



**het
visserij
blad**

VRIJDAG 20 MEI 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 19 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

REDERS en
VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN
en **BOEKHOUDING**
wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01
(7390V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

ZEEMANSALMANAK 1977

De prijs is vastgelegd op 650 fr. waaraan dient bijgevoegd 36 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.
De BTW is niet verschuldigd voor schepen.

VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

- ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”. Hendrik Baelskaai 30 te Oostende ;
- Beroepsvereniging „Hand In Hand”. Tijdokstraat 34, te Zeebrugge ;
- O.V.A. Vismijn, Oostende ;
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen ;
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

B. NEDERLAND

- veningen ;
- IJmuider stores, Haven IJmulden ;
houwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

- Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Sche-
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN,
Middenhavenstraat 58-62, IJmulden ;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steen-

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varosseleau en Vettewinkel)

(7772V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 / 54 46 56

Na de uren
Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

het visserijblad

Vrijdag 20 mei 1977 — Nr. 19

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR. —
3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

De heer Gundelach verwerpt Britse en Ierse 50 mijlszone

De Fin Gundelach, E.E.G.-kommissaris voor Landbouw en Visserij, waagde zich verleden week in het hol van de Britse Leeuw en werd er bereid gevonden de eis voor een exclusieve 50 mijlszone af te wijzen. Dit gebeurde op een vergadering verleden week vrijdag te Hull, ingericht door het gemeentebestuur van deze visserijstad.

Voor deze vergadering was zelfs tot uit Shetland in het Noorden en tot uit Devon uit het Zuiden de visserij opgekomen. Zelfs uit het verre Ierland en ook uit de andere E.E.G.-landen was er duidelijke belangstelling. Men wenste minstens kennis te maken met de man waarvan men terecht of ten onrechte denkt, dat het in zijn handen ligt de Ieren en Britten voordeel van een exclusieve eigen visserijzone te bezorgen.

GUNDELACH VERDEDIGT 12 MIJLSZONE

Volgens de E.E.G.-kommissaris zal een 12 mijltenlimiet de basis vormen van het nieuw visserijreglement voor de Europese Gemeenschap. Volgens Gundelach heeft dit cijfer een historische traditie en eerbiedigt hiermede de historische rechten.

Men kan, aldus spreker geen vis beschermen door eigen exclusieve zones. Hiertoe zijn andere maatregelen meer geëigend. Trouwens de grootste overbevissing is vooral gebeurd door Derde landen, waarvan velen zelfs niet eens over traditionele visserijrechten in de Europese wateren beschikten. Daarbij is het duidelijk dat men de eigen exclusieve zones wenst uit te buiten als wisselgeld met landen van buiten de E.E.G. om aldus enge nationale bilaterale overeenkomsten met deze landen af te sluiten. Wij zelf geven hier als voorbeeld de inzichten van de Britten om de Noren in deze zone toe te laten, mits wederkerige rechten voor de Britten in de Noorse viswateren. Het is duidelijk dat het, in al deze gevallen, niet gaat om de bescherming van de bestaande stocks of van de visstand, maar alleen om het profijt van een eigen exclusieve zone voor eigen eng nationaal belang aan te wenden.

Nadat Gundelach geluisterd had naar heel wat kritiek, wees hij nogmaals op het niet haalbare van de houding van de Britse visserij, die een eigen zone wenst om er de vissers van de Derde landen in toe te laten, tot IJsland toe, en terzelfdertijd de eigen partners waarmede het in gemeenschap samen doet, uit deze zelfde zone te weren! Dit is niet alleen niet fair, het is zelfs totaal onrealistisch! Gundelach verwittigde de Britten zelfs dat Noorwegen nog niet eens zou ingaan op bilaterale besprekingen met als basis een Britse 50 mijlszone waarin de Noren zouden toegelaten worden, omdat dit land meer werkelijkheidszin opbrengt en alleen de autoriteit van de E.E.G. ter zake erkent. Door Nederlandse en Westduitse delegaties werd de vergadering er eveneens aan herinnerd, dat Groot-Brittannië reeds een eigen afzonderlijke houding aannam binst het IJslandse geschil en daar geen eigen exclusieve zones ten voordele van dit land wenste te erkennen, terwijl het nu dit recht voor zichzelf opeist! Wel gaf Gundelach toe, dat hij zelf wat geschokt werd door de haastige herwerking van de gemeenschapsvisserijwet op het ogenblik dat de toetreding van Denemarken, Ierland en Groot-Brittannië vast stond. Nochtans verdedigde hij de E.E.G. ter zake omdat volgens hem, deze in 1970-71 nooit heeft kunnen voorzien dat men tot een 200 mijls visserijzone zou gekomen zijn. In ieder geval zeker nooit in zo een korte afzienbare tijd.

