.E.S-gebieden VIIf,g voor de groep van vissersvaartuigen van het groot vlootsegment is voor het jaar 2011 vastgesteld op 695 ton productgewicht. Indien vóór 30 juni 2011 dit tongquotum wordt uitgeput, wordt de tongvisserij in de I.C.E.S-gebieden VIIf,g gesloten voor die groep vaartuigen.

Aan de vissersvaartuigen van het klein vlootsegment wordt in de I.C.E.S-gebieden VIIf,g voor de periode van 1 januari tot 31 oktober 2011 een hoeveelheid tong toegekend, die gelijk is aan 40 kg per kW, uitgedrukt in productgewicht.

Aan de vissersvaartuigen van het groot vlootsegment wordt in de I.C.E.S-gebieden VIIf,g voor de periode van 1 januari tot 30 juni 2011 een hoeveelheid tong toegekend, die gelijk is aan 20 kg per kW, uitgedrukt in productgewicht.

Indien op zeker ogenblik een vissersvaartuig de hem toegewezen hoeveelheid tong heeft opgevist, dient het vissersvaartuig vanaf dat ogenblik de tongvisserij in de I.C.E.S-gebieden VIIf,g stop te zetten tot eind juni voor de vaartuigen van het groot vlootsegment en tot eind oktober voor de vaartuigen van het klein vlootsegment of vaartuigen die de passieve visserij bedrijven.

4.4.3 Tong VIIh,j,k

Aan de vissersvaartuigen van het groot vlootsegment wordt in de I.C.E.S-gebieden VIIh,j,k voor de periode van 1 januari tot 30 juni 2011 een hoeveelheid tong toegekend, die gelijk is aan 5 kg per kW, uitgedrukt in productgewicht.

4.4.4 Vangstbeperkingen 2011 voor tong in andere gebieden.

De tongvangst van vissersvaartuigen wordt het gehele jaar in de andere gebieden per zeereis beperkt tot een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis in de betrokken gebieden.

Voor vissersvaartuigen van het klein vlootsegment:

- maximaal 240 kg¹⁷ per vaartdag in VIIa;
- maximaal 300 kg per vaartdag in VIId;

Voor vissersvaartuigen van het groot vlootsegment:

- maximaal 480 kg per vaartdag in VIIa;
- maximaal 600 kg per vaartdag in VIId.

¹⁷ Advies Quotacommissie: Voor het GVS: 600 kg per dag op reisbasis; KVS: 300 kg; met een maximale toekenning van 55 % van het quotum voor de eerste zes maanden.

4.5 *Kabeljauw*

4.5.1 **Vangstbeperkingen voor kabeljauw in de Noordzee¹⁸**

Het totale kabeljauwquotum in de Noordzee voor de groep van vissersvaartuigen van het klein vlootsegment is voor het jaar 2011 vastgesteld op 100 ton productgewicht. Indien vóór 31 december 2011 dit kabeljauwquotum wordt uitgeput, wordt de kabeljauwvisserij in de Noordzee gesloten voor die groep vaartuigen.

Het totale kabeljauwquotum voor de groep van vissersvaartuigen van het groot vlootsegment is voor het jaar 2011 vastgesteld op 570 ton productgewicht. Indien vóór 30 juni 2011 dit kabeljauwquotum wordt uitgeput, wordt de kabeljauwvisserij in de Noordzee gesloten voor die groep vaartuigen.

De kabeljauwvangst in de periode van 1 januari 2011 tot en met 15 april 2011 van vaartuigen die volgens de officiële lijst¹⁹ zijn uitgerust met de boomkor wordt in de Noordzee per zeereis beperkt tot een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigt met het aantal vaardagen van die zeereis in dat gebied en wel als volgt:

- 80 kg voor vaartuigen van het klein vlootsegment;
- 160 kg voor vaartuigen van het groot vlootsegment.

De kabeljauwvangst in de periode van 16 april 2011 tot en met 30 juni 2011 van vaartuigen die volgens de officiële lijst²⁰ zijn uitgerust met de boomkor wordt in de Noordzee per zeereis beperkt tot een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigt met het aantal vaardagen van die zeereis in dat gebied en wel als volgt:

- 140 kg voor vaartuigen van het klein vlootsegment;
- 280 kg voor vaartuigen van het groot vlootsegment.

