

BUITENLAND

FRANKRIJK

De minimumprijzen

Dat het invoeren van minimumprijzen in Frankrijk gepaard gaat met enorme moeilijkheden blijkt uit het verslag van de Franse deskundige Simon Saint-Martin, dat deze week gepubliceerd werd in het vakblad « Le Marin ». Hieronder geven we een uittreksel van de zienswijze van deze Franse deskundige.

X X X

Verleden week onderlijnden we het belang dat zou moeten gehecht worden aan alle doelstellingen betreffende de organisatie van het beroep t.t.z. de produktie en de kommercialisatie. Het doel was aan te tonen hoe alle « instellingen », noodzakelijk op het nationaal plan, nuttig zouden zijn zodra men het kommunautair vlak zou benaderen en wie weet, hopelijk ook op nationaal vlak.

Toch is het waarschijnlijk dat, om volledig doeltreffend te zijn zowel op nationaal als op kommunautair vlak, deze instellingen hoofdzakelijk moeten gebaseerd zijn op zeer gezonde minimumprijzen en dat zekere « kompensatiekassen » moeten beantwoorden aan enkele voorwaarden.

Gezien deze kompensatiekassen gespijgd moeten worden door de afhoudingen vanwege de voortbrengers, en dit zodra de prijzen hoger zijn dan de minima, algemeen vermeerderd met een zekere taks en dat deze kassen « debiteren » aan de voortbrengers, zodra de vis geen afzetters vindt aan de minimumprijzen, is het van groot belang het niveau van deze prijzen goed na te rekenen.

Een rekenfout of, wat eveneens kan gebeuren, een onveranderd blijven van die prijs gedurende gans een bepaalde campagne, waar de produktievoorwaarden andere allures kunnen aannemen, hebben dikwijls kwade gevolgen die het geheel van de instelling kunnen ondermijnen.

Een te lage prijs kan het nadeel hebben in het geval van geringe aanvoer, niet beschermend genoeg te zijn voor de voortbrenger, voor wie de produktie reeds te laag valt. Over het algemeen is dit risico begrensd gezien bij geringe aanvoer, de vraag tamelijk groot is. Een te hoge minimumprijs daarentegen kan de werking van de kompensatiekas rap in de war sturen. En in dit geval kan men vaststellen dat het kwaad niet alleen op finantieel gebied ontred-

dering brengt, maar evenzo op psychologisch gebied, want het ondermijnt de tucht en het vertrouwen, twee zaken die onontbeerlijk zijn voor het al dan niet duurzaam en blijvend zijn van een instelling. Voorbeelden hiervan zijn er bij de vleet, doch we beperken ons tot twee voorbeelden waaruit een contrast naar voor komt en die waarlijk vatbaar zijn voor onderzoek.

Een kompensatiekas met minimumprijzen is nog niet tot nationaal vlak gekomen, maar wel tot een regionale eenheid uitgegroeid. De minimumprijs evalueert tot op een niveau dat zelfs voldoende is voor de slechtst geplaatste voortbrenger. Maar in een andere streek bestaat nog geen opvangregeling. Hier kunnen echter de voortbrengers genoeg nemen met een afzetprijs die veel lager ligt dan de minimumprijs uit de eerste streek, in acht genomen dat men in de eerste streek zonder grote moeilijkheid de minimumprijs kan behouden en dat in de tweede, wegens de regel « vraag en aanbod » de prijzen boven de minima vallen, toepasselijk in de eerste zone, zijn de kopers hier in een delicate positie komen te staan. Tenslotte zal dit onevenwicht gelaakt worden en een gevaar uitmaken.

Dringen we nog verder in dit voorbeeld. Het onderkomiteit « Atlantique » heeft een minimumprijs van 0,80 F vastgesteld voor makreel. De visbewerkende nijverheden van Bretagne gaan hiermee akkoord. De schepen uit het distrikt « Nord » waarvoor de afzetprijs slechts op 0,60 FF komt, leggen zich neer bij de regionale voorschriften wanneer ze hun vangst aan wal zetten in een haven aan de Atlantische Zee. Alles goed tot hier, maar wanneer de schepen van de « Nord » hun vangst in eigen havens afzetten en in het geval dat het aanbod groter is dan de vraag, dan brengt dit een ineenstorting van de prijs met zich. Zeker, dit gevaar kan vermeden worden indien de vissers uit het Noorden de verplichting nakomen hun waar niet aan de Bretoense inleggerijen te leveren aan een « Bretoense prijs », dus lager dan de minimumprijs, doch wie kan hun dit verbieden? Het gevolg hiervan zou zijn dat de visbewerkende fabrieken in de havens van de « Nord » hun grondstof aan een lagere prijs zouden kunnen kopen en dus bevoordeligd zouden zijn tegenover hun konkurrenten uit Bretagne. Het is een veronderstelling, doch het kan zich veelvuldig voordoen.

Een ander voorbeeld, zij het niet op nationaal vlak, maar dan op internationaal vlak.

