

De vangstbeperkingen voor Europese Hof van Justitie

Wij lezen in de Hollandse Telegraaf van zaterdag hiernavolgende:

— „Het Europese Hof van Justitie in Luxemburg zal zich buigen over de vraag of de in Nederland van kracht geworden beschikking „vangstbeperking tong en schol“ al dan niet in strijd is met het EEG-recht.

Deze vraag was opgeworpen tijdens de zitting van de economische politierechter vorige week vrijdag, toen ongeveer 30 Urker vissers moesten voorkomen wegens overtreding van deze verordening. De Zwolse politierechter besloot bij tussenkomst van de zaak voor prejudiciële advies aan het Europese Hof voor te leggen, omdat hij voldoende twijfel aanwezig achtte.

De advocaat-generaal, mr. P.A.H. Bos, heeft de officieren van justitie op grond hiervan verzocht alle vervolgingen van vissers op te schorten. De opsporing van overtredingen zal wel doorgaan.”

Tot daar dit bericht.

Heerst er verwarring?

De Urker reders die niet lang hebben gewacht om tot daden over te gaan, om te weten of ze strafbare feiten plegen, zullen hier waarschijnlijk twee zaken verwarren.

Ten eerste, de interpretatie van 't verdrag van Rome waardoor 'n lidstaat aan de producenten, dus hier reders, van zijn land geen kwantitatieve beperking van zijn productie mag opleggen voor een produkt waarvoor in de gemeenschappelijke markt een regeling bestaat. Dit geschiedt ingevolge een besluit nr 21.42.70 welke een marktregeling beheelt.

Daar de negen landen (vroeger zes), tot dit traktaat toetreden zijn, is het wel mogelijk dat de Urkers zich hierop voor het Europees Hof willen beroepen en de Hollandse regering willen doen in overtreding nemen met deze beperking op te leggen. Maar hier heeft niet de

Hollandse regering maar waarschijnlijk het Produktieschap die beslissing genomen, zodat de Hollandse regering in haar overtredingen niet kan beschuldigd worden dit economische Besluit genomen te hebben.

2e Er is een ander internationale overeenkomst welke op veel hoger niveau genomen is en met dit EEG Besluit niets te zien heeft.

Deze overeenkomst is deze geregeld door een wet van 12-4-1957 waarbij het toegelaten is maatregelen te nemen om de visstand te beschermen. Deze wet is bekrachtigd door een wet van 28-7-1961 te Londen genomen. En vermits men besloten heeft op een veel hoger niveau van meer dan 20 landen van buiten de EEG de visstand te beschermen en de Hollandse regering die goedgekeurd heeft, heeft deze Staat, lid zijnde van de N.E.A.F. de plicht en het recht straffen te voorzien tegen hen die de maatregelen, genomen om de overbevissing tegen te gaan, overtreden.

Men kan als zodanig geen visser van een ander land in overtreding nemen, maar voorlopig wel aan dit land de overtreding door deze begaan, overmaken. En het is dit land welke dan zelf een strafmaatregel moet nemen.

Wat er ook van zij: het hoger wereldbelang inzake beperking van de visserij en het opvoeren van de visstand met al haar geboortefouten en gaven, is een wereldbelang waaraan de beschikkingen van het EEG verdrag van ondergeschikt belang zijn, zodat het ons niet zou verwonderen dat het Europees Hof van Justitie het standpunt inneemt door de Hollandse regering genomen en in het traktaat van Londen vastgelegd moet zijn.

Wachten we ondertussen de beslissing of liever het advies af van het Hof van Justitie te Luxemburg.

Ook dat zal aantonen dat, wat men ook doet om de visserij niet te beknotten, het alleen een kwestie van tijd en van aanpassen zal zijn.

P. Vandenberghe

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.533 was aan het vissen toen het toerenal van de motor naar omlaag liep. Men trok daarop de schroef af en begon met het winden van de visboeien. Toen bemerkte men dat er een zwane tros in de schroef stak. Na heel wat vruchteloze pogingen te hebben aangewend, besloot men via de radio sleephulp in te roepen van de Zee-tijger te Oostende. Dit gebeurde dan ook en het defekte vaartuig werd naar Zeebrugge gesleept.

— De Z.578 Carolheim lag afge-meerd in de Zeebrugse vissershaven ten westen van de kleine steiger met de voorsteven naar het westen. Bij het van boord komen van de reder, zag men dat er aan bakboordzijde van het schip schade veroorzaakt was. Ter hoogte van de achtersteven waren twee planken ingedrukt over 3 m. en 1 stuk gebroken. Gezien de beschadiging plaats vond één meter boven de waterspiegel en juist onder de golfing van de achtersteven, wordt vermoed dat dit moet zijn veroorzaakt door een brandstoflichter

die de schepen bevoorraadt.

— Schipper Roger Ackx van de Z.571 Zephyr kreeg bij het opbergen van het vislosmateriaal een talieblok op het hoofd. Het slachtoffer werd met een grote wonde en hevige pijn naar het hospitaal overgebracht.

— Ter visserij slaeg de Z.588 Vita Nova met de bakboordboel vast. De boel werd grotendeels afgerukt t.t.z. net net alsook de steennetten. Gezien de boel niet dadelijk kon worden vervangen, werd koers gezet naar de haven van Great Yarmouth om de nodige herstellingen te laten uitvoeren.