De kabeljauwvangst in de periode van 1 januari 2011 tot en met 15 april 2011 van vaartuigen die volgens de officiële lijst²¹ niet zijn uitgerust met de boomkor (planken, staande want ...) wordt in de Noordzee per zeereis beperkt tot een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigt met het aantal vaardagen van die zeereis in dat gebied en wel als volgt:

- 280 kg voor niet-boomkorvaartuigen.

De kabeljauwvangst in de periode van 16 april 2011 tot en met 30 juni 2011 van vaartuigen die volgens de officiële lijst²² niet zijn uitgerust met de boomkor (planken, staande want ...) wordt in de Noordzee per zeereis beperkt tot een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigt met het aantal vaardagen van die zeereis in dat gebied en wel als volgt:

- 400 kg voor niet-boomkorvaartuigen.

¹⁸ Voor de toewijzing van vangstmogelijkheden van kabeljauw in de Noordzee wordt standaard gewerkt met "zeereisplafonds". De reders die het wensen kunnen evenwel een toewijzing aanvragen in functie van het motorvermogen. Daartoe moeten ze vóór 21 januari 2011 een verzoek bij de Dienst Zeevisserij indienen. In haar advies stelde de Quotacommissie echter voor om de verdeling voor kabeljauw louter op basis van het motorvermogen te doen.

¹⁹ *Officiële lijst van de Belgische vissersvaartuigen*, Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

²⁰ Ibidem

²¹ Ibidem

²² Ibidem

4.5.2 Vangstbeperking voor kabeljauw in de Noordzee volgens motorvermogen

Als alternatief voor het voorgaande is de toewijzing van kabeljauw in functie van het motorvermogen voor de vissersvaartuigen waarvoor een verzoek werd ingediend als volgt:

Voor de vissersvaartuigen van het klein vlootsegment waarvoor een speciaal verzoek werd ingediend wordt in de I.C.E.S-gebieden II, IV voor de periode van 1 januari 2011 tot 31 oktober 2011 een hoeveelheid kabeljauw toegekend, die gelijk is aan 10kg per kW, uitgedrukt in productgewicht.

Voor de vissersvaartuigen van het groot vlootsegment waarvoor een speciaal verzoek werd ingediend wordt in de I.C.E.S.-gebieden II, IV voor de periode van 1 januari tot 30 juni 2011 een hoeveelheid kabeljauw toegekend, die gelijk is aan 6 kg per kW, uitgedrukt in productgewicht.

Indien op zeker ogenblik een vissersvaartuig de hem toegewezen hoeveelheid kabeljauw heeft opgevist, dient het vissersvaartuig vanaf dat ogenblik de tongvisserij in de I.C.E.S-gebieden II, IV stop te zetten tot eind juni voor de vaartuigen van het groot vlootsegment en tot eind oktober voor de vaartuigen van het klein vlootsegment of vaartuigen die de passieve visserij bedrijven.

Voor de vissersvaartuigen van het groot vlootsegment waarvoor een speciaal verzoek werd ingediend wordt in de I.C.E.S-gebieden II, IV voor de periode van 1 januari 2011 tot 30 juni 2011 een hoeveelheid kabeljauw toegekend, die gelijk is aan 6kg per kW, uitgedrukt in productgewicht.

Indien op zeker ogenblik een vissersvaartuig de hem toegewezen hoeveelheid kabeljauw heeft opgevist, dient het vissersvaartuig vanaf dat ogenblik de kabeljauwvisserij in de I.C.E.S-gebieden II, IV stop te zetten tot eind oktober respectievelijk eind juni.

4.5.3 Kabeljauw VIIb-c, VIIe-k, VIII

Vanaf 1 januari 2011 tot 31 oktober 2012 wordt in de I.C.E.S-gebieden VIIb-c, VIIe-k, VIII een maximale hoeveelheid kabeljauw toegekend op vaartuigniveau van 4 kg per kW, uitgedrukt in productgewicht. Deze hoeveelheid wordt verdubbeld voor een vissersvaartuig dat uitsluitend is uitgerust met planken.

Indien op zeker ogenblik een vissersvaartuig de hem toegewezen hoeveelheid kabeljauw heeft opgevist, dient het vissersvaartuig vanaf dat ogenblik de kabeljauwvisserij in deze I.C.E.S-gebieden stop te zetten tot eind oktober 2011.

