

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

OOSTENDSE VISSER ZWOM BIJNA DRIE UUR NADAT HIJ OVER BOORD SLOEG

De Oostendse visser Deley Jean, een van de opvarenden van de diepzeetreiler O.236 «Henriette», mag zich gelukkig achten nog onder de levenden te zijn. Weliswaar een flinke dosis koelbloedigheid, maar al evenzeer (veel) geluk en... het snelle optreden van schipper Henri Laplasse hebben hem van een gewisse dood gered toen hij in augustus van vorig jaar over boord sloeg. Dat is gebleken uit een eerste onderhoor van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende waar de zaak werd aangevat.

De O.236 «Henriette» had amper een paar uur de Oostendse haven verlaten met bestemming IJsland, toen schipper Henri Laplasse zich naar de brug van zijn kloeke treiler begaf. Tot zijn ontsteltenis stelde hij vast dat roerganger Deley Jean verdwenen was en... na zoekingen nergens te bespeuren. Onmiddellijk sloeg hij alarm, riep Oostende Radio op en schakelde zodoende het ganse reddingsapparaat in.

En wat gebeurde ondertussen? De visser, die struikelend over boord was gesukkeld, zwom rustig in zuidelijke richting, met name de route van de grote scheepvaart in de hoop aldaar te worden opgepikt. Dat gebeurde inderdaad nadat hij nagenoeg drie uur de stoere kop boven water had kunnen houden. Het was de reddingboot «Zeearend» die de visser aan boord kon halen. Ietwat uitgeput uiteraard, maar voor de rest ongedeerd.

Voor de Raad maakte Deley er allemaal niet zo'n misbaar van. Kalm bevestigde hij dat het zeker niet de gewoonte was de brug te verlaten. Te vierklauwen wilde hij echter zijn stukje vlees uit de diepvries halen om na de wachtaflossing een hapje naar binnen te werken. Zijn «beaf» moest toch ontdooid, of niet soms?...

Zo'n zaken nam rijkskommissaris Bentein evenwel niet... en betrok Deley prompt omwille van een onvoldoende wachtlopen. Nam Deley er wat graag bij... Het had ook heel anders kunnen aflopen. Vandaar dat havenkapitein Ghys hem een «lucky man» noemde.

Nou... en of !!!

HET VERGAAN VAN DE O.288 «LANS»

Ook het vastlopen en vergaan van de O.288 «Lans» kwam aan de orde met het onderhoor van matroos Sanders die op het ogenblik der feiten wachtsman was. Getuige bevestigde dat de automatische stuurinrichting inderdaad defect geraakt was en schipper Germonpré, samen met de motorist, herstellingswerken uitvoerden. Tussentijd werd dan maar op handbestu-

ring verder koers gezet. Tien tot vijftien keer kwam de schipper op de brug, bevestigde getuige, en telkens werd de brugverlichting aangestoken. Dat heeft getuige, zo beweert hij althans, verblind. Vooral de laatste keer bleef de verlichting bijna een half uur branden. Toen de schipper zag dat dit hinderend werkte doofde hij het licht maar kort daarop liep het vaarttuig vast. Getuige Sanders bevestigde eveneens dat de dieptemeter werd ingeschakeld maar dat de indicaties niet tijdig kwamen. Nagenoeg onmiddellijk daarop deed de ramp zich voor.

GEEN BEROEPSFOUTEN

Tenslotte velde de Raad nog vonnis inzake het lierdefect dat zich voordeed op de O.315 «Jean-Hélène» op 30 september 1973. Volgens de Raad beging noch schipper noch zijn bemanning een beroepsfout zodat geen straffen werden uitgesproken.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Franse vissers weigeren aan zeefestiviteiten deel te nemen

De Franse vissers van de Seine-baai hebben geweigerd aan de feestelijkheden van de Dag der Zee en aan de Zeewijding deel te nemen uit protest tegen de immer voortschrijdende pollutie van de kustwateren.

In een tract die de vissers en kleine reders op de feestelijkheden uitdeelden, wezen ze er op dat verscheidene onder hen reeds hun vaartuig hebben moeten stilleggen of verkopen. Men wees eveneens op de teruglopende vangsten en op sommige vissoorten die men zelfs helemaal niet meer aantreft. De tracten werden op duizenden exemplaren verspreid evenals stickers uitgedeeld. De organisatoren van deze protestactie hadden wel enigszins oog voor hetgeen de autoriteiten reeds hadden ondernomen, maar zij klagen de totale onwil van de vervuilers aan.