— Ter visserij sloeg de Z.497 Pollaris met de stuurboordboel vast aan een onder water zittend voorwerp. Het korreltouw brak door de hevige ruk waardoor de stuurboordboel verloren ging. Tijdens dreggingswerken ging ook het anker verloren, zodat men verplicht was het dreggen stop te zetten en huiswaarts te keren.

IS DE TOEKOMST IN DE NIEUWBOUW AAN DE PLASTIEK ?

Niettegenstaande er reeds in de late zestiger jaren vissersvaartuigen in gewapende plastic van de werf kwamen, waarbij we in het bijzonder aan Frankrijk denken, waar reeds in 1968-69 een achttien-meter schip te water gelaten werd, kregen we toch niet de verwachte doorbraak. Nu schijnt er echter meer schot te komen in de nieuwbouw in gewapend plastic, waarbij vooral de goede resultaten van de reeds in uitbating zijnde types doorslaggevend waren.

Het is echter met deze nieuwbouw zoals met andere. Men moet kunnen in serie bouwen, zoniet wordt het te duur. Het is daarom ook dat in Frankrijk, verscheidene kleine werven, die tot nog toe op de houtconstructie ingesteld waren, zich verenigd hebben met het inzicht over te gaan tot de bouw van vaartuigen in polyester. Deze verscheidene werven aldus gegroepeerd, zouden hun werf behouden, maar zich specialiseren op een paar bepaalde types die ze wensen gehomologeerd te zien om van de staatspremie te kunnen genieten. Het grote voordeel zou verder zijn, dat er slechts één enkel studie- en tekenbureau zou vandoen zijn voor de verscheidene werven en dat bepaalde stukken werkelijk in serie zouden kunnen gefabriceerd worden voor de onderscheidelijke scheepswerven. Deze laatste zouden hierdoor wel hun werf-onafhankelijkheid kwijtspele die aangetoond werd door sommige eigen partikulariteiten in de bouwtrant waaraan men onmiddellijk de werf herkende en die zelfs een zekere familietraditie uitmaakte waarvan sommigen niet wensten af te stappen. Tegenover de moeilijkheden waarin de bedrijven de laatste jaren verkeren, heeft men zich hier echter toch wijselijk bij neergelegd.

Bouw van 27 meter-types in plastic!

Kregen we in 1968-69 een 45 tonner in plastic met een lengte van 18 meter en in 1971 reeds een 22 meter type, dan krijgen we voor het ogenblik een volledig afgewerkt 23 meter met een breedte van 5.90 m, 1.85 m diepgang en een brutotonnage van 60 ton. De voorsteven waarover bij de plasticen modellen altijd het meeste sceptisme heerste is in polyester van 3 cm dik volledig bewapend met glasfiber. De waterdichte schotten zijn op dezelfde manier gerealiseerd met versterkingen waardoor ze de kloekte van elk verkrijgen. De brug is gebouwd in drie op elkaar ingewerkte polyestergel van elk 12 mm. Boven de machinekamer krijgen we een afscherming met ondoorzichtbare maar toch het licht doorlatende polyester. De prijs van deze 22 meter, volledig afgewerkt is ongeveer 6,5 miljoen B. fr.

Wat nu de vaartuigen betreft die zullen voorgesteld worden voor homologatie, komt hierin een 27 reeds over een 30 meter spreekt. meter type voor terwijl men zelfs Dit 27 meter type zou een breedte hebben van 6,50 meter, een holte van 3,80 en een diepgang van 3,50 meter. Men voorziet hiervoor een motor van 700 HP met een verstelbare schroef. Een groot voordeel die de schepen in polyester bieden, is zeker wel de kwasi afwezigheid van onderhoud. Dit werd bewezen door de prototypes die reeds in de vaart zijn en die anderszits nog niets van hun weerstand verloren hebben. Het is vooral in dit verband dat men in Frankrijk goede hoop heeft, dat de toekomst aan de bouw in polyester is. Het is in ieder geval zeker de moeite waard deze evolutie van dichtbij te volgen.

Wat zullen onze kleine Belgische werven doen? De moeite waard om te weten.

Wat ook van belang is, is te weten welke financiële steun de Franse regering daaraan geeft, daar het ons voorkomt dat, zo de opgegeven prijzen juist zijn, dit soort bouw goedkoper zou uitvallen dan de huidige in staal.

BEVORDERING

We vernemen dat Julien Verleene, zoon van reder Engel Verleene van de O.369, ondervoorzitter van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, tot de graad van Commandant in de Genie bevorderd werd. Julien Verleene zeer goed gekend in de visserijmiddens, bereidt zich intussen voor tot het majoorsekamen. Hij volgt hiertoe de cursussen aan de Koninklijke Militaire School. Aan Julien, zijn echtgenote, ouders en familie onze hartelijke gelukwensen.

DANK EN WENSEN VAN ONS IBIS-TEHUIS

Onze Ibis instelling, waar alle weeskinderen van vissers en andere sociale gevallen ondergebracht worden en die op het huidige ogenblik propensvol zit, zond ons zijn Kerst- en Nieuwjaarswensen, als volgt:

«De Ibis jongens, het personeel en de hr Caestecker, dankbaar voor alle concrete steun en sympathie in het voorbije jaar, bieden U hun dank en welgemeende wensen aan voor een gelukkig en gezond jaar 1976».

Ons blad en zijn medewerkers wensen op onze beurt aan alle kinderen en het personeel een gezond jaar en eindelijk een nieuwe school en sociaal verantwoorde instelling.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD