

# SLECHTE VERDELING VAN DE QUOTA VOOR HARINGVISSERS

In verband met de bijdrage die vorige week in «Het Visserijblad» verscheen met betrekking tot de haringquota ontvingen wij deze week een schrijven van een haringvisser die zich niet akkoord kan verklaren met de normen. Niet zozeer gaat het hem om de 2.400 ton haring die mogen gevangen worden tussen 1 juli 1975 en 31 december 1976; wel om de verdeling van de kwantiteiten over de genoemde periode. Desbetreffend laat de reder zich als volgt uit:

«Mijnheer de Directeur,

In het Visserijblad van 7-11-75 verscheen een artikel betreffende de reglementering van de haringvisserij in de Noordzee en Skagerak. Daarin wordt vermeld dat de Noord-Oost Atlantiek Commissie een quotum van 2.400 ton haring toestaat aan de Belgische vissers die deze visserij bedrijven. Deze hoeveelheid vis mag gevangen worden van 1 juli 1975 tot 31 december 1976.

Het is over dit artikel I dat ik hier even wil uitwijden.

Aangezien de quotering nu een voldoende feit is, zijn de Belgische vissers verplicht zich daarbij neer te leggen, alhoewel dit quotum aan de lage kant ligt.

Waarmee ik echter niet akkoord kan gaan is het feit dat men overgegaan is tot de volgende verdeling van de te vangen hoeveelheid: 800 ton najaar 1975; 1.600 ton 1976.

Mathematisch is dit inderdaad een rechtvaardige verdeling, maar in de praktijk komt er heelwat meer aan te pas o.a. de weersomstandigheden, die niemand op lange termijn kan voorspellen en die toch een grote invloed uitoefenen op de haringvangst.

Het zit namelijk zo: in de periode van 1-7-75 tot 31-12-76 hebben we tweemaal de maanden oktober, november en december waarin de haring het meest wordt aangevoerd. Al de voorgaande jaren hebben aangehouden dat op eind oktober en gedurende de maand november steeds grote hoeveelheden op de markt werden gebracht. Ook dit jaar schijnt geen uitzondering te zijn. Alleen zullen wij dit seizoen misschien nog vlugger de limiet van 800 ton bereiken, aangezien er nu ook meer haringspannen zijn. In een tiental dagen hebben wij nu al meer dan 200 ton aangevoerd zodat wij misschien eind november reeds het quotum van 800 ton zullen bereiken. En dan? Moeten wij onze schepen stilleggen en 1 januari 1976 afwachten om de resterende 1600 ton op te vissen?

Wie kan ons garanderen dat de haring tegen die tijd niet verdwenen zal zijn? Aldus kunnen wij ons niet akkoord verklaren met de VERDELING VAN HET QUOTUM, daar wij ten eerste riskeren om nog in 1975 een maand aan de kaai te moeten liggen (onkosten van verzekering en huur van naviga-

tietoestellen lopen gewoon door) en ten tweede met de mogelijkheid moet rekenen dat het weer ons parten zou kunnen spelen, want bij storm kunnen wij helemaal niet uitvaren. (cfr. weersomstandigheden gedurende het hele seizoen '74-'75).

Wanneer wij, benevens deze onzekerheid, rekening houden met het moeilijke voorbij jaar, de uiterst lage aankooprijzen, de stijging van de algemene kosten en de geringere aanvoer, vragen wij dan ook aan de verantwoordelijke overheid een beetje meer begrip voor deze situatie en stellen wij voor om een gedeelte van het quotum '76 over te hevelen naar het quotum '75.

Dit wil niet zeggen dat we niet akkoord gaan met het vaststellen van een quotum, want tenslotte moet iedereen zijn steentje bijdragen tot de heropleving van de visserij en vooral van de haringstand. Alleen is de verdeling van het quotum voor ons moeilijk aanvaardbaar!  
Een Reder»

Totdaar een boze reder die, alles wel overwogen, niet alle ongelijk van de wereld heeft. Integendeel

## Zij hadden pech...

● Maandag werd de Z.19 toebehorende aan André Vantorre in de haven van Zeebrugge op zijn ligplaats aangevaren door de Z.324 waardoor de reling beschadigd werd.

● De Z.201 van André Desmidt werd terwijl hij gemeerd lag in de Zeebrugse vissershaven aangevaren door de Z.537, waardoor de achterstevenreling werd beschadigd.

● De Z.418 werd insgelijks op zijn ligplaats aangevaren door de Z.537 waardoor het bootdek werd beschadigd.

● De Z.599 van Marcel Thys had schroefschade door het stoten op een onderwater zittend voorwerp.

● De O.110 van Roland Verbiest liep schade op aan het schroef bij het slaan op de bakboordboel.

● De Z.588 van Germain Ackx moest de haven van Great Yarmouth aandoen, waar vastgesteld werd dat een stuk plastic in de toevoer van de zoekraan zat.

● De Z.583 van de firma Hertsens moest de haven van Grimsby aandoen, waar een duiker een stuk net uit de schroef moest halen.

● Hetzelfde geldt de Z.465 van Vandierendonck Raymond, die naar de haven van Zeebrugge moest terugkeren met een stuk plastic in de schroef.

