

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 roeigronden 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, zagezegt 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. Een 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 opgespeept 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 vismijn. Dit schip werd aangevaren door de Z.189 die de Z.564 raakte ter hoogte van de stuurboord achtergalg. 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 staatssleepboot 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.