4.5.4 Kabeljauw VIId

Vanaf 1 januari 2011 tot 31 oktober 2011 wordt in het I.C.E.S-gebied VIId een maximale hoeveelheid kabeljauw toegekend op vaartuigniveau van 1 kg per kW, uitgedrukt in productgewicht. Deze hoeveelheid wordt verdubbeld voor een vissersvaartuig dat uitsluitend is uitgerust met planken.

Indien op zeker ogenblik een vissersvaartuig de hem toegewezen hoeveelheid kabeljauw heeft opgevist, dient het vissersvaartuig vanaf dat ogenblik de kabeljauwvisserij in deze I.C.E.S-gebieden stop te zetten tot eind oktober 2011.

4.5.5 Kabeljauw VIIa

De kabeljauwvangst van vissersvaartuigen wordt het gehele jaar in het I.C.E.S-gebied VIIa per zeereis beperkt tot een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis in het gebied en wel als volgt:

- 50 kg voor vaartuigen van het klein vlootsegment;
- 100 kg voor vaartuigen van het groot vlootsegment.

4.6 Schelvis

De schelvisvangst van vissersvaartuigen wordt het gehele jaar in de I.C.E.S-gebieden VII, VIII per zeereis beperkt tot een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die zeereis in de betrokken gebieden en wel als volgt:

- 50 kg voor vaartuigen van het klein vlootsegment;
- 100 kg voor vaartuigen van het groot vlootsegment;
- verdubbeling voor vaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met de planken.

4.7 Rog

De rogvangst van vissersvaartuigen wordt het gehele jaar in de I.C.E.S-gebieden II, IV en VIId beperkt tot een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die zeereis in de betrokken gebieden.

Voor vissersvaartuigen van het klein vlootsegment:

- maximaal 100 kg per vaartdag in II, IV;
- maximaal 100 kg per vaartdag in VIId.

Voor vissersvaartuigen van het groot vlootsegment:

- maximaal 200 kg per vaartdag in II, IV;
- maximaal 200 kg per vaartdag in VIId.

De hoeveelheden worden verdubbeld voor de vaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met de planken.

In de Noordzee is de bijvangstregel bij rogvangst gewijzigd: de rogvangsten mogen per visreis niet meer bedragen dan 25 % van de totale aan boord gehouden vangsten in levend gewicht.

4.8 Wijting

De wijtingvangst van vissersvaartuigen wordt het gehele jaar in de I.C.E.S-gebieden II, IV en VIIa beperkt tot een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die zeereis in de betrokken gebieden.

Voor vissersvaartuigen van het klein vlootsegment:

- maximaal 50 kg per vaartdag in II, IV;
- maximaal 40 kg per vaartdag in VIIa;
- maximaal 50 kg per vaartdag in VIIb-k.

Voor vissersvaartuigen van het groot vlootsegment:

- maximaal 100 kg per vaartdag in II, IV;
- maximaal 40 kg per vaartdag in VIIa;
- maximaal 100 kg per vaartdag in VIIb-k.

De hoeveelheden voor de Noordzee worden verdubbeld voor de vaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met de planken of met de zegen. De hoeveelheden voor het gebied VIIb-k worden verdubbeld voor de vaartuigen van het groot vlootsegment die uitsluitend uitgerust zijn met de planken of met de zegen.

4.9 *Heek*

De heekvangst van vissersvaartuigen wordt van 1 januari 2011 tot 31 mei 2011 in alle gebieden beperkt tot een bijvangstregeling. De totale heekvangst door een vissersvaartuig mag per zeereis maximaal een hoeveelheid bedragen gelijk aan 50 kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen gerealiseerd tijdens die zeereis. Van 1 juni 2011 tot 31 december 2011 wordt die hoeveelheid opgetrokken naar 200 kg per vaartdag.

4.10 *Bot en schar*

- De gecombineerde totale vangsten van schar en bot van een vissersvaartuig worden het gehele jaar per zeereis beperkt tot een hoeveelheid die gelijk is aan 600 kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die zeereis in de Noordzee en Schelde-estuarium.

4.11 *Tongschar en Witje*

De totale vangsten van tongschar en witje van een vissersvaartuig wordt het gehele jaar per zeereis in de Noordzee beperkt tot een hoeveelheid die gelijk is aan een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die zeereis in de Noordzee en Schelde-estuarium en wel als volgt:

- 200 kg voor vaartuigen van het klein vlootsegment;
- 400 kg voor vaartuigen van het groot vlootsegment.

