

het visserijblad

Vrijdag 17 oktober 1975 — Nr. 42

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. BAELS-KAAI 30 OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

HET VISSEN IN IJSLANDSE WATEREN

De stelling van IJsland voor de Verenigde Naties

ZITTING VAN 29-9-75 TE NEW-YORK

De heer Agustsson voor IJsland verklaarde voor de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties te New-York dat zijn regering besloten heeft tot de instelling van de 200 mijlszone omdat dit principieel reeds aanvaard werd op de Derde Sessie van de Internationale Conferentie over het Zeerecht gehouden in Genève van 17 maart tot 9 mei. Wel kwam het nog niet tot een eindstemming, maar juist daarom heeft onze regering, aldus de vertegenwoordiger van IJsland, geen beslissingen genomen met betrekking tot de rechten van de oeverstaten op de bodemrijdommen, noch in verband met de polu-tie, noch wat de wetenschappelijke onderzoeken noch de begrenzing van het kontinentaal plateau betreft. Wel was onze regering verplicht, beperkingen te leggen op de visvangst door de vreemde vlo-ten.

Motieven voor de visvangstbeperkingen voor vreemde vloten

Spreker gaf als voornaamste motieven voor het weren van de buitenlandse vissersvloot uit een 200 mijlzone het volgende op :

1) De visreserves in de zone omheen IJsland zijn en blijven de basis van de IJslandse economie. Het is een kwestie van leven of dood.

2) Bijna de helft van de vangsten in de betrokken zone worden gevangen door de buitenlandse vloot waaronder vooral deze van Groot Brittannië en van West-Duitsland. Door het feit dat deze landen in het bijzonder op de kleine vis jagen, is het belang van deze vangsten nog veel groter.

3) Door het feit dat zoveel nog niet-geslachtrijpe vis gevangen wordt, komt het vernieuwen van de visstock meer en meer in het gedrang. Het is de reden waarom de kabeljauw zich gemiddeld over zijn bestaansduur slechts éénmaal kan voortzetten, hetgeen een bedreiging vormt voor deze soort.

4) De huidige vloot van IJsland is op zichzelf voldoende groot om de beschikbare vis zelf te vangen.

Het is slechts om deze motieven dat de IJslandse regering, in overeenstemming met de door het merendeel der landen aanvaard principe, besloten heeft tot de uitbreiding van zijn territoriale wateren alleen met betrekking tot de visserij over te gaan. De betrokken landen die reeds zovele jaren de IJslandse kusten kwamen leegvis-sen, mogen zich nog gelukkig achten, dat zij niet gehouden zijn tot het betalen van een schadevergoeding wegens deze plundering.

Bereidheid van IJsland tot bilaterale onderhandelingen

Agustsson spreidde de bereidheid van zijn land ten toon om overeenkomsten te treffen met de landen met een traditionele ijslandvisserij. Hiervoor moet men echter volgende punten aanvaarden :

- 1) Erkenning van de door IJsland gevoerde politiek.
- 2) Het afschaffen en uitblijven van economische druk, zoals onder meer deze genomen door de West-duitse Bondsrepubliek die de toegang van de Westduitse havens heeft verboden aan de IJslandse vaartuigen en zijn veto heeft gesteld tegen toekenning aan IJsland van de voorkeurtarieven van de Europese Economische Gemeenschap.

VERDERE IJSLANDSE ARGUMENTEN VOOR INSTELLING VAN DE 200 MIJLENZONE

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken van IJsland tracht zijn eenzijdige beslissing tot uitbreiding van de visserijrechten over een 200 mijlzone nog te verrechtvaardigen met het argument dat de toestand van de visstocks aan een dringende bescherming toe is. Het is inderdaad zo, dat met dubbel vangstcapaciteit door een moderne vissersvloot thans aangewend, toch maar éénzelfde totaalvangst verwezenlijkt wordt. Dit bewijst dus ten zeerste de verarming van de visgronden. Verder heeft de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, evenals de Noord-West-Atlantische Visserijkommissie in 1972 reeds geraamd dat de basis-

(Vervolg bladzijde 2)

DE VISPRIJZEN EN ONZE VISSERIJ

De Hollandse Visserijwereld van 10 oktober beklagt er zich over dat er in de prijzen van de vis nog steeds geen verbetering is waar te nemen. Men wijt dat aan het feit dat de voorraden van bevroren vis nog steeds groot zijn en dat deze een uitermate schadelijke invloed op de dagelijkse prijzen van de verse vis uitoefenen.

Dit verwondert ons niet als men weet dat in Holland en Duitsland grote stocks bevroren vis bestaan.

