

het visserijblad

Vrijdag 7 februari 1975 — Nr. 6

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, BUPUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

IN DE SCHADUW VAN DE OVERHEID

Op een moment dat fabrieken sluiten, dat het aantal werklozen schrikbarend steigt, in een periode dat er geen één belg opschrikt als de omroeper mededeelt dat de index deze maand 1.80 punt steeg, want die verhoging wordt iedere maand opnieuw gehoord en is gemeengoed geworden; ook aan de index geraakt men gewoon. Na oliemiserie en mirages-speculatie, heeft het geen enkel zin iemands aandacht te vragen voor de dreigingen in de visserij. Iederéén voelt zich bedreigd : jonge afgestudeerden die geen werk vinden — de huismoeder wier wintervoorraad gasoil meer kost dan het netto maandloon van een werkmán — de boeren die, naast de te lage prijs voor hun produkten, hun oogst gedeeltelijk wisten mislukken door de enorme regens enz...

Als er niemand naar iemands klachten luistert, waarom dan zou een minister zich bijzonder de toestand in de visserij aantrekken? Gemakkelijk genoeg, en nog waar genoeg ook, zeggen de ministeriele woordvoerders dat het overal slecht gaat, dat de minister niet alleen de visserij te beheren heeft, en zelfs : dat de visserij globaal gezien vanwege de Staat het minst te klagen heeft, want door kredieten, door EEG-opvangsubsidies enz, nog altijd bevoorrecht is.

Als de regering echter graag aantoonst waarin zij nuttig is, moet zij ook aanvaarden dat haar wordt aangewreven waarin zij in gebreke is gebleven.

SCHEEPSKREDIETEN

Vroeger kon een reder, die wat tegenslag had, vrij gemakkelijk uitstel bekomen om zijn jaarlijks te betalen promessen in te lossen. Thans, wanneer het geld onbetaalbaar duur is geworden, wanneer de vangsten beneden peil en de prijzen nog lager liggen, wanneer praktisch iedereen zijn kredietwaardigheid verloren heeft terwijl de uitbatingskosten blijven stijgen, is er een gebrek aan likwiditeiten ontstaan, waardoor de leveranciers eerst weigeren verder te leveren en daarna het schip aan de kade zullen leggen.

Als een opsomming van tegenslagen is zulks voldoende, dachten wij, en gezien ons algemeen wordt wijs gemaakt dat een kentering in de toestand mag worden verwacht in de herfst 1975, komt het er in hoofdzaak op aan kop boven water te kunnen houden en de leveranciers te paaien.

Vandaar dat gevraagd werd ALLE reders, met schuld aan de NMKN, tegemoet te komen en hen 1 jaar te ontheffen van terugbetaling én, gedurende dit jaar, de rente eveneens te laten dragen door Verkeerswezen.

Wat dus vroeger regelmatig werd gevraagd voor een individuele reder en hem werd toegestaan, vraagt men thans voor iedereen.

En wat blijkt er? De ganse visserij wordt NIET globaal van haar verplichtingen voor 1 jaar vrijgesteld; iedere reder afzonderlijk moet zijn aanvraag indienen alsof de huidige crisis alleen op hem toepasselijk zou zijn, hij moet bewijzen dat hij kantje-boord failliet is en heeft pas dan een kleine kans het gevraagde uitstel te bekomen. Ons is reeds een kategorieke weigering bekend met een argumentatie die kant noch wal raakt. Een ander vaartuig zou zelf door de NMKN - VERKEERSWEZEN intussen aan de ketting gelegd zijn...

Daarnaast werden bepaalde aanvragen sinds maanden én door de NMKN én door het Technisch Comité voor Scheepskredieten goedgekeurd, maar nog altijd niet getekend door de minister. Het heet dat ook de minister van Financien zijn zegen moet geven, maar daarachter heeft men zich vroeger ook reeds durven verbergen en als de minister van Verkeerswezen zijn verantwoordelijkheid niet durft of niet mag nemen, als de Minister van Verkeerswezen eerst toelating moet vragen aan Leefmilieu, aan Streekontwikkeling, aan Kultuur en aan Vlaamse Zaken, dat men dan de wet van 1948 afschaffe!

