

het visserijblad

Vrijdag 19 september 1975 — Nr. 38

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAL 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

MAATREGELEN INZAKE DE BELGISCHE VANGSTKWOTA OP KABELJAUW, SCHELVIS, WIJTING, TONG EN SCHOL REDERS EN SCHIPPERS OPGEPAST !

In het Belgisch staatsblad van 13 september verscheen het K.B. tot reglementering van de vangst van zekere vissoorten in het noord-oostelijk deel van de Atlantische Oceaan. Het handelt zich hier over de vangstgebieden van de Noordzee, het Kanaal, het Bristol-Kanaal, de Ierse Zee en de Kustwateren. Voor elk bepaald gebied, waarvan de juiste begrenzing eveneens in het K.B. weergegeven wordt, zijn de maksimumcijfers weergegeven voor de ganse Belgische vloot. Het gaat hier over de aanvoer, zowel in buitenlandse havens als in de nationale havens, door Belgische vaartuigen binnengebracht. Wat de kustwateren betreft, behelst dit gebied de zeewateren die zich tot 12 mijl uitstrekken van de basislijnen vanaf dewelke de territoriale zee wordt gemeten gelegen op hoogte van de continentale kusten van België, Nederland, de Duitse Bondsrepubliek en de westkust van Denemarken tot de 56°30' noorderbreedte.

Het art. 1 van dit besluit zegt dat het van toepassing is op onderbelgische vlag varende vissersvaartuigen tussen 1 jan. en 31 dec. 1975.

Het art. 2 bepaalt wat men verstaat onder het zeegebied « De Noordzee », « Het Kanaal », « Het Bristol Kanaal », « De Ierse Zee » en « De Kustwateren ».

Art. 3 : de vangst of de aanvoer vanuit de Noordzee, van de hierna vermelde hoeveelheden van de aangeduide vissoorten mogen niet worden overschreden :

Kabeljauw	: 14.500 Ton
Schelvis	: 3.000 Ton
Wijting	: 3.700 Ton
Tong	: 1.200 Ton
Schol	: 5.500 Ton

Het voorziene kwantum van kabeljauw, schelvis en wijting mag met 10 % of 500 Ton, naar keuze, overschreden worden, op voorwaarde dat het totaal van alle genoemde soorten de 21.200 ton niet overschrijdt.

Art. 4 : vanuit het Kanaal mogen bij vangst of aanvoer de hierna vermelde hoeveelheden van de aangeduide vissoorten niet overschrijden :

Tong	: 100 Ton
Schol	: 70 Ton

Art. 5 : vanuit het Bristol-Kanaal mogen bij vangst of aanvoer de hierna vermelde hoeveelheden van de aangeduide vissoorten niet worden overschreden :

Tong	: 400 Ton
Schol	: 130 Ton

Art. 6 : vanuit de Ierse Zee mogen bij vangst of aanvoer de hierna vermelde hoeveelheden van de aangeduide vissoorten niet worden overschreden :

Tong	: 725 Ton
Schol	: 250 Ton

(vervolg blz. 2)

GEEN AKKOORD OP IJSLAND ONDERHANDELINGEN ONDERBROKEN

De Belgische afvaardiging welke maandag de onderhandelingen begon, heeft het tot op heden niet tot een akkoord kunnen leiden, zodat deze afgesprongen zijn.

Van uit Reykjavik meldt men ons het volgende :

België is van plan de uitbreiding van de IJslandse visserijgrens te erkennen, maar de Belgische delegatie die onder leiding van Etienne Harford, de Belgische ambassadeur te Reykjavik, daarover besprekingen begon met de IJslandse autoriteiten, stelde een voorwaarde :

De Belgische treilers zouden toestemming moeten krijgen om binnen deze grens te blijven vissen. Naar men weet heeft IJsland aangekondigd dat zijn visserijgrens per 15 oktober opnieuw wordt verruimd, dit keer tot 200 mijl.

De Belgische vissersvloot, die in de IJslandse wateren vist bestaat slechts uit 15 schepen, wat dus weinig schade aanricht aan het visbestand in deze wateren.

