

(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 gelegenheidsvisserij? 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 gelegenheidsvisserij 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 inzit 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.