(vervolg blz. 2)

HET HOUDEN VAN EEN GOEDE UITKIJK

ARTIKEL 29 ZEEAANVARINGSREGLEMENTEN 1960 EN ARTIKEL 5 ZEEAANVARINGSREGLEMENT 1972

Daar er in de laatste jaren nogal veel aanvaringen plaats hebben, waarvan dikwijls uitgemaakt werd dat het gebrek aan een goede uitkijk veelal de reden daarvan was, heeft de heer R. Smet in « Nautilus » hieraan enkele interessante beschouwingen gewijd, welke we gemeend hebben aan de aandacht van onze schippers en vissers te moeten onderwerpen. Deze zeer interessante beschouwingen geven een praktisch kijkje op het geheel van deze belangrijke aangelegenheid. Hierna volgen deze beschouwingen.

REGEL 29 — VERMIJDEN VAN ALLE NALATIGHEID

« Niets in deze regelen ontheft een vaartuig of een watervliegtuig te water, zijn reder, kapitein of bemanning van de aansprakelijkheid voor de gevolgen van elke nalatigheid in het voeren van lichten, in het geven van seinen of in het houden van goede uitkijk, dan wel van veronachtzaming van om het even welke voorzorgsmaatregel, die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden, waarin zich het vaartuig bevindt, is geboden ».

REGEL 5 — UITKIJK

« Elk vaartuig dient te allen tijde goede uitkijk te houden door te kijken en te luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn ten einde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken ».

Ongetwijfeld is het houden van een goede uitkijk een van de voornaamste nautische voorzorgsmaatregelen die tijdens de vaart en tijdens het ten anker liggen moeten genomen worden, en de noodzakelijkheid ervan geldt zowel bij goed als bij slecht zicht.

In een rapport van de « Chamber of Shipping of the United Kingdom » worden als voornaamste oorzaken van aanvaringen aangestipt :

- gemis aan een goede uitkijk ;
- zwakke brugorganisatie.

Uit een aantal uitspraken van rechtbanken en onderzoeksraden voor de scheepvaart blijkt eveneens dat een groot aantal aanvaringen toegeschreven kan worden aan het niet houden van een goede uitkijk.

Wat dient men te verstaan onder « het houden van een goede uitkijk »? De teksten van de zeeaanvaringsreglementen zijn dienaangaande uiteraard nogal summier. Het is inderdaad onmogelijk in het kader van een reglementering alle mogelijke gevallen en omstandigheden te voorzien, waarmee bij het houden en het verzekeren van een goede uitkijk, rekening dient gehouden te worden. Het is echter zeker dat de term « uitkijk » in de meest uitgebreide zin moet geïnterpreteerd worden :

«The keeping of an efficient look out requires to be interpreted in its fullest sense which includes the following items :

- a) a constant alert all round visual look out to enable a full grasp of the current situation, including ships and landmarks in the vicinity, to be maintained ;
- b) the need to observe changes in the weather, including — especially — the visibility ;
- c) the need to observe closely the movements and compass bearing of approaching vessels ;
- d) the need to identify ship and shore lights with precision ;
- e) the need to observe the radar and echo sounder displays ;
- f) the need to ensure that the course is steered accurately and that — where relevant — helm orders are correctly executed ».

Goede uitkijk houden impliceert dus het inzetten van bevoegd personeel en gebruikmaking van aangepast materieel.

(Vervolg blz 2)

(Vervolg van blz. 1)

IN DE SCHADUW VAN DE OVERHEID

Of zal Verkeerswezen intussen de rente van de geïnvesteerde gelden betalen of instaan voor de wettelijke toepassing van loons- en materiaalverhogingen ? **WAAROM NIET DEFINITIEF WEIGEREN OF ONMIDDELIJK GOEDKEUREN ?**

SOCIALE VOORZORG

Was het vroeger in de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij niet altijd koekebrood en chocolademelk, we hadden er toch een eigen zelfstandig bestuur, waarin de meeste problemen konden uitgesproken worden.

