

LOSSE PUNTJES ...

■ De Canadese vissers hebben onlangs aan de regering gevraagd om een grondig onderzoek te laten uitvoeren over de oorzaken van de prijsverschillen op de afslag (in de vismijnen) en in de winkels. In de winkel betaalt de gebruiker «zijn» vis en op de afslag krijgt de visser geld voor «zijn» vis.

De Canadese vissers beweren dat zij van een bepaalde onderneming slechts 15 ct (5,25 fr.) per pond voor tong krijgen, terwijl de supermarkten \$ 1,69 (59 fr.) per pond voor tongfilets aanrekenen.

En de reacties van de supermarkten?

Er moet toch rekening worden gehouden met het feit dat 4 pond tong nodig is voor 1 pond filets en dat er verder kosten zijn voor de verwerking, de verpakking, het invriezen en de distributie.

Ja, natuurlijk.

X X X

■ Een strikte toepassing van de milieuwetgeving met betrekking tot de kwaliteit van het gebruikte water, de arbeidsveiligheid en de kwaliteitswaarborg van het product, zal in de U.S.A. tot gevolg hebben dat tal van visverwerkende bedrijven zullen moeten sluiten en verdwijnen.

Kwestie dat de produktiekosten zullen stijgen... en door iemand moeten worden gedragen, lees betaald.

X X X

■ De overeenkomst omtrent de trawlvrije zones rondom Noorwegen (zie het Visserijblad, 7 februari 1975) werd door de schippers (uit Grimsby en Hall) van de diepvriestrawlers zeer slecht ontvangen.

Zij voeren aan dat zij niet op voldoende wijze bij de besprekingen waren vertegenwoordigd. Met hun medewerking zouden zij er beter vanaf gekomen zijn. Zo beweren zij. Maar Mr. Bill Suddaby, voorzitter van de «British Trawlers Federation» had reeds vroeger zijn ontgoocheling over de overeenkomst geuit.

Ja, de visserij wordt een moeilijke job!

X X X

■ Je weet toch wat krill is? De naam krill is afkomstig uit het Noors en betekent larven of zeer jonge vis. Maar meestal verstaat men onder krill de crustacea Euphausia superba Dana of kleine garnalen die voedsel zijn voor walvissen, zeehonden en vele vissoorten.

Welnu, en dat weet je wellicht niet, Japan wil de commerciële visserij op krill in de Arctische wateren intens gaan ontwikkelen.

X X X

■ Verder nieuws uit Japan.

Japanse trawlers die op haring vissen in het noord-westelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan, hebben nu grote belangstelling voor inktvis. Inktvissen zijn een zeer gewaardeerd product in Japan en onderzoek wordt uitgebreid om inktvissen te vangen in andere gebieden dan de eigen kustwateren. In de kustwateren zijn de vangsten teruggelopen. Kwestie van overbevissing. En... temeer daar prijzen worden betaald tot 275 yen (33 fr) per kilo voor verse inktvissen en 322 yen (39 fr) per kilo voor op zee bevroren inktvissen.

X X X

■ Derde Japanees bericht.

Twee Japanesen werden belast met onderhandelingen met Ecuador. Omwille van de met 300 percent verhoogde visserijrechten.

Ecuador heeft een 200-mijl visserijzone en vraagt vergunningstaksen om in die zone te vissen.

En dan te weten dat Japan in deze zone grote interesse heeft voor tonijn.

MANILLEN TEN VOORDELE VAN SOCIALE WERKEN VOOR VISSERISCHOOLOO „JOHN BAUWENS”

Voor de vierde maal richten de directeur, de leerkrachten en de vriendenkring een kaartavond manillen in. Zoals de voorgaande jaren zal alles plaats vinden in de lokalen van de school zelf en wel op 22 maart vanaf 19 uur 30. Niet-kaartvissers vinden hun gading in oergezellige spelletjes zoals troumadame en de teerlingbak. Bij deze laatste zijn prachtige prijzen in natura voorzien die echt de moeite waard zijn. Voor de kaartvissers is er 3.000 fr aan geldprijzen voorzien die eveneens met prijzen in natura zullen worden aangevuld. Alsof dat niet genoeg is zullen de inrichters onder de aanwezigen gratis enkele prachtige prijzen verloten. Er zullen onder andere twee prachtige schilderijen bij zijn van heden-

daagse Oostendse kunstenaars.

De inflatie negerend hebben de organisatoren het inleggeld behouden op de democratische prijs van 25 fr. Hoewel er nog een tiental dagen ons scheiden van de kaartavond kunnen de sympathisanten nu reeds kaarten verkrijgen bij de leraars, de leerlingen en de bestuursleden van de vriendenkring.

