

Staking in franse tonijnvisserij

24 diepvriesschepen lopen Marokko binnen

We zezen reeds vroeger op de moeilijkheden in de franse tonijnvisserij, meer speciaal wat de afzet betreft en de concurrentie vanwege de Spaanse tonijnvissers. Gezien de franse vissers geen waarborgen konden krijgen wat de afzetprijs betreft en daar de bemanningsleden op «ten honderd» betaald wordt, hebben deze laatsten verkozen de Marokkaanse haven van Abidjan te verwoegen. Het is inderdaad zo, dat de gewone tonijnsoort, namelijk de «Albacore» praktisch geen kopers meer vindt en dat bijgevolg de bemanning totaal in het onzekere is met betrekking tot hun eventuele «paaie». Gezien de rederijen onmogelijk een bepaald maandloon kunnen waarborgen dat op dit ogenblik zelfs de totale bruto besomming zou overschrijden, is het tot een open konflikt gekomen.

VRAAG EN AANBOD

Op het huidig ogenblik is er een stock van Albacoretijn van meer dan 13 miljoen kgr. in de franse diepvriesopslagplaatsen. De Listao-tijn, een groter en betere soort, wordt wel nog door de handel opgenomen en daarom ook hadden praktisch alle tonijnschepen de opdracht op de Listao te jagen. Deze laatste soort schijnt echter plots als verdwenen en wordt beduidend minder gevangen als vroeger, namelijk in een verhouding van 4 tot 1 minder. De Amerikaanse markt stelde in de laatste tijd vooral belang in de «Listao» zodat nu ook deze afzet wegvallt. In Italië dat een land is, dat de gewone soort opneemt, wordt de markt overspoeld door spaanse tonijn waarvan de rederijen vanwege hun regering een uitvoerprijs bekomen van nagenoeg 10 t.h. Anderzijds nemen de franse conservenfabrieken wel hun normaal jaarlijks kontinent op van 25 tot 30 miljoen kgr., maar zij bieden een prijs die bijna 25 t.h. onder deze van het vorig jaar ligt. Met de zeer gestegen algemene onkosten en gezien in de franse tonijnvisserij de bemanning nog tussenkomt in deze kosten, hebben noch de rederijen, noch de bemanning enige uitkomst.

EEN EKONOMISCH PROBLEEM

Niettegenstaande de syndikaten vooral het aspekt leggen op het sociaal karakter van het probleem, namelijk een gewaarborgd inkomen voor de bemanning, is ook dit laatste probleem toch slechts het gevolg van het ekonomische. Het is inderdaad een adekwate marktregeling die dient gevonden te worden en het probleem is in wezen van kommerciele en zelfs van politieke aard.

Van kommerciele aard omdat een oplossing dient gevonden te worden voor het likwideren van de stocks. Het is inderdaad niet voldoende vanwege de regering ergens een tussenkomst te programmeren in de kosten van stockage. Hiermede wordt het probleem van de overtollige tonijn niet opgelost en blijft men met de tarra hangen van het overschot dat aanhoudend drukt op de markt. Er moeten radikale oplossingen gevonden worden in de aard van deze die wij hier reeds verdedigd hebben en die overeenkomen met diegenen in de landbouw genomen, namelijk het totaal wegmaken van de «visberg». In de landbouw heeft men de toestand gesaneerd door het wegmaken van de «vlees- en boterberg». Ook in de visserijsector zal men moeten tot deze beslissing komen en dan een marktregeling treffen met betrekking tot de produktie in de aard van vangstkota en dergelijke meer. Dit zou het voordeel inhouden dat de ingelegd tonijnschepen praktisch zeker zouden zijn van een renderende prijs en het sociaal probleem zou hierdoor «ipso-facto» mede opgelost zijn. Het probleem is anderzijds ook politiek omdat de Kommissie te Brussel de invoer uit derde landen voorlopig totaal zou moeten opschorten. Het is duidelijk dat dit invoerverbod zich zou moeten uitstrekken over alle landen van de E.E.G. om de kamouflage-invoeren te verhinderen via een land uit de Negen, waar men dan een inlands producententicket op de vis plakt. De West-Europese solidariteit zou hier dus moeten spelen voor de franse tonijnvisserij zoals ze dan ook om beurten kan spelen voor een eventueel bedreigde visserijtak in de andere landen van de gemeenschappelijke markt. Frankrijk zou dan zeker de verplichting op zich moeten nemen de aanvoer te regelen. We stellen inderdaad vast dat dit land, wat onder andere ook de aanvoer van diepvrieskabeljauw en filets betreft, evenals van koolvis, werkelijk aan onbegrensde rooibouw heeft gedaan. Men heeft nieuwe diepvriesschepen in serie laten bouwen en geen ogenblik aan de mogelijkheid van overproduktie gedacht.