Sinds een paar jaar worden we beheerd door het Fonds voor Arbeidsongevallen (FAO) en worden we helemaal aan ons lot overgelaten. Is het erg dat we die mensen in Brussel niet kennen, veel erger is dat die «Brusselaars» totaal vreemd zijn aan de visserij.

Hoe bepaalde gevallen niet of al te laat worden opgelost, hoe gestelde vragen eenvoudig onbeantwoord blijven is een echte schande.

Veel schandaliger is echter de discriminatie waaronder de kustvisserij lijdt en waartegen vanaf de eerste dag is geprotesteerd geworden.

Intussen regent het ook boetes wanneer de 3-maandelijkse betalingen één dag te laat binnenkomen, zij het door onvermogen of door de schuld van de Bank met een koude negatie van alle verzoekschriften alsof men in een toekomstwereld leeft, waarin men hoogstens de vuist kan uitsteken naar een verder ratelende computer.

Met een zelfde koel technische geest vordert men bijdragen om de vissers aan 60 jaar op pensioen te laten gaan, mits voorwaarden waaraan praktisch niemand kan voldoen, zodat deze bijdragen ergens in de onzichtbare Staatskas verdwijnen, of hoogstens aangewend worden ter betaling van de slogan : de vissers zijn even waardig en even nuttig als de mijnwerkers !

MAZOUTSUBSIDIE

Omdat gasoil een van de zwaarste uitbatingskosten is en op één jaar enorm in prijs gestegen is, werd de minister van Landbouw bereid gevonden 0,50 fr per liter subsidie te geven. Een eerste keer voor de periode 1.3.74 - 30.6.74 en met een tweede K.B. voor de periode a) 1.7.74 - 31.12.74 aan 0,50 fr. en b) 1.1.75 - 31.3.75 aan 0,30 fr per liter.

Na deze beslissing zou de prijs echter op 1.11.74 nog eens met 0,30 fr verhoogd worden, wat de prijs bracht op 3,86, prijs die echter nauwelijks een maand gehandhaafd werd, gezien de oliebonzen zelf de prijs hebben verlaagd en op vandaag zelfs leveren aan 3,30 fr. De maximumprijs blijft echter ongewijzigd, zodat bij wijzigende toestanden opnieuw 3,86 kan gevraagd worden.

Op 1 maart 1973 betaalde de visserij 1,92 fr. (zes maanden vroeger : 1,20 fr) en op 1 maart 1974 was dit 2,75 fr geworden. Om deze enorme verhoging werd vanaf 1.3.74 een subsidie van 0,50 fr gegeven.

Maar omdat de prijs vandaag niet langer 3,86 fr is doch in het beste geval slechts (!) 3,30 fr., zou men géén subsidie meer krijgen?... welke logica is dat ?

Als andere landen onder het mom van structuurmaatregelen hun visserij helpen in de kostprijs van gasoil, waarom zouden wij dan niet mogen en moeten aandringen om voor gans 1975 minstens 0,50 fr per liter subsidie te krijgen, al ware het onder het mom van de gevolgen van de vangstkquota, van de te lage visprijzen, van het uitzonderlijke slecht weer (mislukte oogst!) en van de algemeen zeer zwaar verhoogde uitbatingskosten te compenseren ! **HET WARE EEN STRUCTUURMAATREGEL OM DE BELGISCHE VISSERIJVLOOT TE BEHOUDEN.**

Er valt nog heel wat meer te argumenteren (waarom geeft men ons niet de reserves van VOZOR?), maar ik dacht dat we ons niet langer in de schaduw en in de koude zouden weten staan, als op die enkele punten wat tegemoetkoming kon worden bekomen.