De Produktie en de kommercialisatie zijn georganiseerd op nationaal vlak. Alles gaat opperbest tot het ogenblik dat een vreemde producent hetzelfde produkt op de markt brengt, zij het dan aan een « Franse prijs », dus merkkelijk lager dan de minimumprijzen. Gezien de « vrije handel », heeft men dan geen beschermingsmiddel tegen de Franse koper die vreemde vis aankoopt. Hiermede ontstaat terug een onevenwichtigheid die de nationale instelling ondermijnt.

Deze twee voorbeelden tonen duidelijk aan hoe belangrijk de evolutie van de minimumprijzen is.

De bepalingen hiervan vereisen niet alleen een doorgronde kennis van de verschillende produktievoorwaarden, maar tevens van de kommercialisatievoorwaarden. We staan inderdaad niet meer in het tijdstip: vissen om te verkopen. Vandaag moet men kunnen verkopen alvorens te vissen! Dit valt echter niet altijd gemakkelijk vermits er steeds dient rekening gehouden met de natuur die de visser moet gunstig zijn. — F

FRANKRIJK Rekordcijfer te Boulogne

Een rekordvangst werd deze week te Boulogne aan wal gezet: het vaartuig « Jacques-Coeur » van de rederij Pêche et Froid haalde een vangst van 197.000 kg aan boord in 12 zeedagen. De reis voordien bracht ditzelfde schip een vangst binnen van 161.000 kg.

Samen met nog andere aanzienlijke vangsten bracht dit een algemene prijsvermindering met zich dat daalde tot 0,80 FF per kg. De verscheidenheid van de vangsten heeft echter een ware prijsinstuiking vermeden. De visindustrie en de konservefabrieken hebben een groot deel van deze vangsten voor hun rekening genomen.

Enkele aanvoercijfers: maandag 1.797 ton, dinsdag 997 ton, woensdag 786 ton. Niet minder dan 1.700 lossers waren maandag nodig om deze vangsten aan wal te zetten. — F

Boulogne : overzicht februari

Aanvoer februari : 11.114.448 kg verkocht aan een gemiddelde prijs van 1,24 FF. Verleden jaar voor dit tijdstip : 12.442.054 kg aan een prijs van 0,95 FF. De weergesteldheid is oorzaak voor de daling van dit aanvoercijfer. Men herinnert zich hoe de zeer lage temperatuur in 1963 een samscholing van wijting met zich bracht en de vangsten van deze vissoort werkelijk overvloedig waren: 4.247 ton voor dit jaar 2.356 ton. Toch zijn sommige vissoorten vermeerderd in aanvoer. — F

Kantoor van de notaris

Edgard VAN HOVE

Spiegelrei, 23, Brugge

— O —

TOEWIJZING

op VRIJDAG 10 APRIL 1964, om 14 uur namiddag, in het café „Vismijnvrienden”, te Zeebrugge, bij dhr Albert Reyzerhove, van :

Het vissersvaartuig „SAINT-PIERRE” Z.63

type motorschip in hout ; bouwjaar 1937 ; lengte 13,46 m breedte 4,31 m ; inhoud 4 Ton 86 ; motor 75 PK ; in goede staat ; met inbegrip van gans de inhoud, alsmede : motor-kop, 2 garnalkorren, 4 viskorren, kookpot, 2 planken, 2 paar reservevleuren, reserve-schroef, 3 reservevlichten.

Gemeerd te Zeebrugge, achterhaven : Prins Albertdok (Vismijnkaai).

Te BEZICHTIGEN : iedere werkdag van 8-12 uur en 14-17 uur ; voor sleutel zich wenden : Beroepsvereniging „Hand in Hand”, Vismijn, Zeebrugge.

Lastenkohier ter inzage ten kantore (tel. (050) 329 24) (5058V)

Faroë-grenzen : EEN VAN DE BELANGRIJKSTE

Op een vraaggesprek, waarop het einde van de Britse concessie werd bekend gemaakt om binnen de 6 mijlen te mogen vissen, verklaarde dhr L. Olivier, sekretaris van de Hull Trawlers Federation Officers, het volgende :

« Van al de uitbreidingen van de visserijgrenzen, welke in de afgelopen jaren plaats grepen, beschouw ik deze als de meest kritieke. Door het instellen van een 12 mijl zone rondom de Faroë Eilanden worden alle traditionele visgronden voor ons gesloten. Alhoewel de trawlers van Hull omzeggens nooit naar de Faroë visgronden gaan en dus praktisch niets te verliezen hebben : toch geldt dit het allerminst voor Aberdeen, Grimsby en Fleetwood. De vloot van deze drie havens bestaat voor een groot gedeelte uit schepen die speciaal gebouwd zijn om de visserij te beoefenen in de Faroë gronden.

Voor 1963 bedroeg de totale invoer van visprodukten, afkomstig van de Faroë 321.000 cwt. en dit voor een waarde van 1,2 miljoen pond. De aanvoer van vis van Britse eenheden bedroeg 229.000 cwt. Alhoewel er in het afgelopen jaar geen enkel vaartuig van Hull naar de Faroë gronden een reis gemaakt heeft, toch was er in deze haven een invoer van 40.950 kits.

De vissers van Grimsby daarentegen voerden vanuit deze gronden 133.000 kits aan terwijl de invoer praktisch even groot was, namelijk 133.681 kits. — K