

Herneming van de visserij- aktiviteiten in Frankrijk

Na de verschillende toezeggingen die men vanwege de Staat verkregen heeft, is men praktisch overal terug aan de slag gegaan in de Franse vissershavens, behalve in Concarneau. Toch was het slechts na de bijkomende maatregelen van de Producentenorganisatie „R.R.O. M. - Bretagne”, namelijk deze van de verhoging van de waarborgprijzen van de vissoorten, dat men in Lorient besloot naar zee te gaan. Te

Concarneau waar men geen resultaat verwacht van deze laatste maatregel omdat men daar vooral op de dure vissoorten jaagt, die zelfs een opgetrokken bodemprijs nooit kunnen raken, blijft men aan de wal. Daar hebben de vissers bijkomende eisen gesteld die tegengesteld zijn aan de belangen van de reders zelf, zodat deze eisen niets te zien hebben met een eigenlijke verbetering van de visserij. De vissers

wensen niet meer voor evenredige parten tussen te komen in de elektronische uitrusting van het vaartuig zoals dit er de gewoonte is. In feite is het dus een herziening van de loonvergoeding voor de bemanning. Ook in de hoogzeevloot doet men het nog met dit systeem. Volgens syndikale middelen zou dit systeem dienen herzien te worden en de bemanning vergoed worden op vaste basis met afschrijven van tussenkomst in sommige exploitatiekosten. De syndikaten opteren voor een formule van een gewaarborgd vast loon verhoogd met een zekere ten honderd op de vangst. De reders voelen weinig voor een vast gewaarborgd loon omdat de bemanningsleden zich ten slotte als een zuiver loontrekkende zouden gaan voelen die geen belang meer zouden hebben aan een voorspoedige vangst,

Zij hadden pech...

— De Z.465 Asdic van schipper Freddy Depaepe, had zonder moeilijkheden de visserij bedreven. Te dezer gelegenheid werd een totaal verlaten reddingvlot opgemerkt dat voor de helft was gelost. Het droeg de kentekens HV Oceana A 327. Het vlot werd aan boord genomen en de visserij verder gezet. Radio Oostende werd van deze vondst op de hoogte gebracht, die op haar beurt de Britse kustwacht hiervan in kennis stelde.

— Ter visserij ging aan boord van de Z.402 Atlantis plots de alarmbel van de motor. De koelingspomp was uitgevallen en de pomp geraakte geblokkeerd, ingevolge het klem zitten van een stukje gummi tussen waaijer en lichaampomp. Na het terug starten van de motor was er olie in het koelwater te vinden zodat de platen van de koeler sprongen.

— In de Britse haven Grimsby lag de Z.583 Angelina gemeerd nabij Scrop's Corner. Er was geen enkel schip in de nabijheid. Bij het van boord gaan van de ganse bemanning, werden vooral alle deuren goed gegrendeld. Bij het terug aan boord komen rond elf uur in de avond, stond de bakboord zijdeur van het kookhuis open. Onbekenden hadden een zijruit zonder haak verwijderd en langs de binnenkant de veer gelicht. In het loges was alles doorwoeld. Uit de sigarettenkast, waarvan het zegel verbroken was, ontbraken 845 sigaretten en 10 gasontstekers. Twee Britse politieambtenaren kwamen aan boord en later twee politieinspecteurs om een onderzoek in te stellen.

MARITIEME WERKEN

Hiernavolgende Maritieme Werken zijn in Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan 22, Oostende verkrijgbaar.

Wie ze wil opgestuurd worden kan dit na storting van het bovenvermeld bedrag plus BTW en 30 fr verzendings- en verpakingskosten.

- Binnenvaartverzekering „Casco's” 175 fr., excl. BTW;
- Le Contrat d'Affrètement maritime, 260 fr., excl. BTW;
- Recueil d'Etudes sur les Assurances maritimes, 210 fr., excl. BTW;
- Manuel pratique des Assurances maritimes, 280 fr., excl. BTW; in samenwerking met M. Caet-hoven);
- Correspondencia comercial Española, 71 fr., excl. BTW; In samenwerking met J. Venne-man)
- Manual pratico de Espanol, 185 fr., excl. BTW; In samenwerking met J. Venne-man)

Het boek „Le Connaissance maritime”, eveneens door P. Wildiers, werd uitgegeven door de Uitgeverij Larcier, te Brussel.

Internationaal Zeerecht

GENEVE OF DE ONZEKERHEID

De konferentie over het internationaal zeerecht start zeker onder een moeilijk gesternte. In onze vorige uitgave wezen we er reeds op dat we niet zeer hoopvol gestemd waren met betrekking tot een akkoord tussen de twee blokvormende landen. We stellen nu vast dat deze mening ook gedeeld wordt in het buitenland waar men voorzichtig reeds vooropzet, dat een zekere toenadering tussen de twee strekkingen reeds een hoopvol sukses zou zijn, namelijk deze van de konservatieven of de vrijheid der zeeën en deze van de dede landen en ontwikkelingslanden die streven naar een absolute 200 mijlen uitbreiding der territoriale wateren. Deze toenadering zou dan wel in de aard zijn van een absolute uitbreiding tot 12 mijl en speciale rechten in een verlengde zone tot 200 mijlen. Hiertoe zullen er natuurlijk eindeloze debatten gevoerd worden en het zou zeker niet verwonderlijk zijn dat sommige ontwikkelingslanden ten slotte uit de band zullen springen en eigenmachtig hun grenzen en rechten zullen bepalen. We zijn inderdaad niet meer in de jaren dat de machtigen willekeurig hun zeerecht opleggen. We leven nu immers in de tijd van de protesten, de inspraak en de crisis van het gezag. Het zal dus waarschijnlijk een overloos marchanderen worden waaruit toch langzamerhand een nieuw internationaal zeerecht zal geboren worden.