Het ware demagogisch aan te voeren dat ons land genoeg heeft aan 29 miljard vliegtuigen en dat ons volk méér heeft aan de zeevisserij dan aan landsverdediging, maar het is even demagogisch op meetings de werkkraacht van de vissers en de noodzakelijkheid van de visserij te deklameren als men het bedrijf laat doodbloeden.

We vragen tenslotte geen miljarden, wel een voorlopige steun, heel veel begrip, wat menselijkheid en zeer veel goeie wil. Voor een mijnwerker van de zee schijnt reeds de zon als hij zich niet aan zijn lot overgelaten voelt.

JEF DEROOSE

(Vervolg van blz. 1)

HET HOUDEN VAN EEN GOEDE UITKIJK

Het aantal personen dat de uitkijk moet verzekeren is in feite afhankelijk van de omstandigheden: dag, nacht, goede of slechte zichtbaarheid, positie van het schip, scheepvaartverkeer, varend of ten anker liggend, enz. Vaak zal deze taak bij dag uitsluitend uitgevoerd worden door de officier van de wacht; 's nachts zal hij bijgestaan worden door een ondergeschikte.

Uit de literatuur dienaangaande lichten we enkele teksten :

« Par brume la vigie faite par un seul homme ne semble pas constituer une surveillance suffisante, même à bord d'un petit bâtiment.

.....La Cour suprême des Etats-Unis a déclaré que l'officier de quart, abandonné à lui-même ne constitue pas une vigie suffisante.....

.....La règle qu'il doit y avoir un ou plusieurs hommes affectés au guet, et que l'officier de quart avec l'homme de barre sont insuffisants, est confirmée par de nombreux jugements ».

.....Op grote schepen kan één uitkijk onder bijzondere omstandigheden te weinig zijn ».

«For a large steamship going eleven knots off Dungeness, a crowded part of the English Channel, on a hazy night, the Prize Council considered that one hand on the look out was not sufficient ».

«De kapitein, die geen andere radaropleiding had dan een hem in de haven van Kopenhagen gegeven uitleg door iemand van Decca, was alleen met de roerganger op de brug. Hierdoor kon hij zich niet volledig aan het waarnemen van de radar wijden..... ».

De perso(en) belast met het houden van de uitkijk moet(en) vanzelfsprekend over de nodige lichamelijke geschiktheid (gehoor- en gezichtsvermogen) beschikken alsmede over de nodige beroepsbekwaamheden (wat moet er gemeld worden, hoe moeten berichten gemeld worden, hoe moeten eventueel de instrumenten bediend worden, enz.).

Het houden van een goede uitkijk impliceert waakzaamheid en oplettendheid voor alle sectoren, zowel voorlijker als achterlijker dan dwars. De sektor achterlijker dan dwars is vooral van zeer groot belang bij de navigatie in verkeersscheidingsstelsels, op rivieren, kanalen, enz.

«.....Misschien is op de Frean niet genoeg naar stuurboord uitgekeken of onvoldoende ver naar achter..... Naar het oordeel van de Raad moet uit de feiten worden afgeleid, dat de oorzaak van de aanvaring daarin moet worden gezocht, dat betrokkene onvoldoende uitkijk, in het bijzonder naar stuurboord, heeft gehouden ».

Het is belangrijk hier te onderlijnen dat het houden van een goede uitkijk onverenigbaar is met enige andere werkzaamheid. Bedienen van het roer en uitkijk houden gaan niet samen; kaarten verbeteren op de brug (of in de kaartenkamer) en terzelfdertijd een goede uitkijk houden is onmogelijk en niet verantwoord. Indien de persoon belast met de uitkijk, bovendien een andere werkzaamheid opgedragen krijgt, dan zal de aandacht verdeeld worden op twee taken, of wat nog erger is de aandacht zal praktisch uitsluitend toegespitst worden op de andere werkzaamheid en niet of in zeer geringe mate op het uitkijk houden :

«In ordinary cases one or more hands should be specially stationed on the look out by days as well as at night. They should not be engaged upon any other duty;..... »

« L'homme de vigie ne doit être affecté à aucune autre tâche, quelle qu'elle soit. Il ne peut, même temporairement, participer à l'exécution d'une manœuvre ou d'une corvée ».

