

# HET OPRUIJEN VAN WRAKKEN IN DE NOORDZEE

Vorige week werd er te Blankenberge op 500 meter van de pier een anti-invasiemijn ontdekt en onschadelijk gemaakt.

Wat minder opvallend meege-deeld werd, was dat deze nevens het wrak van een klein schipje ontdekt werd. Men heeft niet meege-deeld welk schipje en hoe het daar kwam, hoe groot het was, en hoe ver in zee of op strand of bij laag water. De eigenaars werden ook nooit door Bruggen en Wegen of het Loodswezen verzocht het wrak weg te nemen onder bedreiging het op hun kosten te doen, zoals nu!

Sedert enkele maanden komen Deense vissers hun vangsten verkopen te Oostende en het dient gezegd, dat hun vangst en kwaliteit uitstekend is.

Vangsten van 2 à 400 bennen worden in een vijftal dagen opgebracht met een vismethode welke helaas nog niet in België noch Nederland wordt beoefend.

We hebben al de vraag gesteld of onze vissers dan werkelijk zo onbekwaam zijn?

Hier ligt immers voor ons proefstation een prachtig en nuttig openbare en voorlichtingsveld.

Van diezelfde Deense vissers vernemen we immers, dat hun vangwijze vooral gericht is op kabeljauw en op de plaatsen, waar wrakken liggen, omdat dit de broeiluften zijn, waar vis praktisch ongestoord kan paaien.

Er zijn in de Noordzee talrijke wrakken, gekende en niet gekende. In de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak worden er enkele belangrijke met hun ligplaats meege-deeld.

Dagelijks wordt ons van de vissers gesignaleerd, dat ze vastslaan aan wrakken ter visserij, waarbij ze nettenverlies of soms zeer grote schade aan bokken en vistuig lijden. De meeste van die wrakken zijn ongekend.

Het is nog in geen enkele autoriteitsidee gekomen, de vissers die dat tegenkomen te verplichten de juiste plaats op te geven, zoals er nog nooit tussen de maritieme autoriteiten is overlegd, hoe deze wrakken te verwijderen in het belang van visserij en zeevaart. Hier zou de Zeemacht uitstekend werk kunnen verrichten.

Thans worden elk jaar miljoenen aan vistuig en schaden genoteerd, zonder te spreken van het gevaar dat sommige wrakken nog met zich brengen.

Enkele jaren geleden hadden we het hierover ook en toen opperden we de idee deze wrakken door de Zeemacht te doen opzoeken en volledig te doen springen. Het zou misschien geld kosten. Maar nu zijn er ook oefeningen om mijnen te doen ontploffen, enz...

En waarom zou een groep duikers, gespecialiseerd in dat soort werk, niet aangeduid worden om schone kuis te maken?

Waarom zou in zeemacht en maritieme wereld tussen de landen aan de Noordzee gelegen, geen overeenkomst kunnen bereikt worden om honderden wrakken op die wijze op te ruimen?

Het zou geld kosten. Maar hoeveel oefeningen en reizen worden

nu niet doel- of nutteloos door de Zeemacht uitgevoerd??

Wie zegt u dat verzekeringsmaatschappijen aan een oordeelkundig opgesteld plan financieel niet zouden meewerken?

Wij stellen de vraag aan de verantwoordelijke overheid en aan onze politiekers.

Wij zijn overtuigd dat hier nuttig werk is te verrichten, veel schaden, ja totale verliezen hiermede kunnen vermeden worden vooral de vloten van de landen aan de Noordzee palend en ook voor andere!

Welke kosten van leggen en onderhoud van wrakboeien zouden niet uitgespaard, enz...?

Wie geeft er het startsein?

P. Vandenberghe.

## Vermindering van de bemanningsleden op de pelagische visserij schepen te Boulogne als onkostenbestrijding

Na heel wat besprekingen tussen de rederijen en de visserij syndikaten is men voor de grote pelagische visserijvaartuigen met minstens 2000 PK tot een overeenkomst gekomen de bemanning met 2 eenheden te verminderen, hetzij van de 22 wettelijk vastgestelde tot 20 bemanningsleden. De rederijen stelden een vermindering voor tot 19 man, maar ze werden hierin niet gevolgd door de vertegenwoordigers van de bemanning. Als reden voor de vermindering gaven de rederijen aan, dat er heel wat minder werk is, kwestie van afwezigheid van gutwerk, aan boord van die schepen die op haring en makreel gaan vissen en dat de opgelegde bemanningsnorm, uitgewerkt volgens de grootte en het vermogen van de vaartuigen, hiermede zou moeten rekening houden. Van de wettelijk voorziene 22 man zullen er 2 bij beurtrol aan land blijven. Ze zullen vergoed worden zoals de anderen maar slechts voor de helft ten laste van de werkgevers en voor de helft ten laste van de overige bemanningsleden. De rederijen profiteren dus één man, hetgeen op verre na niet genoeg is meent de woordvoerder van de werkgevers. Er zal zeker nog uitgezien moeten worden naar andere besparingsmiddelen. Wij van onze kant zien niet in, als 20 man het werk aankunnen, waarom de 2 overige bemanningsleden die te land gezet worden in een beurtrol, toch nog van de opbrengst van het schip moeten profiteren. Dit is weer een totaal onekonomische les van de syndikaten. Voor de sanering van het bedrijf is het toch voor de hand liggend, dat het teveel aan bemanning volledig afgemonsterd moet worden of minstens, bij eventueel ontslag vanwege de werknemer, niet meer vervangen wordt! De arrogante syndikale demagogie kent inderdaad geen einde. Is het dan te verwonderen dat er zoveel werklozen zijn?

