

PRAKTISEREN

KONFERENTIES

De belangrijkheid van Zuid-Amerika als visserijgebied kan wellicht al aangetoond worden, door het feit alleen dat het werd uitgezocht door de Verenigde Naties als vergaderingsplaats voor zeer belangrijke samenkomsten zoals de Zeerechtkonferentie in Caracas.

Er is anderzijds nog het symposium over de aquakultuur in Latijns Amerika onder het toezicht van de «Landbouw en Voedselorganisatie». Dit gebeurt in Montevideo samen met de zesde vergadering van de regionale der visserijen in de Zuidwest Atlantiek. Deze laatste vergadering heeft plaats in het vooruitzicht van de technische konferentie van deze organisatie over de aquakultuur in 1976.

De konferentie van Caracas die gehouden werd in augustus van verleden jaar, had een veel breder waaier van belangen, vermits het er om ging de konferenties van Geneve van 1958 en 1960 te vervolledigen. Deze beide konferenties waren nimmer op enig resultaat uitgelopen noch over de limieten noch over de begrenzing van het territoriale plat ! Het is nutteloos te pogen de uitkomsten van deze vergaderingen te gaan uitpleuen maar het is wel belangwekkend nog even na te gaan welke de nasleep ervan is.

De belangen en de bedrijvigheid van alle visserijlanden ligt vanzelfsprekend aan de basis van de houdingen die daar genomen werden. Reeds in 1967 stelde Panama haar visserijgrenzen vast op 200 zeemijlen. Panama heeft dan op de konferentie vanzelf meteen een aansluitend standpunt ingenomen. Zij stelde zich kortdaar tegen de voorkeurrechten die in verhouding zouden staan tot de visserijmogelijkheden. Dit zou, volgens Panama een nadeel inhouden voor de kleinere Staten (zoals zijzelf) met een groot visserijgebied. Peru hield aan de «aanpalende» zee met verder af een internationale zee waar dan het kwotastelsel zou worden toegepast.

Toen ook kwam de Peruviaase afvaardiging af met de verdediging van een zeker aantal principes :

- 1) de bescherming en de uitbating van de natuurlijke rijkdommen van de aanpalende zee ten voordele van de aangrenzende Staat.
- 2) Het verbod van beperkende internationale maatregelen evenals het uitschakelen van bedreigingen en met te meer reden de aanvallen tegen landen die het gebruik van het hun omringende wateren wensen.
- 3) De werkelijke aanwezigheid van iedere Staat op de internationale vismarkt.
- 4) Het beheer der ondernemingen in het belang van hun eigen streek.
- 5) De onafhankelijkheid en de ontwikkeling van de techniek.
- 6) De afschaffing van de rechtskundige structuren die leiden tot overheersing van derden.

Argentinië dacht aan haar burenen die geen zee hebben en ze zou er wel voor te vinden zijn deze landen toegang tot haar zeeën te geven en zelfs uitbatingsrecht in de nabije wateren ! We weten niet of er werd ingegaan op deze wens.

De afvaardiging van Uruguay heeft aangedrongen op het handhaven van de 200 mijlslimieten opdat de soevereiniteit van de kuststaten geen risico zou lopen ; de rechten van deze Staten zouden worden goedge gemaakt door de toepassing in de territoriale zee van verplichte maatregelen voor de bescherming van het zeemilieu en de bescherming van de algemene belangen van het wetenschappelijke onderzoek.

AMBACHT

Een fikse verhoging van de franse visserijuitvoer, meer dan 55 t.h. in hoeveelheid, meer dan 40 t.h. in waarde, heeft er toch nog een goed jaar van gemaakt maar de week- en schaaldieren evenals de ingeblikte vis merken duidelijk met verlies. De rechtstreekse financiële hulp aan de zeevisserij werd enigzins verminderd maar daar tegenover staat dat de kredieten bestemd voor de aanpassingen van de zeevisserijnijverheid werden verhoogd.