Die visserijvloten zijn er immers in de laatste jaren op gebied van vangkracht geweldig op vooruitgegaan.

Dat er in Engeland en bij ons een prijsverbetering is, hoeft niet te verwonderen. In Engeland ligt 40 th van de vloot op. In België vertegenwoordigt onze aanvoer van verse vis slechts een derde van het totaal verbruik, zodat automatisch tengevoerde van de verminderde aanvoer in de verschillende landen, minder verse vis wordt ingevoerd, de prijzen hier een bijna normaal peil hebben bereikt en de stocks bevroren vis bij ons niet belangrijk zijn.

De verdere beperkingen van de aanvoer, de algehele noodzakelijke stopzetting van de industriële visserij om de visstand niet verder uit te roeien, is een noodzakelijkheid waaraan men veel te laat begonnen is.

De genomen maatregelen zijn daarenboven ver van praktisch en alleen het afbakenen van bepaalde zones gedurende bepaalde tijdstippen van het jaar tijdens de voortplantingsperiodes kunnen zeer nuttig zijn, zoals IJsland dat zinnens is te doen met zijn visserijzones.

De toestand van alle reders blijft echter zeer kritisch.

Of een verhoging van de minimumprijzen op EEG-vlak de redding zal brengen, valt grotelijks te betwijfelen omdat de aangevoerde kwantums per schip veel verminderd zijn, men aangewezen is op een jaarkwantum, welke het stilleggen gedurende bepaalde periodes met zich brengt en de kostprijzen van de materialen in in het bijzonder van de brandstoffen zo zwaar wegen op een exploitatie, dat van winstgevende uitbating, garnaalvisserij uitgezonderd, geen sprake kan zijn.

Structurele maatregelen dienen genomen. Veel te lang wordt getreuzeld en over allerlei zaken gepraat, maar niets wordt snel en daadwerkelijk nuttig uitgevoerd.

Op het huidig ogenblik zijn het geen brieven, geen speeche, geen witte of zwarte boeken die de visserij zullen redden. Daden zijn noodzakelijk. Onze visserij hangt van te veel ministeries, van te veel onbevoegde ambtenaars in ons vak af, om praktisch en snel te kunnen handelen.

Van een hogere tussenkomst in de brandstofprijzen, is wel gepraat. Maar het blijft daarbij.

De rederscentrale is een administratie waar veel gebabbeld maar nog weinig praktische voorstellen van uitgaan.

Het is een soort administratie geworden, ambtelijk slecht geleid en voor de rest zoekt elkeen zijn zaakje te zien bespreken, maar daarom niet te zien oplossen.

Het bedrijf is in gans Europa ziek. Maar België als het kleinste land heeft middelen om er gedeeltelijk aan te verhelpen in afwachting dat een verbetering in het zicht is.

En dat zal voor 1976 niet het geval zijn.

P. Vandenberghe

stocks overbevist werden en dat economisch gezien, men met slechts de helft van de ingezette schepen, tot éénzelfde vangstresultaat zou kunnen komen door eerst de vis terug op peil te laten komen. Verder wijst IJsland er op, dat reeds in de Konferenties over het Zeerecht gehouden in 1958 en 1960 men het principe aanvaard had dat er een zone van visserijrechten voor de oeverstaat zou moeten ingesteld worden. Deze stelling werd nog meer bevestigd gedurende de Konferenties van Caracas in 1974 en Genève in 1975, zodat IJsland tenslotte met zijn vooruitlopende maatregelen, ten slotte slechts tegemoet komt aan de wil van de overgrote meerderheid van de landen van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties.

Inderdaad art. 46 zegt dat de exclusieve Economische Zone zich uitstrekt over 200 mijlen en art. 50 stelt dat de oeverstaat zelf de toegelaten hoeveelheid vis bepaalt, die mag gevangen worden. Samengaan- de bepaalt art. 51 dat de oeverstaat zijn eigen vangstmogelijkheden, dat is de vangstcapaciteit van zijn vloot in deze 200 mijlenzone dient weer te geven. Het is slechts wanneer de eigen vloot het contingent, aangewezen voor de jaarlijkse vangst, niet kan dekken, dat andere landen het saldo onder hen kunnen verdelen.

Voor het ogenblik is de gemiddelde jaarlijkse vangst van demersale vis in de IJslandse zone, zowat 730.000 Ton (bijna 15 miljoen benen). Dit contingent zou volgens IJsland moeten beperkt worden. Voor het ogenblik beschikt dit land over 63 trawlers en 4000 boten. Volgens de IJslandse experts zou deze vloot, met inachtneming van beschermende maatregelen voor de instandhouding van de visstocks, bij machte zijn, de beschikbare vis te vangen. De beschermende maatregelen zouden vooral bestaan uit de sluiting van de paai- en rooigronden in deze gronden waar de kleine vis zich ontwikkelt. IJsland illustreert zijn bereidheid tot bilaterale onderhandelingen zoals dit in 1972 onder meer gebeurde met België, het Verenigd Koninkrijk, de Faroë Eilanden en Noorwegen.