Deze avond kan ook beschouwd worden als één grote rendez-vous van vele vissers en mensen die in de visserijnijverheid hun brood verdienen. Mensen die de vorige jaren aanwezig waren weten dat en de goede herinnering die zij hebben bewaard aan die avonden zullen hen zeker aanzetten om dit jaar terug te komen en om veel vrienden mee te brengen.

De onderzoeksraad voor scheepvaart en zijn disciplinaire rechtsmacht

In het maandblad „Nautilus” van het Belg. Zeemanscollege van februari werd een artikel gewijd aan de Onderzoeksraad voor Scheepvaart zoals hij op 30 juli 1926 werd opgericht.

Dit artikel geven we hierna weer om er in één onzer volgende nummers op terug te komen, waarin we hopen toch enkele problemen naar voren te brengen, die het doel van die instelling en haar noodzakelijkheid wat meer tot uiting zouden moeten doen komen.

Dit artikel luidt:

1. Inleiding:

De onderzoeksraad voor de scheepvaart werd opgericht bij wet van 30 juli 1926.

Doel: bevoegdheid en geschiktheid verzekeren van het hoger belgisch scheepspersoneel.

Bevoegdheid: 1) oorzaken van de zeevaartongevallen (belgische schepen) vaststellen, 2) disciplinaire rechtsmacht uitoefenen op de kapiteins, officieren en op elke, ook niet-gediplomeerde persoon die de verantwoordelijkheid draagt voor de wacht of belast is met het voeren van een schip.

Tuchtstraffen: 1) waarschuwing, 2) vermaning, 3) schorsing of intrekking van diploma's of vergunningen, 4) tijdelijke of definitieve ontzegging van het recht om in een bepaalde functie te varen.

Beroep: de beslissingen van de raad zijn niet vatbaar voor beroep.

2. Probleemstelling: disciplinaire rechtsmacht gemotiveerd of niet?

Alle scheepvaartongevallen krijgen in de praktijk een oplossing (buiten de onderzoeksraad).

De kwestie «materiële schade» wordt onderzocht en geregeld, meestal ofwel bij gemeen akkoord tussen de betrokken partijen ofwel via een onderzoek langs de rechtbank van koophandel. Vallen er gekwetsten of doden te betreuren dan treedt steeds automatisch de daartoe bevoegde rechtbank op die de zaak, los van de materiële schade, behandelt.

De belangen van alle partijen zijn bij een scheepvaartongeval m.a.w. altijd gewaarborgd.

Onafgezien daarvan lopen een aantal bemanningsleden niettemin het gevaar hun betrekking of functie tijdelijk of definitief te verliezen t.g.v. een uitspraak van de onderzoeksraad voor de scheepvaart.

Voorbeeld:

Een schip, met moderne apparatuur uitgerust, komt in de mist terecht. De gezagvoerder kan er het bijltje bij meerleggen en ankeren. Hij kan ook de hem ter beschikking gestelde instrumenten gebruiken om, mits in achtname van de nodige voorzorgen, door te varen. Opteert hij voor de tweede oplossing (en dit zal in de praktijk meestal het geval zijn) dan wordt, ondanks alle mogelijke voorzorgen, het risico voor een scheepvaartongeval groter. Dat hij tracht verder te varen is echter logisch vermits hij enerzijds over het nodige brevet beschikt en anderzijds door de reder geschikt werd bevonden om een bepaalde functie uit te oefenen. Het lijkt evenwel niet konsekwent dat hij, juist door zijn kennis in de praktijk om te zetten, tevens zijn verdere loopbaan in het gedrang brengt. Bovendien betreft hij er willens nillens een aantal andere mensen bij (b.v. de wacht waarin het ongeval gebeurt).

Wetend dat de belangen van alle partijen a priori zijn veilig gesteld is het enerzijds voor de hand liggend dat de gezagvoerder een zeker risico (ten slotte eigen en gekoppeld aan het zeemansberoep) zal nemen maar anderzijds is daar de disciplinaire rechtsmacht van de onderzoeksraad die hem ervan afhoudt dit te doen.

3. Discussie:

Het is nuttig dat de onderzoeksraad de oorzaak van bepaalde scheepvaartongevallen tracht te achterhalen omdat daardoor soortgelijke rampen later kunnen vermeden worden.

Het lijkt ons veel minder logisch dat dezelfde raad ook over een disciplinaire macht beschikt en tuchtstraffen kan uitspreken over iemand die enerzijds door het behalen van een bepaald brevet zijn theoretische kennis heeft bewezen en anderzijds door de reder geschikt werd bevonden om een bepaalde functie aan boord uit te oefenen.

Is het konsekwent dat iemand in een beroep als dit, waar de risikos veelvuldig zijn, ook nog kan gestraft worden (niet door zijn reder maar door derden!) omdat het ongewild en ondanks alles toch eens verkeerd kan lopen?

M.V.C.