Waakzaamheid en oplettendheid kunnen ook verminderd worden door onnodig gepraat. Ieder wachtlopend officier zal wel al eens verrast geweest zijn door de zeer plotse aanwezigheid van een ander vaartuig dat hij niet eerder opgemerkt had, en dit terwijl hij rustig met zijn kollega een praatje aan het maken was.

De plaats van waaruit de auditieve en visuele uitkijk gehouden wordt is van groot belang. Buiten de uitkijk gehouden vanaf de brug zal naargelang de omstandigheden, een uitkijk moeten geplaatst worden vóór op de bak van het vaartuig, eventueel één op het achterschip. Vooral in druk bevaren wateren is het aan te bevelen de man op de uitkijk vóór op het vaartuig, en dan wel zo laag mogelijk te plaatsen.

Uit de uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart (Nederland) inzake de aanvaring van het m/s « Gaasterdijk » met het m/s « Zuidpool » op 18 november 1965 voorbij de Middensteenbankboei, lichten we volgende passus :

« Resumerend geldt ten aanzien van de Zuidpool, het volgende :

- 1 Zij heeft nagelaten een matige vaart te lopen ;
- 2 zij heeft nagelaten mistseinen te geven ;
- 3 zij heeft nagelaten een uitkijk op de bak te plaatsen ;
- 4 »

Of het plaatsen van de uitkijk in het kraaiennest, zoals dit op sommige schepen aanwezig is, aan te bevelen is, zal volledig van de omstandigheden afhangen.

«Tenslotte vraagt de Raad zich af waarom geen gebruik gemaakt is van het kraaiennest. Uit de verklaringen blijkt dat een lage mist over het kanaal hing, waar de masten van de Moisie Bay bovenuit staken. Bij bemanning van het kraaiennest had een uitkijk de positie van beide schepen ten opzichte van elkaar kunnen volgen en doorgeven ».

Het uitzetten van een uitkijk op een plaats waar het houden van een goede

(vervolg blz. 3)

(Vervolg van blz. 2)

uitkijk bemoeilijkt wordt door overkomend water en/of ongunstige weersomstandigheden (strijmende regen, sneeuw, hagel, enz.) heeft niet veel zin.

De uitkijk kan ook gehinderd worden door de weerschijs van het zonlicht op het water. Het kan dan aangewezen zijn radarobservaties te verrichten. Op kleinere vaartuigen vooral zal er moeten op gelet worden dat de uitkijk, of tenminste één van de uitkijken, zich buiten het stuurhuis bevindt, gezien het feit dat ondermeer door het motorlawaaï misteinen, koersveranderings- en waarschuwingseinen niet of slecht te horen zullen zijn.

Een goede verrekijker is voorzeker een degelijk middel om een betere beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken. Het gebruik van dit hulpmiddel werd in bepaalde omstandigheden als onontbeerlijk beschouwd :

« Where to keep a good look out glasses are necessary, it would probably be held negligence not to use them ».

« If the use of glasses will enable an object to be seen sooner the neglect by the look out to use glasses will constitute a bad look out ».

«De tweede stuurman heeft met de kijker de beide toplichten van de Chu La gezien. Betrokkene, die met het blote oog de toplichten niet zag, heeft de kijker niet gebruikt ».

We merken reeds op dat het houden van een goede uitkijk in sommige gevallen radarobservaties moet omvatten. Indien in de heersende omstandigheden en toestanden het passend is gebruik te maken van radar dan moet in een adequate brugbezetting voorzien worden :

«Overigens merkt de Raad op, dat de radar, ook bij goed zicht, een waardevol hulpmiddel kan zijn tijdens de vaart in druk bevaren zeegaten en daarop aansluitende nauwe vaarwateren. Dit geldt speciaal 's nachts. De Raad wil niet zo ver gaan het gebruik van radar onder die omstandigheden zonder meer algemeen aan te bevelen, met name niet in verband met het gevaar, dat dit ten koste zal gaan van een goede optische waar-

neming. Ingeval men beschikt over een goede voor dit doel geschikte radar en er buiten de normale wachtbezetting op de brug een ervaren radarwaarnemer beschikbaar is voor het continu observeren van het radarbeeld, meent de Raad het gebruik van radar onder die omstandigheden wel te kunnen aanbevelen ».