Voor de Franse ambachtelijke zeevisserij moet verder een inspanning worden geleverd want ze levert veel te weinig vis. Dit is dan het gevolg van de algemene veroudering van die vloot, evengoed de ambachtelijke als de industriële vloot (eigenlijk moet men ook niet te veel vertrouwen hebben in alle soorten van plannen die door de regeringen worden vooropgesteld want het zesde Franse plan voor de redding van de zeevisserij voldoet helemaal niet ! (Het kon door omstandigheden niet worden opgevolgd.)

Het gevolg van deze toestand is niet erg benijdenswaardig. De rederijen en de zeevisserij in het algemeen worden voor vraagstukken van dergelijke omvang geplaatst, dat het voortbestaan van de zeevisserij afhangt van het al dan niet overwinnen van deze ontstellende vraagstukken.

De kredieten aan de zeevisserij zijn zeker ieder jaar belangrijker in Frankrijk maar in de zeevisserijnijverheid is de toestand zo, dat de bedrijven moeten kunnen steunen op een gewaarborgde steun die over

een min of meer lange periode loopt. En daar is men ook nog niet aan toe. Er wordt een plan gevraagd door de visserij die over meerdere jaren zou lopen. Deze kon zelf geen ernstig financieel programma voorleggen. De verhoging van de brandstofprijs stelt de rederijen alsmaar voor nagezocht onoverkomelijke vraagstukken daar de brandstof een heel belangrijk deel uitmaakt van de uitbatingkosten. Daarbij is het zo, dat deze prijsverhoging niet kunnen worden afgewenteld op de kostprijs van de vis vermits deze per opbod wordt verkocht en nauwgezet vraag en aanbod volgt.

Over het algemeen verhoogden de kosten voor het lossen met 15 à 20 t.h. de herstellingen met 18 t.h. en het vistuig kost ongeveer 30 t.h. meer.

Wanneer men dat allemaal ziet, dan is het duidelijk dat het zeevisserijbedrijf een der meest getroffen ambachten is. Het inkaderen van het krediet vertraagt in aanzienlijke mate de vernieuwing van de vloot, de verhoging van de brandstofprijs weegt zwaar op de kosten van de uitbating. Daarbij komt dan nog dat de slechte uitbatingmogelijkheden en het openstellen van de landsgrenzen voor de invoer deze nadelen helemaal niet opvangen. Alles werkt inderdaad tegen.

De visprijzen zouden moeten beschermd worden tegen de invoer van andere landen waar de produktiekosten maar een derde bedragen van hetgeen ze beduiden voor de Franse schepen. Dit is zowat de toestand zoals we die ook in ons land kennen.

BEGRIJ

Feitelijk is de kwestie van de limieten tussen Westduitsland en IJsland ook nog niet van de baan. Eerst was er de weigering van de IJslanders om in het voorlopig akkoord tussen de beide landen een zeker aantal schepen en fabrieksschepen op te nemen. De regering van Westduitsland houdt aan het principe van de recht want anders zou dit land veel slechter geplaatst geweest zijn dan Engeland. De Britse zeevisserij zou geen enkel probleem kennen om op de visgronden van IJsland haar kwota van 130.000 ton te vissen zonder behulp van diepvriesschepen (verminderd met ongeveer 30 t.h.). Daartegenover staan dan de Duitse diepzeevloot met haar 40 beschikbare eenheden geen 85.000 ton vis zou kunnen vissen op deze gronden (-30 t.h.).

Toch heeft de IJslandse regering begrip opgebracht voor deze Duitse toestand en een plan werd uitgewerkt.

LOGISCH

De maatregelen die door de Internationale Visserijkommissie voor de Noordoost Atlantiek werden genomen zijn uiteraard heel belangrijk voor de zeevisserijbedrijvigheid van West-Duitsland. Binnen afzienbare tijd zullen alle belangrijke visgronden het voorwerp gaan uitmaken van kwotering. Er moet dus worden gezorgd dat voor de bevoorrading van de vismarkt de beste technieken, die totnogtoe het minst werden gebruikt, worden aangewend.