Ook België lijdt ten slotte door deze onbedachte marktaanvoer van zijn burenen. Het is dus werkelijk tijd dat men ook voor deze situatie open oog heeft.

WAT EIST DE BETROKKEN SEKTOR ?

De franse sektor wenst dat de Europese Gemeenschap preferentiële maatregelen treft, waarin vooral een gemeenschappelijk verbod van invoer uit Derde landen. Verder wensen zij vanwege de franse regering zelf «relancemaatregelen» voor ontlasting van de markt.

Door de heren Labbé en Tion, respectievelijk voorzitter en sekretaris van de rederijen op de tonijnvisserij, wordt een financiële herstructurering met het betrokken franse ministerie besproken. Een bijeenkomst met de sekretaris-generaal van Marine, de heer Chapon werd vastgelegd. Het financieel relanceplan zou bestaan uit een goedkope lening van 42 miljoen B. Fr. samen met een rationale weggeefhulp van nogmaals 20 miljoen B. Fr. Deze geiden zouden dienen om de verkoop van de tonijn aan een gewaarborgde marktprijs te garanderen. Verder vragen de rederijen een hoger richtprijs in alle landen van de E.E.G. en het absoluut verbod van invoer uit Derde Landen. Het is de heer Cavallé, sekretaris-generaal van Verkeerswezen die als opdracht kreeg dit laatste te Brussel te gaan verdedigen.

Ondertussen wachten de bemanningen van de tonijnschepen te Abidjan op de voorstellen van de rederijen om eventueel terug in zee te steken want verscheidene vissers nemen het toch niet gans dat ondertussen de spaanse schepen op volle toeren de tonijnvisserij verder beoefenen en aldus de eigen jachtkansen verkleinen.

«Sprokkel»

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1975

De 37e jaargang van dit lijvig boekdeel bevat dit jaar meer dan 1.250 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel in de Nederlandse als op de Belgische vaartuigen welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt.

Dit boekwerk is weeral uitgegroeid tot een onmisbaar element op de brug van elk schip en op het bureel van ieder zakenkantoor dat rechtstreeks of onrechtstreeks met de Maritieme bedrijvigheid is begaan.

De oplage werd beperkt en de prijs vastgesteld op 580 fr. waarvan dient bijgevoegd 35 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai, 30, Oostende.
(De B.T.W. is niet toepasselijk op vissersvaartuigen).

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

- ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, te Oostende;
- Stadsbureel, Vindictivelaan 22, Oostende;
- beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34, te Zeebrugge;
- O.V.A. vismijn Oostende.
- MARTIN & Co, Brauwervliet 28, 2000 Antwerpen.
- Fa. BOGERD, Brauwervliet 36-38, 2000 Antwerpen.

B. NEDERLAND

- Handelsmaatschappij NAUTILUS, Postbus 5097, Scheveningen
- Handelonderneming MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden.
- Henk Zwart, Machinefabriek, Middenhavenstraat 76, IJmuiden.

Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.