# NOG DE BELGISCHE TERRITORIALE WATEREN WAAR BLIJFT HET KON. BESLUIT OM DE KUSTVISSERIJ TE BESCHERMEN?

In het bulletin van Vragen en Antwoorden van 5 augustus heeft deze volksvertegenwoordiger aan de Minister van Landbouw hierna volgende vraag gesteld:  
VISVANGST —  
TERRITORIALE WATEREN

1. Het blijkt dat de Belgische territoriale wateren (3 mijlszone) geregeld geschonden worden door grote Nederlandse treilers. Het betreft meer bepaald treilers van 50 BT en meer dat 300 PK. Deze kregen sedert 1 maart 1975 verbod om nog binnen de 12 mijlszone te vissen.

Ik verneem dat U onlangs een besluit ondertekende dat maatregelen inhoudt om deze schending tegen te gaan. Uw Collega's van Verkeerswezen en Buitenlandse Zaken moeten U echter nog volgen.

De huidige situatie voor onze vissers is dermate dat meer moet mogelijk zijn dan het opstellen van het klassieke proces-verbaal tegen de overtreders.

Via het bulletin van Vragen en Antwoorden vernam ik graag van de heer Minister van Landbouw of zijn Collega's tot op heden reeds gevolg gaven aan zijn verzoek tot mede-ondertekening van genoemd besluit? Tegen wanneer mag zulks worden verwacht, opdat het leegvissen van onze kust door buitenlandse vissers ten spoedigste zou kunnen stopgezet worden???

## IJSLAND

2. De Duitse Bundestag heeft een parlementslid naar IJsland afgevaardigd om er deel te nemen aan de besprekingen m.b.t. de vangstrechten van de Duitse hoogzeevloot in de IJslandse wateren. Een en ander benadrukt het economisch evenals politiek belang dat de Duitse regering hecht aan een overeenkomst met IJsland.

De duidelijke haast die door Frankrijk en Duitsland aan de dag wordt gelegd, zal de heer Minister wel niet ontsnapt zijn.

Graag vernam ik van de heer Minister van Landbouw of de Belgische regering gelijkaardige stappen heeft ondernomen ten einde de nog verdedigbare belangen in de IJslandse wateren voor onze kleine, doch nog steeds onmisbare IJslandse vloot te behartigen?

## ANTWOORD VAN DE MINISTER

1. Nederlandse vissersvaartuigen mogen vrij in onze territoriale zee hun bedrijf uitoefenen, zoals onze schepen dit mogen doen in de Nederlandse. Wel moeten ze zich onderwerpen aan de wettelijke maatregelen die ook voor de nationale vissers gelden. Zo is het bij ons verboden bv. te vissen met zgn. «wekkers». Op basis hiervan kan aan Nederlandse en Belgische

schepen, die «wekkers» gebruiken, belet worden in onze territoriale zee te vissen.

Het probleem van de visserij met schepen die meer dan 50 BT meten of meer dan 300 PK ontwikkelen ligt op een ander terrein.

Door de Noord-Oost Atlantische Visserijcommissie werd een aanbeveling aanvaard, overigens op voorstel van de Belgische delegatie, volgens welke binnen een afstand van 12 mijl uit de kusten van het continent, tussen de Frans-Belgische grens en het punt gelegen op 56°30' op de Deense kust, niet mag gevist worden op tong en schol met schepen van meer dan 50 BT of meer dan 300 PK.

Een koninklijk besluit dat aan de Belgische vissers o.m. deze verbodsbepaling oplegt ligt inderdaad momenteel ter ondertekening voor, zoals trouwens ook de Nederlandse overheden aan de Nederlandse vissers reeds het verbod hebben opgelegd met schepen van meer dan 50 BT of 300 PK in de kustwateren van België, Nederland, de Bondsrepubliek en Denemarken op tong en schol te vissen. De moeilijkheid ligt in het feit dat deze reglementeringen telkens slechts voor de nationale vissersvaartuigen gelden. Om een werkelijk klare toestand te scheppen, is het noodzakelijk de jurisdictie uit te breiden, buiten de territoriale zee, tot op 12 mijl.

Dit is mogelijk, dank zij de Conventie van Londen van 9 maart 1964, die ook door ons land werd ondertekend en bij wet geratificeerd op 11 januari 1966.

De bevoegdheid over deze aangelegenheid berust echter bij mijn Collega van Buitenlandse Zaken.

Ik heb hem dan ook gevraagd het nodige te willen doen om de Belgische voorbehouden visserijzone op 12 mijl te brengen, en het is mij bekend dat hij inderdaad op mijn verzoek ingaat.

Wanneer dit zal gebeurd zijn moeten dan nog bij koninklijk besluit de nodige verbodsbepalingen in deze zone ingevoerd worden.

2. Het visserijakkoord met IJsland ligt in de bevoegdheid van mijn Collega van Buitenlandse Zaken. Het is mij bekend dat deze aangelegenheid zijn volledige aandacht gaande houdt.

## ONZE VISIE

Inzake IJsland geven we in een ander artikel de toestand weer zoals ze nu is.

Wat de territoriale wateren betreft, komen we hierop ook weer in een ander artikel.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat het K.B. inzake het vissen van schol en tong binnen de 12 mijlszone volgende week zal verschijnen en onmiddellijk van toepassing zal zijn.