De kans op een akkoord lijkt echter problematisch, omdat de IJslandse minister van Visserij, Matthias Bjarnason, na onderhandelingen op 11 en 12 september verklaarde, dat zijn land met geen enkel EEG-land een visserijovereenkomst zou sluiten, voordat het visserijprotocol van het vrijhandelsakkoord tussen IJsland en de EEG van kracht geworden zou zijn. Dat kan pas gebeuren als West-Duitsland en IJsland tot een daarbij behorende overeenkomst over de visserijrechten gekomen zijn.

« Het Laatste Nieuws » van woensdag meldt dat dinsdag uit officiële bron (Rederscentrale) gemeld werd dat het eerste contact aldaar geruststellend was. Dit is onjuist. Niet alleen zijn VORIGE WEEK de onderhandelingen met Engeland afgesprongen, maar thans ook met België is dit het geval.

De regeringsafgevaardigden zullen in oktober de besprekingen hervatten. Omtrent de uitslag kan niemand zich uitspreken. Wat zeker is, en ze hebben gelijk, dat is dat Engeland en Duitsland binnen de 200 mijlszone zullen blijven vissen, en dat België met zijn treilers alleen binnen de 50 mijlszone kan vissen, de zone daarbuiten te diepe waters tellend.

De vier vertegenwoordigers van de Rederscentrale zijn er op de besprekingen niet toegelaten geweest, wat te verwachten viel. Het is immers een feit dat besprekingen hier slechts gevoerd worden tussen of-

ficiëlen en de beroepsmiddelen daarop geen toelating hebben.

Voor de 4 leden van de Rederscentrale was het vooraf geweten dat het een nutteloze reis zou zijn. Afwachten is dus de boodschap.

LAATSTE BERICHTEN

De Belgische afvaardiging is woensdagavond langs Luxemburg teruggekeerd, daar de vliegtuigen voor Engeland vol zaten met passagiers voor de voetbalwedstrijd Valur Reykjavik - Celtic Glasgow welke woensdag gespeeld was.

Met de gesprekken welke we hadden, is het wel duidelijk gebleken dat men in IJsland eerst de besprekingen met Engeland en Duitsland wil beëindigen vooraleer aan België „koek en ei” geheel en gedeeltelijk te willen geven.

Het is immers een feit dat het niet de Belgische 15 treilers zijn welke de rijke wateren kapot vissen maar de overbevissing wel geschiedt door Duitse en Engelse grote treilers.

De IJslanders steunen zich voor het uitbreiden van die wateren vooral op het feit dat dit land voor 80 % van zijn economie afhankelijk van de visaanvoer.

In 1958 werd reeds op de Internationale Zeerechtsconferentie de kwestie van de 200 mijlszone besproken.

Meer en meer landen, zoals Canada, Amerika, de Afrikaanse, Aziatische landen, enz. beginnen een heil te vinden in het verbieden nog in de 200 mijlszone te vissen.

Zelfs de grote voorvechter van de vrijheid der zeeën, Groot-Brittannië, wordt langzamerhand gegrepen door deze mikrobe.

En waarom zou IJsland, dat moet leven van het visje, dan nog wachten, nu de nood en de overbevissing zeer ernstig is geworden.

In IJsland is de administratie tegemoetkomend. Ook in het parlement is er een zachte en een harde fractie en de zeer speciale economie van IJsland, eist maatregelen.

De besprekingen werden dus na twee dagen opgeschort en zullen later na een eventueel akkoord met Duitsland en Engeland gemakkelijker tot een akkoord kunnen leiden, welke weliswaar niet hetzelfde zal zijn als vroeger, maar hopen we bevrediging zal schenken.

De ambtenaars van ons land en de Belgische ambassadeur hebben ons vertrouwen.

Hopen we dat ze zullen slagen.
P.V.

(Vervolg van blz. 1)

Art. 7: Geen vaartuig met een tonnemaat van meer dan 50 B.T. of een vermogen hoger dan 300 P.K. mag met sleepnetten de visserij op tong en schol bedrijven binnen de kustwateren.

Onverminderd het hierboven bepaalde mag 10 % in gewicht van iedere landing voortkomende van de uitoefening van de visserij op andere soorten bestaan uit tong of schol.

Art. 8: de Minister van Landbouw kan op elk ogenblik, én de uitoefening van de visserij, én de aanvoer van de vissoorten, bedoeld in dit besluit, aan een stelsel van vergunningen onderwerpen. Hij bepaalt daartoe het model van de vergunning alsmede de geldigheidsduur en de toekenningsvoorwaarden.