4.12 *Makreel*

De makreelvangsten worden het gehele jaar beperkt tot een bijvangstregeling. De totale makreelvangst per zeereis van een vissersvaartuig mag maximaal een hoeveelheid bedragen, gelijk aan 50kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die zeereis in de Noordzee en Schelde-estuarium. Deze hoeveelheid wordt opgetrokken naar 250kg per vaartdag voor vaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met passief tuig.

Het totale makreelquotum in de Noordzee voor de groep van vissersvaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met de zegen en die per zeereis minder dan 10kg Noordzeetong aanlanden is vastgesteld op 100 ton productgewicht. Zolang dit quotum niet is opgebruikt geldt de beperking in de eerste alinea niet.

4.13 *Haring*

De haringvangsten worden het gehele jaar beperkt tot een bijvangstregeling. De totale haringvangst van een vissersvaartuig mag per zeereis maximaal een hoeveelheid bedragen gelijk aan 500 kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die zeereis in de gebieden IV, VIId.

4.14 *Zwarte Koolvis*

De totale vangsten van zwarte koolvis van een vissersvaartuig worden, zodra 60 % van het quotum is opgebruikt, per zeereis in de Noordzee beperkt tot een hoeveelheid die gelijk is aan een aantal kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die zeereis in de Noordzee en Schelde-estuarium en wel als volgt:

- 40 kg voor vaartuigen van het klein vlootsegment;
- 80 kg voor vaartuigen van het groot vlootsegment.

Deze hoeveelheden worden verdubbeld voor de vaartdagen waarop het vaartuig het vistuig TR1 gebruikt heeft.

4.15 *Leng (Noorse Zone)*

De totale vangsten van de leng van een vissersvaartuig worden, zodra 60 % van het quotum is opgebruikt, per zeereis in de Noorse zone beperkt tot 30 kg, uitgedrukt als productgewicht, vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die zeereis in de Noorse zone.

4.16 Minimum aanvoermaten

Nationaal zijn volgende minimum aanvoermaten van toepassing:

Vissoort		Aanvoerlengte/-gewicht
Schol		27 cm
Kabeljauw		50 cm
Tarbot		30 cm
Griet		30 cm
Tongschar		25 cm
Schar		23 cm
Bot		25 cm
Poon		20 cm
Rog		50 cm
Steenbolk		20 cm
zeeduivel	geheel	500 g
	gekopt	200 g

Tabel 6: Nationale Minimum Aanvoermaten

Het vissen, het aan boord houden en de aanvoer in communautaire havens van deze soorten beneden de respectievelijke minimummaten is verboden. De vis moet in een staat worden aangeboden die controle van de minimummaat mogelijk maakt.

4.17 Inruil van vaartdagen

Het principe van het inruilen van vaartdagen bij overschrijding van dagplafonds, zoals dit in 2006 in de regelgeving werd ingevoerd, wordt gehandhaafd, behalve voor overschrijdingen van kabeljauw, tong en schol.

In geval van overschrijding van de vangstmogelijkheden per zeereis kan de reder of zijn vertegenwoordiger kiezen voor korting in vaartdagen. In dat geval vervalt de administratieve of correctionele vervolging.²³ Bij toepassing van het regime van inruil van dagen wordt het maximum aantal vaartdagen in 2011²⁴ vervangen door het hoogste cijfer van de effectief verwezenlijkte aantal vaartdagen in 2008, 2009 of 2010, voor zover dat maximum kleiner is dan 260 dagen. Indien tijdens die jaren inruildagen werden toegekend, worden die beschouwd als effectief gevaren dagen. De Dienst Zeevisserij zal deze berekening rechtstreeks doen.

²³ Zoals besproken in hfdstk 5 *Mogelijke sancties bij het niet naleven van de maatregelen*

²⁴ Het maximum aantal vaartdagen in 2011 bedraagt 260.

In geval voor een bepaalde zeereis de reder of zijn vertegenwoordiger kiest voor het inruilen van dagen, moet hij vóór het einde van die zeereis per fax het aantal inruildagen vermelden aan de Dienst Zeevisserij. Deze aanvraag is onherroepelijk. Voor ieder visbestand wordt het overschreden vangstvolume gedeeld door de toegekende hoeveelheden per vaartdag, wat resulteert in een aantal surplusdagen. Deze surplusdagen worden gekort op de effectieve vaartdagen.