Bij verminderde zichtbaarheid is het vooral van belang dat de radar permanent zou geobserveerd worden. Gezien het permanent waarnemen van het radarscherm een vermoeiende taak is dient er over gewaakt te worden dat de radarwaarnemer goed uitgerust op de wacht komt en tijdig afgelost wordt.

Het is vanzelfsprekend dat het goed gebruikmaken van het radartoestel en het oordeelkundig verwerken en interpreteren van hetgeen op het scherm geobserveerd wordt deel uitmaken van het begrip « goede uitkijk houden ». Dit houdt ondermeer ook een juist schaalgebruik in, een degelijke regeling van het toestel, enz.

Wat de schaal betreft wordt tijdens slechte zichtbaarheid in open wateren, een afstandsschaal van minder dan twaalf zeemijl steeds afgeraden. Dit is zeer begrijpelijk omdat hier als hoofddoel het vermijden van een « dichtbij positie » gesteld wordt. In nauwe vaarwateren zal een veel kleinere afstandsbereik aangepast aan de plaatselijke toestanden en omstandigheden, gekozen worden, waarbij dan eventueel regelmatig even overgeschakeld kan worden naar een groter afstandsbereik teneinde zich een beeld te kunnen vormen van wat verder afgelegen is.

Om enkele overwegingen af te sluiten volgt hier de slottekst van het Marine Casualty Report Scheme van de Chamber of Shipping of the United Kingdom :

« A disturbing feature of the majority of casualty reports 1 to 50, was the absence of anxiety or anticipation until shortly before the occurrence of the casualty, by which time it was too late. This provides further emphasis that an efficient look out in the full sense described in paragraph 4, supported by a well defined bridge organisation and regular drills, can do much to minimise the incidence of casualties ».

R. Smet

LOSSE PUNTJES

U weet het, Noorwegen overwoog vier zgn. trawlvrije zones rondom zijn kusten in te voeren. Na besprekingen met landen met grote visserijblangen (Groot-Brittannië, West-Duitsland, Frankrijk en Rusland) in bedoelde gebieden werden uiteindelijk drie zones weerhouden. De meest oostelijk gelegen zone wordt gesloten van 1 oktober tot 1 maart van elk jaar; de Noord Kaap zone zal gesloten zijn van 1 november tot 31 maart en de zone Lofoten - Vesteraalen van 20 oktober tot 20 maart. De sluitingstermijn werd aldus van 6-7 maanden op 5 maanden teruggebracht.

De vierde zone, de Nysleyen Bank westelijk van Finmark, werd geschrapt. Ook werden de grenzen van de Hjelmsoy-banken enigszins gewijzigd.

Tenslotte werd overeengekomen dat Noorwegen geen arrestaties van vreemde schepen in bedoelde zones zal mogen doen. De schepen die in de zones (toevallig) (zouden) vissen, zullen worden gewaarschuwd en... verzocht worden de zone te verlaten. De betrokken landen zullen de vervolgingen moeten verrichten.

Noorwegen heeft van een unilaterale aktie afgezien en een nieuwe kabeljauwoorlog werd vermeden..... en dit wellicht in afwachting van een 50- of 200-mijl visserijzone rondom Noorwegen.

De Schotse haringvisserij zullen de invoering van een 50-mijl visserijzone rondom Schotland eisen — ook al in afwachting van een 200-mijl zone — indien de Britse regering geen speciale hulp aan de haringvisserij verleend.

„The battle is on”, zouden we zeggen.