Art. 9: het toezicht op de in totaal door de Belgische vaartuigen gevangen of aangevoerde vissoorten, geschiedt door de Dienst voor Zeevisserij, onder meer op grond van de hiertoe dagelijks door de vismijnen te verstrekken gegevens.

Art. 10: de Dienst voor Zeevisserij, de rijkswacht, het waterschoutambt, de gemeentepolitie en de officieren van de visserijwachtschepen worden in het bijzonder gelast met de controle op de toepassing van de bepalingen van dit besluit.

Art. 11: de bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op visserij uitsluitend bedreven ten behoeve van het wetenschappelijk onderzoek door hiertoe gemachtigde vaartuigen of op de bij dergelijke operaties gedane vangsten.

Art. 12: overtredingen van de bepalingen van dit besluit worden opgespoord en bestraft.

Art. 13: onze Minister van Landbouw, onze Minister van Verkeerswezen en onze Minister van Landsverdediging en van Brusselse Aangelegenheden, zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

BESLUIT:

We wijzen er op dat volgens Art. 13 de betrokken ministeries belast worden met de uitvoering van dit besluit. Dit veronderstelt dat er nu nog bepaalde uitvoeringsbesluiten dienen genomen te worden van bijzondere reglementering waaraan de diensten en de reders zich zullen dienen te houden, zoals waarschijnlijk verplichte opgave van de vangstonden, van de aard van de visserij, de bijsoorten enz, controle op de aanvoer, doorgeven van de hoeveelheden, eventueel de vergunningreglementering en zo meer. Dit zal natuurlijk nog heel wat tijd in beslag nemen.

Het Art. 1 zegt dat dit besluit van toepassing is op onder Belgische vlag varende vissersvaartuigen. Als we dit strikt interpreteren, zouden de diensten vermeld in Art. 10, zoals de Dienst voor Zeevisserij, de rijkswacht, het waterschoutambt, de gemeentepolitie en de officieren van de rijkswachtschepen die in het bijzonder gelast zijn met de controle op de toepassing van dit besluit, dus slechts die controle mogen uitoefenen op de onder Belgische vlag varende schepen. In deze veronderstelling is controle op vreemde vaartuigen, meer bepaald wat de brutotoon en de P.K. betreft, en die bv. binnen onze 12 mijlen komen vissen, niet mogelijk, vermits dit besluit slechts van toepassing is op onder Belgische vlag varende schepen. Wel is er in hun eigen land hierover een besluit of wet uitgevaardigd, maar dan hebben de eigen nationale overheden alleen de controle op eigen vaartuigen en die overheden zullen zeker niet naar hier komen.

Wat gebeurt er verder met de gelegenheidsvissers? Zijn dit «onder Belgische vlag» varende vissersvaartuigen? Daargelaten dat ze misschien onder Belgische vlag zouden ingeschreven kunnen zijn, dan zijn het nog altijd geen VISSERSschepen. Het blijft er dus bij, dat wat deze gelegenheidsvissers binnenbrengen, bv. aan tong en schol, niet gereguleerd is of wordt door de uitvoeringsbesluiten en hun aanvoer ook niet telt voor de kwota indien ze buiten de 12 mijl gaan vissen.

Hieromtrent is klaarheid nodig, daar veel te veel amateurs nu uitvaren onder de vorm van lijnvisserij en pleziervaartuigen, honderden kg. vis en garnaal van om het even welke maat binnenbrengen zonder ooit ze officieel te moeten verkopen of er voor een proces verbaal te krijgen. En nu aan de overheid!

P.V.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VOLKSVERTEGENWOORDIGER DRIES CLAEYS EN DE IJSLANDSE ONDERHANDELINGEN

Maandagavond kwam volksvertegenwoordiger Dries Claeys, tevens voorzitter van de Bedrijfsraad voor Visserij, op antenne in de rubriek «Aktueel». Hij werd er ondervraagd door de reporter in verband met de onderhandelingen van een Belgische delegatie met vertegenwoordigers van de IJslandse regering met betrekking tot de uitbreiding van de IJslandse territoriale wateren.