We begrijpen de bezorgdheid van IJsland, die gezien de uitmoording van de visgronden, meest voor industriële doeleinden, aanleiding heeft gegeven tot een zeer ongezonde en gevaarlijke toestand.

De komende weken zullen ons, wat België betreft, gewijs maken. Het feit dat veel IJslanders nu in België komen verkopen in plaats van in Duitsland, wordt aldaar zeer gunstig onthaald en kan voor onze visserij zeer gunstige gevolgen hebben.

Hopen we dat men zulks hier zal begrijpen.

**Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
zakencijfer stijgen**

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Een nagenoeg twee jaar aansleepende zaak, met name deze waarbij de pakketboot «Prince Philippe» pardoos tegen het staketsel van de Oostendse havengeul liep, zogezegd omdat de treiler O.94 «Espérance» in de weg lag, zal eindelijk beslecht worden. Gisteren vorderde rijkskommissaris Bentein terzake al moest hij dan toegeven dat hij ook al niet koerswijs geraakte uit de vele verklaringen die door de betrokken partijen werden afgelegd. Eén zaak is zeker: de toegang tot de Oostendse havengeul moet ten alle tijde vrij gehouden worden en dat durfde de h. Bentein in huidige geval toch wel betwijfelen, al moest hij dan weer haastig toegeven dat hij niet het vereiste bewijsmateriaal kon leveren. Toch kon hij niet nalaten te zeggen dat er een vermoeden bestaat dat de O.94 «Espérance» niet altijd, zoals voorgeschreven, bewesten het staketsel lag toen de pakketboot naderde. Ook dat echter valt moeilijk te bewijzen waarbij hij zelfs wei-

gert rekening te houden met een verklaring van een wachtsman op de tijseinpost die eerder beweerde dat het vissersvaartuig helemaal geen hinder vormde voor de «Prince Philippe».

De rijkskommissaris nam dan maar aan dat beide gezagvoerders, met name de h. Lannoye van de «Prince Philippe» en de h. Vanhove van de «Espérance» ter goeder trouw handelden en vordert geen sankties.

Vervolgens werd het onderzoek verder gezet inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.573 die opgespeet werd door de Z.307, en een tot nog toe onbekend gebleven kustvaarder. Stuurman Degroote Alfred, wachtsman op de Z.307 op het ogenblik der feiten, vertelt dat de coaster in zig-zag-bewegingen maderde maar oordeelde het toch niet nodig aandachtseinen te geven, waardoor de aanvaring mis- schien had kunnen vermeden worden.

ZIJ HADDEN PECH...

— Op het ogenblik dat de Z.481 van schipper Leon Sorreyn de haven te Zeebrugge wilde verlaten, hoorde men abnormale geluiden in de machinekamer. Er stegen dampen op uit de carter. Bij nader onderzoek bleek dat twee zuigers waarvrom de bovenste dichtingsringen gebroken waren, schade hadden berokkend aan de cilinders.

— De Z.564 Poolster van schipper-eigenaar Leon Jonckheere, lag afgemeerd aan de vissmijn. Dit schip werd aangevaren door de Z.189 die de Z.564 raakte ter hoogte van de stuurboord achtergaal. Hierdoor werd de stuurboordreling over zowat 8 m. ingedrukt en werden een tiental stutten gespleten.

— Ter visserij kreeg de schipper van de Z.483 Carolina een oproep van de Z.196 die om sleephulp vroeg wegens korre in de schroef. Men raakte akkoord zodat de Z.196 naar de Deense haven van Tyboron werd opgesleept.

— Bij het wegzetten van de netten aan boord van de Z.421 Concordia, kreeg men de bakboordboei en het kuilltouw in de schroef. Na tal van vruchteloze pogingen werd Radio Oostende opgeroepen voor sleep- hulp. Gezien de Concordia echter buiten de 60 mijl-grens lag kon de staatsleepboot niets doen. Men besloot zich dus te laten afdrijven tot binnen deze 60 mijl-grens waar, op opnieuw om sleephulp via Radio Oostende werd verzocht. De Zee- tijger kwam dan hulp verlenen en nam het defekte vaartuig op sleep naar Zeebrugge.