Hadden we vroeger een landkolonisatie, dan kunnen we inderdaad vandaag nog altijd spreken van een kolonisatie van de zee door de machtigen, de industrieel-ontwikkelden. De oceaanoppervlakte, en het gaat hier over gebieden driemaal zo uitgestrekt als het land, alhoewel niet in rechte, is in feite gekoloniseerd door de vloeden der machtige en rijke landen. Deze landen baten de minerale rijkdommen van de zeebodem uit precies of deze zeebodem hun eigendom is. Nu de moderne techniek de uitbating van de zeebodemrijksdommen mogelijk maakt en altijd beter mogelijk zal maken, kunnen we ons afvragen waar ons dit naar toe zal leiden, en of het werkelijk geen tijd is om internationale regelen te bepalen voor deze exploitatie. We zien inderdaad niet goed in dat de landen sommige zeegebieden zullen claimen of nationaliseren of zelfs veroveren zoals men in de tijd de derde wereld koloniseerde. Anderzijds hebben deze landen geen betere rechten dan de andere minbedeelden. Wat de zeefauna betreft zou er evenmin een beslag mogen gelegd worden, noch door diegenen die over de uitbatingmiddelen beschikken, noch door de oeverlanden die een willekeurig gebied voor eigen gebruik zouden willen reserveren. In ieder geval zeker niet over uitgestrektheden tot 200 mijl ! Een internationaal recht is hier zeker van node voor de bescherming van de visstapels, regeling van vangstkquota's, erkenning van historische rechten en zekere alleenrechten voor het oeverland zonder dat deze excessief mogen zijn. Of men in Geneve over dit alles tot een oplossing zal komen is zeker twijfelachtig, we mogen zelfs zeggen niet mogelijk in de tijd. Er zullen dus zeker nog veel Geneefse konferenties moeten komen vooraleer men tot een nieuw algemeen aanvaard zeerecht zal komen. Ondertussen zal men waarschijnlijk eveneens tot een groeiend aantal konflikten overgaan, konflikten van belangeninteressen. Men zegt altijd dat de soep niet zo heet gegeten wordt als ze uitgeschept wordt, dat wil zeggen dat men onvermijdelijk langs een aantal compromissen tot geleidelijkheid zal moeten overgaan. Ondertussen kunnen voor de enen en anderen wel klappen vallen en aanpassingsmoeilijkheden waarbij de Staat zeker zal dienen tussen te komen, minstens tijdelijk, om deze perioden te overbruggen.

„Sprokkel”.

LOCK - OUT

Op de staking der vissers hebben de reders geantwoord met een lock-out door de monsterrollen neer te leggen. Een stakingsvergadering van de vissers besloot echter tot de voortzetting van de staking met 499 stemmen tegen 89 op een totaal van 590 stemmen. Anderzijds wensen de stakende vissers zich nu te laten inschrijven als dopper gezien de lock-out der patroons hen zonder werk zet ! Wat de eisen van de stakers te Concarneau betreffen hebben deze zich ten slotte herleid tot het op zich nemen door de rederijen van de bemanningstussenkomst in de kosten van de radio-elektronische apparatuur, een lichte opvoering van hun aandeel en de waarborg van minstens 48 uur rust tussen aankomst en afvaart. Na verscheidene onderhandelingen gingen de rederijen tenslotte alleen akkoord met 50 % van de huurgelden, voor hen te nemen uit het part van de bemanning. Deze toegeving werd echter niet als voldoende bechouwd door de bemanning. In ieder geval is het zeker niet opportuun vanwege de zemannig op een ogenblik van laagkonjunktuur in de visserij, eisen te stellen die de rentabiliteit van de uitbating nog meer in vraag stelt.

Ondertussen vernamen we dat op het laatste ogenblik het toch tot een overeenkomst kwam tussen de rederijen en de bemanning, zodat de vissers uit Concarneau terug in zee zouden steken.

NIEUWE GEWAARBORGDE BODEMPRIJZEN

Deze zijn volgens categorie voor koolvis van 13 tot 16 fr.; kabeljauw van 21 tot 26 fr.; wijting van 12 naar 25 fr.; schelvis van 12 tot 20 fr.; steenschol van 20 naar 30 fr.; vlaswijting van 18 naar 27 fr.; dora-den van 27 tot 36 fr.

De syndikaten gingen hiermede akkoord met de bemerking dat welk organisme ook deze nieuwe bodemprijs waarborgt, het essentiële is, dat ze bestaat. Anderzijds is deze nieuwe gewaarborgde prijs slechts geldig voor een bepaalde aanvoer ! nieuwe aangehouden prijzen ongeveer 80 tot 90 % van de gemiddelde prijs van de bepaalde vissoorten over het jaar 1974.