Men vroeg of de mogelijkheid er in zat om voor de Belgische IJslandvaarders een verlenging van het bestaande kontrakt te bekomen waardoor voort zou mogen gevist worden binnen de 50 mijl in bepaalde gebieden. De heer Claeys was in dit verband tamelijk optimistisch gestemd en voorspelde een verlenging van het kontrakt omdat het hier slechts gaat om een zeer beperkt aantal vaartuigen van kleine omvang en capaciteit.

Volgens spreker zijn het vooral de fabriekschepen waartegen men in IJsland gekant is. Wel rekent de voorzitter van de bedrijfsraad met de mogelijkheid, dat men zou durven beperkingen opleggen en een maximum te vangen contingent opleggen. In ieder geval aanziet hij het als een catastroof voor onze lokale visserij mocht het, tegen zijn verwachtingen in, niet tot een overeenkomst komen. Inderdaad hebben de IJslanders in 1974 nog altijd ingestaan voor een aanvoer van 6 miljoen kgr vis en mocht deze aanvoer wegvallen dan betekent dit voor het lokaal bedrijf een niet goed te maken handikap. Deze eenheden zouden dan verplicht zijn andere vangplaatsen op te zoeken waar, voor de meest te vangen soorten, reeds een be-

paald kwota bestaat en zou het de toestand alleen maar erger maken.

Zijn er bepaalde redenen om een gunstige afloop der onderhandelingen te voorzien?

Mogelijks.

Het valt ons echter toch weer op dat de lidstaten van de EEG, zoals Engeland, West-Duitsland, Frankrijk en België en zelfs het Oostblok, terug afzonderlijk optreden in hun besprekingen met IJsland hetgeen toch altijd de positie verzwakt en zou kunnen aanleiding geven tot een marchandage om elk voor zichzelf het maximum van de koek naar zich toe te halen tegen een ander partnerland in. In deze optiek gezien, mag België zich gelukkig achten dat het tenslotte zo weinig vraagt en om zo weinig gaat zodat de kans er mogelijks inziet dat men ons deze kruimels gunt mits erkenning van de extravagante territoriale eisen van IJsland.

Maar laat ons afwachten.

Wij hebben hieromtrent tenandere reeds onze visie op het vraagstuk gegeven maar betwijfelen grotelijks hoe een eventueel maximum te vangen contingent zou kunnen opgelegd, laat staan gecontroleerd worden. Wij blijven de mening toegedaan dat IJsland het recht moet ontzegd blijven een 200 mijlszone in voege te brengen. Het geldt hier internationale wateren en niet deze van het ene of andere land in een Europese Economische Gemeenschap.

Want welke zin kan men dan nog geven aan dergelijke gemeenschap zo elkeen uit egoïsme of naar willekeur zich zomes toe-eigent die hem zelfs door het internationaal recht ontzegd zijn.

KOMT ER EEN TWEEDE SLIPWAY TE OOSTENDE ? WIE ZAL HET GELAG BETALEN ?

Een Oostendse firma zou bij de stad zijn aanvraag gedaan hebben om in de Vissershaven benevens de slip van de stad, welke nu al met verlies werkt, een tweede slip te mogen bouwen om er schepen tot een lengte van 45 m. te mogen optrekken.

Het is elkeen bekend hoe sterk onze vloot achteruit gaat en dat de Brugse autoriteiten onder de dwang van de Zeebrugse visserij, wat haar recht is, aanstuurt op een eigen slipway te Zeebrugge. Dus een nieuw verlies van werkgelegenheid te Oostende.

De huidige slipway te Oostende heeft nu al werk te kort en de kosten daaraan verbonden zijn tengevolge van de huidige loonsvoor-

waarden en sociale lasten, dat er zelfs verlies is.

Destijds werd aan de firma Belliard Murdoch geweigerd in de Vissershaven een slip te laten bouwen.

Toen waren de mogelijkheden 50 % groter dan nu.

Een tweede slipway in de Oostendse Vissershaven toelaten, betekent opnieuw vernippering en verhoging van kosten.

Wie zal dat betalen ?

De reder.

Wij hopen dat de stad Oostende zich opnieuw bij de neus niet zal laten leiden en dat zal ingezien worden dat met alle middelen de kosten van onze visserij tot het minimum dienen herleid.