— Ter visserij sloeg de Z.16 met beide boeien vast aan een onder water zittend voorwerp. Bij het winden geraakten de visdraden klem tussen de haken van de blokken en de bok. Nadat de blokken aan boord werden genomen voor herstelling, kon na het terug- plaatsen van deze blokken de boeien opnieuw gewonden worden.

TOELAGEN VOOR MODERNISERINGS WERKEN VOOR DE ZEE- EN KUST- VISSERIJ

Door het verschijnen van het K.B. van 22 juli in het Staatsblad, wordt het thans mogelijk, rechtstreekse toelagen te bekomen voor de reders die onder bepaalde voorwaarden moderniseringswerken laten uitvoeren. Deze toelage kan tot 30 % gaan van de aangeschafte uitrusting. Tot deze uitrusting behoren bv. ook de spoel- en sorteermachines voor de kustvisserij.

Vroeger kwam de Staat alleen tussen in de rentelast. Nu heeft men de keus tussen een eenmalige rechtstreekse toelage van 30 % van het aangewend kapitaal of een tussenkomst in de rentelast van de lening die de reder voor de modernisering heeft moeten aangaan.

Deze tussenkomst is gelijk aan het verschil tussen de werkelijke rentelast en de tegen 2 % berekende rente. Dat wil zeggen dat de rentelast van de lening hierdoor teruggebracht wordt op 2 %. Nochtans mag de totale tussenkomst in de rente het bedrag gelijk aan 4 % van het geleend kapitaal, niet te boven gaan.

BEZOEK AAN EUROPOORT

Op dinsdag 11 november richt de maatschappij Treco, vertegenwoordiger van de motoren Cater Pillar, voor scheepsbouwers, directeurs van werkhuizen voor motoren, enz., een reis in naar de internationale tentoonstelling Europort te Amsterdam. Een autocar die om 6 uur vertrekt, wordt te Oostende ingeleid om 's nachts terug te zijn.

BELGISCHE AUTORITEITEN HEBBEN GEEN JURISDICTIE OVER VREEMDE VAARTUIGEN IN ONZE TWAALFMIJLENZONE

Toen we het Koninklijk Besluit van 13 september 1975 in onze uitgave publiceerden, met betrekking tot de maatregelen inzake de Belgische vangstkota, en inzake het verbod om in de twaalfmijlenzone met vaartuigen groter dan 50 Brt of met een motor van meer dan 300 PK te vissen, zezen we er dan reeds op dat dit K.B. slechts van toepassing is op de Belgische vaartuigen.

Na raadpleging van een voor- aanstaand ambtenaar van de Zee- visserijdienst zien we ons verplicht ons standpunt te handhaven. Het is inderdaad zo, dat de Belgische autoriteiten die recht van controle hebben, namelijk deze autoriteiten vernoemd in art. 10 van het K.B., dit niet kunnen op de vreemde vaartuigen, vermits ons K.B. slechts van toepassing is op vaartuigen van de Belgische vloot. Wel is bv. in Nederland, de Duitse Bondsrepubliek en West-Denemarken, eveneens een reglement verschenen waarbij het aan die schepen verboden is binnen de Belgische 12 mijlenzone te vissen, maar het zijn de Nederlandse autoriteiten die jurisdictie uitoefenen op de Nederlandse vaartuigen, de West-Duitse op de Duitse, enz. Het is duidelijk dat bv. de Nederlandse autoriteiten niet in de Belgische kustwateren zullen komen opereren, afgezien van het feit of ze zich dit volgens het internationaal recht kunnen permitteren.

Wel deelde ons de betrokken ambtenaar mede dat de Belgische autoriteiten kunnen rapporteren aan de eigen overheden en volgens zijn overtuiging zou hierop zeker een in-overtreding-nemen van bewust vaartuig volgen in eigen land. Onze kleine reders, voor wie het K.B. met bescherming van de kustwateren van zo overwegend belang is, zijn daar echter niet zo gerust in. Wij van onze kant vinden het spijtig dat het K.B. van 13 september niet van toepassing gemaakt werd (ook al dienden hier voor internationale overeenkomsten getroffen) op alle vissersvaartuigen van welke nationaliteit ook die onze kustwateren in de twaalfmijlenzone komen teisteren. En wat dan met schepen van landen die geen deel uitmaken van de overeenkomst tot bescherming van de kustwateren?

Zouden de overheden vernoemd in art. 10 van het K.B. kunnen laten weten — en we denken hierbij speciaal aan de Dienst voor Zeevisserij — wat er te doen valt indien vaartuigen van vreemde nationaliteit zich niet storen aan het reglement op de bescherming van de kustwateren? Daar zij niet alleen de beschermde rederijen, maar ook onze redactie benieuwd op het antwoord.