4.18 *Controlemaatregelen in het kader van het lange termijnplan voor kabeljauw*

Een aantal maatregelen zijn reeds gekend; ze betreffen de verplichting kabeljauw afzonderlijk te stockeren in het ruim, bij aanlanding van meer dan één ton kabeljauw minstens vier uur op voorhand een notificatie over te maken met de detailgegevens van de volledige vangst en bij aanlanding van meer dan twee ton gebruik te maken van de aangewezen havens.²⁵

De verplichting blijft bestaan om hoeveelheden kabeljauw groter dan 300 kg vóór de verkoop of alvorens naar elders te vervoeren, aan boord of in de aanvoerhaven te worden gewogen. De uitkomst van de weging wordt gebruikt voor de aanlandingsverklaring. Bij aanlanding in buitenlandse havens van meer dan 300 kg kabeljauw kan dus mogelijks een probleem ontstaan. Verzegeling van de vangst en controle nadien op de afslag kan als alternatief controlesysteem gebruikt worden.

Transporten van hoeveelheden kabeljauw van meer dan 50 kg tussen plaats van aanlanding en plaats van verkoop dienen steeds vergezeld te gaan van een afschrift van de aanlandingsverklaring voor de hoeveelheden kabeljauw die worden vervoerd.

Overlading van kabeljauw op zee is verboden.

4.19 *Verdere aandachtspunten*

De toewijzing van extra vangstmogelijkheden bij hermotorisering met steun, zoals dit in 2008 werd ingevoerd, blijft onverkort van toepassing.

Reders die wensen in te stappen in het kustvissersegment kunnen daartoe vóór 1 maart 2011 een aanvraag richten tot de Dienst Zeevisserij. Eventuele begunstigden zullen daartoe door de Dienst Zeevisserij worden aangeschreven. Gezien de overeenkomsten 5 jaar geleden meten de reders van vaartuigen die vanaf 2006 deel uitmaken van het kustvissersegment hun aanvraag hernieuwen willen ze voor de volgende 5 jaar tot het segment behoren.

De overtredingen van de verschillende quotamaatregelen kunnen leiden tot het intrekken van de visvergunning voor een opeenvolgende periode van minstens vijf dagen.

Per kalenderdag mogen uit meerdere I.C.E.S-gebieden quotasoorten worden aangevoerd, voor zover in deze gebieden nog een overeenkomstig quotum beschikbaar is en voor zover elke van deze soorten aan de hoogste vangstbeperkingen voor deze kalenderdag voldaan is.

De hoeveelheden quotasoorten die aan een vissersvaartuig worden toegewezen, zijn niet overdraagbaar naar een ander vissersvaartuig.

²⁵ Nationaal zijn Oostende en Zeebrugge aangeduid als aangewezen havens.

Aan de vissersvaartuigen van de Scheldevloot die enkel binnengaats mogen vissen, worden geen hoeveelheden quotasorten in de Noordzee en Schelde-estuarium toegekend. Andere vissersvaartuigen dan de vissersvaartuigen van de Scheldevloot mogen niet vissen op de Westerschelde binnengaats.

Iedere reder dient zelf de stand van de vangsten van tong, schol en kabeljauw van zijn vaartuig bij te houden. De Dienst Zeevisserij zal in 2011 geen tussenstanden mededelen.

Iedere reder zal zelf de vaartdagen en de zeedagen van zijn schip bijhouden.

4.20 *Diverse Mededelingen*

De nieuwe bepalingen vervat in Raadsverordening (EG) nr. 1224/2009 (nieuwe controleverordening) zullen pas volop in werking treden wanneer de uitvoeringsbepalingen vastliggen. Dit zal pas rond maart 2011 het geval zijn. De rederijen zullen met een afzonderlijk schrijven op de hoogte gebracht worden van deze nieuwe bepalingen.

5 Sancties bij het niet naleven van de maatregelen

5.1 *Beheer van de visserij-inspanning – langetermijnplan kabeljauw*

Niet naleving van de communautaire dagenregeling kan leiden tot intrekking van de visvergunning voor vijf opeenvolgende dagen en de overschreden dagen worden gekort van de communautaire dagen 2012.

5.2 *Tongherstelgebied (I.C.E.S.-gebied VIIe)*

Niet naleving van de communautaire dagenregeling kan leiden tot intrekking van de visvergunning voor vijf opeenvolgende dagen. De toekenning van het speciale visdocument VIIe voor 2012 wordt beperkt tot 6 maanden.