# DE MALAISE IN DE VISSERIJ IS EEN INTERNATIONAAL VERSCHIJNSEL

Volgens de O.E.C.D. publicatie geeft het resultaat van een onderzoek in 21 van de 24 meest ontwikkelde visserijlanden een zelfde beeld van depressie en malaise in de visserij. Voorname oorzaak van het opliggen van vaartuigen en het geheel of gedeeltelijk verdwijnen van sommige rederijen is echter volgens deze studie, eerder de marktontwikkeling van het product, dan een verminderde aanvoer of een stijging der kosten. Volgens Japanse middelen is het in feite een samenloop van allerlei ongunstige omstandigheden waarbij een prijsinzinking van het produkt de voornaamste reden is van het minder inkomen van de producenten. In ditzelfde land kent men in 1975 een verminderde bouw van vissersvaartuigen van liefst 70 pct! In Canada kreeg men een teruggang in de prijzen van 11 pct, terwijl deze trend zich nog aanvult! Een kopzorg in vele van deze industrieel ontwikkelde visserijlanden is het feit, dat door het opliggen en uitvallen van veel vaartuigen, heel wat onderlegd personeel zal verloren gaan voor de visserij. Dit personeel werd in feite gevormd door de producenten en vertegenwoordigt een gedeelte van het eigen patrimonium van de rederijen. In deze studie komt men tot de slotsom dat de onderscheiden landen het zich als een plicht moeten aanzien de vissers door tussenkomsten te redden. Men is namelijk overtuigd dat de marktontwikkeling tenslotte van voorbijgaande aard is. In Noorwegen bv was in 1974 de staats-tussenkomst 180 miljoen kronen, terwijl deze tussenkomst voor 1975 zal dienen verduubeld te worden. De staat verkiest echter een tussenkomst waarvan ze overtuigd is dat ze tenslotte slechts tijdelijk zal zijn, dan één, voor dit land betrek-

kelijk belangrijke nijverheid te laten verloren gaan.

Volgens de O.E.C.D. zijn er drie belangrijke factoren die de slechte tijd in de visserij beïnvloeden, namelijk de algemene economische teruggang in alle landen, de concurrentie vanwege andere voedingsproteïnen en de teruggeslagen marktprijzen. Er wordt aan toegevoegd dat men voorlopig in de nabije tijd hierin geen verbetering voorziet. Anderzijds wordt toch ook het aksept gelegd op het specifiek karakter van vraag en aanbod in de visserij die aan geen bepaalde wetten gehoorzaamt. Mocht men in beide richtingen de extremen dichterbij elkaar kunnen brengen door een marktordening en nivellering van de markt, zou zich dit, volgens deze studie, eveneens gunstig laten gevoelen.

## SPAANSE SCHIPPER BEBOET

Door een Ierse rechtbank werd een Spaanse schipper beboet voor 30.000 B. Fr. en het in beslagnemen van zijn netten en vistuig. Een ander was het gevolg van verscheidene overtredingen, namelijk het vissen binnen de territoriale grenzen, het gebruik van netten met te kleine waaswijdte en het aanboord-hebben van ondermaatse vis. Volgens de verdediger van de Spanjaard was het de eerste maal dat de Spaanse schipper in dit gebied kwam vissen en volgde hij franse vissers die als lid van de E.E.G. wel tussen 12 en 6 mijlen mochten vissen. Over de kleine maaswijdte en ondermaatse vis bleef men liefst zwijgen.

## Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende heeft gisteren uitspraak gedaan inzake het vergaan van de treiler Z.587 «Alca Torda». Bedoeld vaartuig zonk op 3 maart 1974, terwijl de vier opvarenden uren in een vlot rondzwalpten om uiteindelijk aan te spoelen met hun vlot ter hoogte van Cadzand. Alhoewel er volgens de Raad misschien mogelijkheden voorhanden waren om het schip te redden is men toch van oordeel dat schipper Vandierendonck en zijn varensgezellen geen beroepsfouten begingen. Zij worden derhalve buiten zaak gesteld.

De Raad velde eveneens vonnis inzake de stranding van de O.216 «Henri-Jeanine» op 3 maart 1974 ter hoogte van de Haisborough Bank. Volgens de Raad is de oorzaak van de stranding hoofdzakelijk te wijten aan de houding van schipper Lagast en in de bijkomende orde in een gebrek aan een goede uitkijk van matroos Haesaert. Eerstvernoemde krijgt een maand schorsing, terwijl de ma-

troos er met een vermaning vanaf komt.

Tenslotte zette de Raad het Onderzoek verder inzake het vergaan van de N.159 «Avondster» na een lek. Terzake wordt motorist Versyck onderhoord en alras komt de Raad tot de conclusie dat er wel degelijk zware fouten werden begaan. In de eerste plaats al toen schipper Kosters, tevens eigenaar, bevel gaf de hoofdmotor uit te schakelen, waardoor men enerzijds niet langer kon pompen, terwijl men anderzijds ook niet meer in de mogelijkheid was de vastgelopen weier verder te laten doorlopen. Dat zijn volgens de Raad twee kapitale fouten die zeker hun invloed hebben gehad op het verder verloop der zaken. Tijdens een confrontatie met motorist Versyck vertelt eigenaar Kosters dat er wel schrik bestond dat het slagzij makend vaartuig plots volledig zou kunnen omslaan. Daarom werd tamelijk snel aan boord van het vlot gestapt. Niettemin bleef de «Avondster» nog acht uur drijven.