De Duitsers zijn er erg op gesteld samen te werken met landen waarvan de visserijen nog kunnen worden verbeterd en die belangstelling hebben voor de uitvoer. De Westduitse rederijen onderhouden goede betrekkingen met dergelijke landen en zijn daarin stevig gesteund door hun regering. Het gaat de Duitse zeevisserij voor de wind met haar produktie van 450.000 ton en haar invoer van 450.000 ton !

Dit land heeft anderzijds een heel ruime en logische kijk op het gehele visserijvraagstuk en voornamelijk de limietenkwestie en haar gevolgen. Duitse vissersschepen varen reeds sedert de oudste tijden in de wateren die nu genaast worden en daardoor heeft Duitsland ook economische en sociale belangen in deze maritieme gebieden. Daarom juist werd de wetenschappelijke vorsing gewoon in vele van deze gebieden doorgezet. Komt men niet tot een logisch vergelijk voor wat het toelaten van de visserij in de limieten betreft, dan moet, denken de Duitsers, een toegang gezocht worden tot deze verboden gebieden door samenwerking met deze landen. Het is heel waarschijnlijk dat in dit geval een deel van de vloot naar het buitenland zal moeten verhuizen. En niet alleen een deel van de vloot maar ook nog de walinstallaties voor verwerking en behandeling van vis. Het is niet onmogelijk dat we naar een uitbreiding gaan van de limieten van de Europese Gemeenschap tot 200 mijlen en dat daarin de schepen van deze gemeenschap uiteraard mogen vissen.

GUNSTIG

Wist ge dat de Britse vissersvloot de belangrijkste is van de Europese Gemeenschap; in brutotonnemaat dan ? Er bestaan daar 460 vissersvaartuigen van meer dan 24 meter lengte en 6.000 kustvissersvaartuigen. Van deze laatsten zijn er 2.000 tussen de 12 en 24 meter lengte. Deze

(vervolg blz. 7)

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 6)

kustvissers hebben niet minder dan de helft van de totale aanvoer van verse vis voor hun rekening genomen! Maar de waarde van de aanvoer van de grote schepen, overtreft verre deze van de kustvangers, daar deze schepen de beste en duurste soorten aan de wal brachten. Dit zijn de grondvissoorten. De grote visserij bevindt zich steeds in Aberdeen, Hull, Grimsby, Lowestoft, Fleetwood, North Shields en Milford Haven, en de visgronden waarop deze schepen jagen, strekken zich uit van de Britse kusten tot aan de IJzee en in mindere mate de westelijke Atlantische Oceaan. De vloot is gedurende de laatste 5 jaar evenwel van 14 % verminderd. De oudere treilers werden vervangen door nieuwe schepen die minder talrijk zijn maar veel doelmatiger vissen. Op het huidige ogenblik zijn er niet minder dan 47 diepvriesschepen in plaats van 34, een vijftal jaar geleden.

Kurieus genoeg neemt de kustvloot een gunstige ontwikkeling wat zou te verklaren zijn door de vermindering van de voorraden van de grote visserij. De kleinere vissersvaartuigen zijn over 't algemeen eigendom van een reder-schipper en ze bevinden zich in de talloze kleinere havens van het land. Ze gaan nooit ver weg van deze havens om hun visserij te bedrijven. In Noord-Ierland, in Schotland en sommige delen van het land is deze visserij van groot belang voor de economie van de streek.

Het aantal vissers neemt toe met de toename van de kustvissersvloot. 23.000 personen en daarvan zijn er 19.000 die niets anders doen.

We weten dat in Engeland veel gedaan wordt om de visserij leven in te blazen en de mogelijkheden te verbeteren. Daarom heeft de White Fish Authority de gekende wagen laten bouwen die overal naar de kleine haventjes toe gaat om de vissers te leren omgaan met modern materiaal en ook om lessen te geven aan diegenen die wensen een hogere graad te bereiken. Daartoe is deze wagen uitgerust met een simulator en met alle mogelijk didactisch materiaal. Het systeem schijnt te slagen.