5.3 *Schol*

5.3.1 *Vangstbeperkingen voor schol in de Noordzee*

Indien het vissersvaartuig de hem toegewezen hoeveelheid schol overschrijdt, kan de visvergunning die aan het vissersvaartuig werd afgeleverd, worden ingetrokken voor een periode van tenminste vijf achtereenvolgende dagen. Tijdens deze periode moet het vissersvaartuig inactief liggen in een Belgische vissershaven. De periode vangt aan op de derde dag volgend op de notificatie van de intrekking van de visvergunning die de Dienst Zeevisserij per aangetekend schrijven aan de eigenaar van het betrokken vaartuig zal laten worden

De overschreden hoeveelheid schol wordt na vermenigvuldiging met een strafcoëfficiënt van 1,20 in mindering gebracht op de hoeveelheid schol die aan het vissersvaartuig zal worden toegekend in de overeenkomstige periode in 2012.

5.4 *Tong*

5.4.1 *Vangstbeperkingen voor tong in de Noordzee.*

De administratieve strafmaatregelen bij overschrijding van toegewezen quota zijn analoog met deze beschreven onder punt 5.3.1 '*Vangstbeperkingen voor schol in de Noordzee*', te weten korting van de overschreden hoeveelheid vermenigvuldigd met een strafcoëfficiënt 1,20 in de overeenkomstige periode in 2012 en mogelijke intrekking van de visvergunning voor een periode van tenminste vijf achtereenvolgende dagen.

5.4.2 Tong VII f,g

De administratieve strafmaatregelen bij overschrijding van toegewezen quota zijn analoog met deze beschreven onder punt 5.3.1 *'Vangstbeperkingen voor schol in de Noordzee'*, te weten korting van de overschreden hoeveelheid vermenigvuldigd met een strafcoëfficiënt 1,20 in de overeenkomstige periode in 2012 en mogelijke intrekking van de visvergunning voor een periode van tenminste vijf achtereenvolgende dagen.

5.4.3 Tong VII h,j,k

De administratieve strafmaatregelen bij overschrijding van toegewezen quota zijn analoog met deze beschreven onder punt 5.3.1 *'Vangstbeperkingen voor schol in de Noordzee'*, te weten korting van de overschreden hoeveelheid vermenigvuldigd met een strafcoëfficiënt 1,20 in de overeenkomstige periode in 2012 en mogelijke intrekking van de visvergunning voor een periode van tenminste vijf achtereenvolgende dagen.

5.5 Kabeljauw

5.5.1 Vangstbeperkingen voor kabeljauw in de Noordzee

De administratieve strafmaatregelen bij overschrijding van toegewezen quota zijn analoog met deze beschreven onder punt 5.3.1 *'Vangstbeperkingen voor schol in de Noordzee'*, te weten korting van de overschreden hoeveelheid vermenigvuldigd met een strafcoëfficiënt 1,20 in de overeenkomstige periode in 2012 en mogelijke intrekking van de visvergunning voor een periode van tenminste vijf achtereenvolgende dagen.

5.5.2 Kabeljauw VII b-c, VII e-k, VIII

De administratieve strafmaatregelen bij overschrijding van toegewezen quota zijn analoog met deze beschreven onder punt 5.3.1 *'Vangstbeperkingen voor schol in de Noordzee'*, te weten korting van de overschreden hoeveelheid vermenigvuldigd met een strafcoëfficiënt 1,20 in de overeenkomstige periode in 2012 en mogelijke intrekking van de visvergunning voor een periode van tenminste vijf achtereenvolgende dagen.

5.5.3 Kabeljauw VII a

De administratieve strafmaatregelen bij overschrijding van toegewezen quota zijn analoog met deze beschreven onder punt 5.3.1 *'Vangstbeperkingen voor schol in de Noordzee'*, te weten korting van de overschreden hoeveelheid vermenigvuldigd met een strafcoëfficiënt 1,20 in de overeenkomstige periode in 2012 en mogelijke intrekking van de visvergunning voor een periode van tenminste vijf achtereenvolgende dagen.

Bijlagen

1. Ledenlijst van de Rederscentrale
2. Belgische havens en Belgische vaartuigen, verhandelde vis
3. Gecumuleerde vergelijkende zeevisserijstatistiek
4. Vergelijkende zeevisserijstatistiek, opgehouden en afgekeurd
5. Ophoudprijzen
6. Voorstel visplan 2011 van de Quotacommissie