Minister van Industrie Ornano die de feesten bijwoonde, zegde in een toespraak de onrust van de vissers te delen en legde vooral de nadruk op het vinden van veranderingen voor de industriële afval die nu in zee afgevoerd wordt. Hij had het onder meer over de fosfaatgyps die een grote oorzaak van verbuiging is en waarover nu studies ondernomen zijn om deze afval tot gipsplaten te vormen. Hij wees er echter op, dat men hiervoor reeds bezwaren had laten gelden uit de sektor van de plaaster- en kalkgroeven die hierdoor in hun afzet zouden geschaad worden. De verzekering vanwege de minister dat men zou blijven zoeken naar een verandering voor het gips, bleef ten slotte maar een schrale troost te zijn voor de vissers. Het was de burgemeester van het vissersplaatsje Honfleur die ten slotte deze mening deelde en er de minister op wees. Een zovelerste commissie werd intussen opgericht om de resultaten van de pollutie van de Seinebaai te bestuderen en om naar middelen te zoeken hierin verbetering te brengen. In een zeker galgenhumor verzochten de vissers dat men zich nu zou spoeden opdat toch nog het laatste vissersvaartuig zou kunnen standhouden. Het is in ieder geval een werkelijke tragedie voor deze kleine mensen en in deze optiek gezien begrijpen we zeker de reeds genomen harde maatregelen zoals de blokkade van de Sinemonding en de bezetting te Parijs van de lokalen van het Ministerie van Zeewezen.

„Sprokkel”

UITBREIDING VAN DE IJSLANDSE VISSERIJZONES

Door volksvertegenwoordiger Fernand Vandamme werd omtrent de eventuele uitbreiding van de IJslandse visserijzones aan de minister van Landbouw hiernavolgende vraag gesteld.

De heer Eerste Minister van IJsland heeft verklaard dat zijn land de viszones tegen 13 november '75 zou uitbreiden tot op 200 mijl.

In het verleden is gebleken dat IJsland zijn plannen in verband met de uitbreiding der voorbehouden wateren uitvoert.

Welke initiatieven neemt uw departement, om tijdig met de overheid van IJsland te onderhandelen, ten voordele van de Belgische vissers?

Antwoord: In september 1972, toen IJsland zijn voorbehouden visserijzone uitbreidde van twaalf tot vijftig zeemijlen, heeft België met dit land een overeenkomst getroffen waardoor de uitoefening van de visserij door Belgische schepen binnen deze zone wordt geregeld.

Enkele tijd later, in november 1973, werd een gelijkaardig akkoord afgesloten tussen IJsland en het Verenigd Koninkrijk.

Verder heeft de IJslandse regering het inzicht bekend gemaakt de grens van de voorbehouden visserijzone binnenkort opnieuw te verleggen, ditmaal van vijftig tot

tweehonderd zeemijlen. Het juiste tijdstip waarop deze maatregel zal worden getroffen is nog niet gekend, maar verwacht mag worden dat dit in een zeer nabije toekomst zal geschieden.

In het begin van dit jaar heeft de Belgische Regering, langs diplomatieke weg stappen gedaan te Reykjavik ten einde onderhandelingen aan te knopen met IJsland met het oog op een verlenging van de huidige overeenkomst die, zoals hoger gezegd, op 13 november 1975 verstrijkt.

Tot nog toe heeft IJsland niet formeel op deze demarches geantwoord. Uit verklaringen afgelegd door onze IJslandse gesprekspartners blijkt inderdaad dat Reykjavik geen besprekingen wenst te beginnen, noch met België, noch met het Verenigd Koninkrijk, vooraleer de U.N.O.-conferentie tot herziening van het zeerecht, die thans te Genève bijeenkomt, haar werkzaamheden zal hebben voltooid.

Ondertussen werden anderzijds nieuwe stappen gedaan bij de IJslandse autoriteiten opdat tijdig onderhandelingen zouden worden aangevat ten einde de belangen van onze zeevisserij na afloop van de huidige overeenkomst in november 1975 verder te vrijwaren.

Tot daar het antwoord van de minister.

ZWAAR ONGEVAL OP DE N.723

Vrijdagnamiddag is tussen 16 en 17 uur de N.723 «Pallietor», toebehorende aan reder-visser Norbert Vercoutter, zoals naar gewoonte van Nieuwpoort ter visserij uitgevaren.

Tijdens de reis werd alles gereeds gemaakt om de visboel buiten te zetten, toen plots de hand van de schipper tussen de rol en het staalraad zo benepen werd, dat deze vreselijk verminkt werd en onmiddellijk hulp diende ingeroepen van Oostende Radio en de basis Koksijde, waar snel een helikopter uitgezonden werd die de ongelukkige schipper naar een kliniek te Oostende bracht.

Diezelfde Norbert Vercoutter is tot op heden nog niet veel van tegenslagen gespaard gebleven. Hij verloor een paar jaar geleden de N.147 en werd ook eens op het nippertje gered toen hij over boord sloeg en hij zich kon vasthechten aan een touw en netmazen van het schip dat hij voer.

Hopen we voor de zeer werkzame en knappe schipper op een spoedig herstel, daar in de huidige omstandigheden eigenaar zijn ook hard meewerken de enige middelen zijn om de rederij leefbaar te houden.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat de schipper in de St Jozefskliniek ligt en hij drie vingers zal verliezen. Alleen de duim en de wijsvinger zouden kunnen gered worden.