Waar zijn wij?

DE NORMANDISCHE SCHELPEVISSERS VRAGEN EEN BEPERKING VAN DE VANGSTPERIODE

De Normandische vissers op de St Jacobsschelpen van de havens van Grandcamp, Port-en-Bessin, Isigny, St-Vaas-la-Hougue, Cherbourg en Granville hebben een bescherming gevraagd en een betere regeling voor de uitbating van de vangstgronden van het kanaal en de Calvados. In het bijzonder de vissers van Port-en-Bessin en van Granville verzoeken zelfs om een beperking van het vangstseizoen dat andere jaren bepaald werd van 1 oktober tot 1 mei. Ze wensen dat men er zou toekomen de periode in te krimpen van 1 november tot 15 april. Hiertegen komen de vissers van Dieppe wel in het verzet omdat hun vaartuigen eenzijdig op de visserij op St. Jacobsschelpen ingesteld zijn en zij voor 80 % van deze schelpenvangst afhankelijk zijn. Men is ten slotte tot een compromis gekomen en het vangstgebied werd in twee gedeelte waarvan ten Noorden van een lijn gaande van Barfleur tot Antifer vanaf 1 oktober en ten zuiden in de Seinebaai vanaf 15 oktober. Anderzijds beklagen de franse vissers zich over de vangstmethoden van de engelsen die de zeebodem totaal verwoesten. Men verwacht daarom veel van het initiatief van overheidswege die een krediet van bijna anderhalf miljoen B.fr. ter beschikking van het regionaal comité gesteld heeft voor een studie van beschermingsmaatregelen voor

de banken van St Jacobsschelpen.

Wat de pollutie van de kustwateren betreft en meer in het bijzonder van de wateren van Seinebaai betreuren de vissers het feit dat het Ministerie van Zeevezen met een «mini-relanceplan» is afgekomen voor tussenkomst voor de betrokken visserij in een aanpassing van hun materiaal voor het beoefenen van een andere visserij. De vissers van de Seinebaai beoefenen vooral de garnaal- en kleine visvangst. Deze vangsten waren voor de garnaal, vanwege de waterbevuiling van 70 % teruggelopen en van de helft voor de visvangst. De nieuwe uitrusting houdt ook rekening met een aanpassing voor de vangst van vischelpen. Dit wordt natuurlijk met lede ogen aanzien door de traditionele schelpenvangers die zich nu reeds beklagen dat er op sommige ogenblikken tot vijftig vreemde vaartuigen geteld worden die nu ook al een graantje van de schelpenvangst komen mede pikken. De visserijmiddelen zijn het trouwens eens dat het bevoegd ministerie geen subsidies moet verlenen voor de ombouw van sommige uitrustingen maar het kwaad van de waterbezoedeling aan de bron moet aangepakt worden. Men is daar wel in Engeland in geslaagd voor de Theems zodat het ook voor de Seine moet mogelijk zijn.

IS DE TOEKOMST AAN COOPERATIEVE REDERIJEN?

Zo meent ten minste een representatieve reder uit Normandië en meer speciaal uit de haven «Port-en-Bessin». Deze reder betreft verscheidene vooruitziende schippers en bemanningsleden in de uitbating van het schip waarbij deze 'n financiële inbreng doen. Het is anders inderdaad uitgesloten voor jonge schippers om zelf genoeg te kunnen opbrengen of aan genoeg kredieten te geraken voor de bouw van een vaartuig. Dit is de reden legt betrokkene uit, waarom de vloot zo snel veroudert. Meer dan 1/3 van de vaartuigen uit de streek zijn ouder dan twintig jaar en wat Port-en-Bessin zelf betreft, zijn, onder de houten vissersvaartuigen, de twee recentste respectievelijk 2 jaar en 13 jaar oud. In de laatste dertien jaar is er dus slechts één enkel vaartuig bijgekomen een paar jaar terug. Onder de stalen vaartuigen vindt men er echter verscheidene van recenter datum, maar de bouwkosten vol-

gens spreker zijn niet bij te houden. Deze schepen maken nochtans goede beurten, zodat de toekomst in een vernieuwing ligt, zo men de kwestie van het financemant kan oplossen. Volgens onze reder blijven de ouderen zeer voorzichtig en kijken, wat de nieuwbouw betreft, de kat uit de boom. De jongeren die het wel zouden aandurven, kunnen onmogelijk de zware financiële kosten van een nieuwbouw dragen. In een recente bouw van een kustvaartuig dat ruim 8 miljoen bedroeg, heeft men inderdaad voor 6 miljoen waarborgen moeten leveren! Daarom denkt men nu aan de formule van kooperatieve rederijen. Opgevat zoals de spreker het meent is het meer een kollektieve rederij dan een kooperatieve rederij, namelijk het financieel betrekken van alle varenden. Hierbij denkt men dan ook aan een regionaal financemant door de oprichting van een bijzonder streekorganisatie voor de Bretoense kusthavens.

LOSSE PUNTJES ...

Zoals bekend, kreeg Denemarken voor de periode 1 juli 1975 — 31 december 1976, een haringquota van 69.000 ton voor de Noordzee toegevozen.

Denemarken heeft nu bezwaar tegen deze toewijzing aangetekend en wil op de a.s. bijeenkomst van de Noord-oost Atlantische Visserijkommissie, in Londen, in november a.s., de zaak opnieuw bespreken.

Hierbij willen we toch een bedenking maken. Een ernstige Denemarken heeft de grootste «haringbelangen» in de Noordzee. Wij het de zaak van de quoteringsregelingen op de helling zetten?

X X X

De Voorzitter van de «Shetland Fish Merchant's Association» is niet tevreden omdat zijn organisatie niet werd geraadpleegd over de nieuwe E.E.G.-minimumprijzen. Hij vindt de prijzen voor de kleine vis te hoog, maar hij kan wel akkoord gaan met hogere prijzen voor grote vis. Verder vreest hij dat door die hoge prijzen veel vis naar de vismaalfabrieken zal gaan.

Deze bezwaren hebben we nogal eens gehoord. En niet steeds in het belang van de gehele visserij!

X X X

In Noorwegen zal dit jaar aan de visserij een steun voor een totaal bedrag van 500-600 miljoen Noorse kronen verleend worden.

Het meeste geld zal gaan naar tussenkomsten in produktie- en exploitatiekosten. Moest het totaal bedrag onder de vissers worden verdeeld, hetzij ca 30.000, dan zou ieder vissers 20.000 N. Kr. ontvangen.

Het verlies in de visserij belooft momenteel, in vergelijking met vorig jaar, reeds 250 miljoen N. Kr. of 150 miljoen voor de kabeljauwvisserij en 100 miljoen voor de loddevisserij.

X X X

De uitputting van de quota van verschillende vissoorten zal nu wel sti aan een regel gaan worden.

In Groot-Brittannië is het toegestane quota voor kabeljauw rond Noorwegen, zijnde 98.000 ton, nu ook uitgeput.

X X X

Schipper Andrew Watts van het schip «Kathy Colleen» is van een ander gedacht. Hij kreeg geen behoorlijke prijs voor zijn levende verse makreel. En gevolg? In Modbury (Devons) heeft hij zijn vangst bijna totaal aan de gewone mens uitgedeeld. Het ging om ca 100 stons. En ca 150 mensen stonden aan te schuiven om makreel te krijgen.

X X X

We hebben het al gehad over de zg krill en krillvisserij.

Krill zijn kleine garnalen die voedsel vormen voor walvissen, zeehonden en vele vissoorten.

In Japan werd onlangs diepbevroren krill op de markt gebracht en... verkocht. In natuurlijke vorm.

Volgens deskundigen waren de klanten uiterst tevreden.