X X X

Iets over de vismerkproduktie.

Volgens deskundigen van het Amerikaans ministerie van Landbouw, aldus het tijdschrift Voedingsmiddelen technologie, zal de ansjovisvangst en de vismeelproduktie in Peru in 1975 een snel herstel te zien geven. Zij citeren voorspellingen van Peruaanse ambtenaren dat Peru in 1975 6 miljoen ton ansjovis zal vangen en 1,35 miljoen ton vismeel zal produceren, alsmede 180.000 ton visolie. Voor 1976 verwachte deze ambtenaren een ansjovisvangst van 7 miljoen ton.

X X X

De Peruaanse ansjovisvangst voor commerciële doeleinden werd voor het seizoen 1974 begin deze maand officieel beëindigd. In officiële kringen in Lima is men thans van mening dat de totale vismeelproduktie in het jaar 1974 iets meer dan 900.000 ton heeft bedragen, of ongeveer 60.000 ton meer dan de vorige raming, aldus de Amerikaanse deskundigen.

X X X

Volgens een schatting van de Kommissie voor Oceanaangelegenheden van de Amerikaanse Ouderzoeksraad komen jaarlijks ongeveer 6,1 miljoen ton olie uit allerlei bronnen in zee terecht.

De tankschepen en de daarbij horende activiteiten zijn de voornaamste schuldigen : zij lozen ongeveer 2,1 miljoen ton olie in de wereldzeeën. En deze vorm van verontreiniging neemt van jaar tot jaar toe!

Vanuit rivieren en stadsriolerings vloeit ca 1,9 miljoen ton naar de oceanen; 0,8 miljoen komt van industrieën aan de kust gelegen; 0,6 miljoen ton is er als bezinksel vanuit de atmosfeer en er is eveneens 0,6 milj. ton van natuurlijke olieplekken; de oliebronnen in zee geven 0,1 miljoen ton.

Wanneer we dit cijfer van 6,1 miljoen ton tegenover het verbruik van mazout in onze visserij stellen, kan gemakkelijk worden berekend hoe lang onze schepen wel met deze hoeveelheid zouden kunnen varen. Wel 100 jaar!

X X X

De West-Duitsers zijn nog altijd verlekkerd op haring. Volgens FI-MA (Fischmarketinginstitut) verkiezen de West-Duitsers haring boven kabeljauw, rode zeebars en koolvis.

Anderzijds blijft in West-Duitsland het visverbruik naar hoeveelheid in de jongste jaren, ongeveer op hetzelfde niveau : het verbruik ligt konstant bij de 13 kg per hoofd en per jaar.

X X X

Lord Chelwood stelde aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen een schriftelijke vraag over de produktie en konsumptie van paling. Hier laten wij de vraag en het antwoord — enigszins verkort — volgen.

Vraag : Op welke wijze heeft de Commissie haar ramingen opgesteld voor de produktie en konsumptie van paling in de Gemeenschap in de jaren 1973 en 1974.?

Antwoord : De Commissie beschikt helaas niet over gegevens over de jaren die in de vraag van de geachte Afgevaardigde worden genoemd.

Vraag : Hoeveel palingen gaan er in een ton en hoeveel in 6.100 ton?

Antwoord : Paling wordt in uiteenlopende gewichten aangetroffen en het zou moeilijk zijn met enige nauwkeurigheid te schatten hoeveel er in een ton gaan.

Vraag : Hoeveel personen zijn belast met het maken van de nodige berekeningen om te waarborgen dat de bevolkingen van de negen landen van de Gemeenschap volgend jaar genoeg paling kunnen eten en is men er zeker van dat deze werkzaamheden van essentieel belang zijn?

Antwoord : De Commissie geeft de geachte Afgevaardigde de verzekering dat het personeel dat zij voor de bestudering van het vraagstuk van de produktie en konsumptie van paling beschikbaar heeft gesteld in overeenstemming is met het belang van het betrokken vraagstuk.

Zie zo, nog iets dat we weten.