(Vervolg blz. 2)

Toenemende kritiek op het E.E.G.-visserijbeleid

Er is toenemende kritiek op het visserijbeleid van de E.E.G.. Dit vindt men terug, zowel in de binnenlandse bladen van de partnerlanden als in de bladen van Derde landen. Het is inderdaad zo dat men nog niet veel tastbare resultaten heeft ondervonden van Brussel. Misschien zal de toestand nu eerlang verbeteren vermits men tot de stichting van een afzonderlijke directie voor de visserij-aangelegenheden gekomen is. In elk geval leeft men nog altijd onder het voorlopige en weet niemand waaraan hij eigenlijk toe is. Het uitblijven van een vaste visserijreglementering voor de E.E.G. heeft reeds nare gevolgen gehad. Het laat landen zoals Ierland en Groot-Brittannië toe protesten en manifestaties tegen de andere partnerlanden op touw te zetten en deze acties zijn niet van aard om de landen onderling naar elkaar toe te brengen. Nare gevolgen zijn onder meer de uitvaardiging van een verbodsmaatregel door Ierland op de vissersvaartuigen van een zekere grootte en vermogen en het konflikt tussen de Nederlandse vissersvaartuigen en de Ierse regering die haar beslag zal krijgen voor het Hof van Justitie van de E.E.G. te Luxemburg. Ierland werd reeds door Brussel gemaand zijn eenzijdige maatregel in te trekken, maar dit land stoort zich hieraan niet. Men vraagt zich tenslotte af, of in geval van een veroordeling voor het Hof van Justitie, Ierland zich wel zal voegen? In elk geval zal deze uitspraak niet alleen waarde hebben voor de Ierse visserijwateren, maar ook voor de totaliteit van de gemeenschapswateren waaruit we in het bijzonder aan de Noordzee denken die vooral onder de Britse 200 mijlzone valt. Het Hof van Justitie te Luxemburg mag derhalve zeker geen precedent scheppen dat door Groot-Brittannië zou kunnen gebruikt worden.

Het lang uitblijven van een visserijreglementering voor de E.E.G.-gemeenschapswateren heeft nog het nadeel, dat intussen niet tot visserij-overeenkomsten kan gekomen worden met Noorwegen, IJsland en de Far-Oer.

Ondertussen nemen deze landen voorlopige maatregelen die zeer stug uitvallen voor de vissers van de E.E.G. en nu duikt het gevaar op, dat ook deze voorlopige maatregelen tenslotte definitief zullen worden en dat de visserij van deze landen tenslotte geen veranderingen meer zullen toelaten die minder voordelig zullen uitvallen. Aldus lijken de Schotten het meest getroffen door de stugge maatregelen van de Far-Oer en deze wensen dan op hun beurt zich te verhalen op de E.E.G.-partners voor hetgeen zij rond de Far-Oer verliezen. Intussen is ook de autoriteit van de Noord-Oost Atlantische Visserijconventie in het gedrang gebracht door de uitdeining van de visserijlimieten tot 200 mijl en door het ontstaan van een nieuwe visserij-autoriteit zoals de E.E.G. die echter niet tot besluiten en resultaten komt. Nochtans was de N.O.A.V.C. het enig organisme dat een zekere rechtsorde gebracht had in de visserijreglementering en de Staten vangstkota had opgelegd. Tenslotte volgt hieruit een afwezigheid van een vast bepaald beleid zowel voor de E.E.G. als voor de Noord-Oost Atlantische Visserij Conventie, en een totale onzekerheid voor de betrokken visserij.

In maart verklaarde de voorzitter van de Noorse Visserijorganisatie, de heer Taft dat men geen vertrouwen kon stellen in de visserijpolitiek van de E.E.G. vanwege de besluiteloosheid en het uitblijven van een vast gedragspatroon en dat aldus Noorwegen zijn eigen weg zal moeten gaan bij het vaststellen van vangstkota. De waarheid gebiedt echter ook te schrijven dat Noorwegen zijn industriële visserij niet wenst aangetast te zien en vooral de bijvangst aan konsumptievis die gevangen wordt bij de industriële visserij op Noorse pout, niet wenst verminderd te zien tot een voor de landen van de E.E.G. aanvaardbare norm. Er worden aldus massas konsumptievis mede door de molen van de industriële visserij gedraaid.

(Vervolg blz. 2)

DE HEER GUNDELACH VERWERPT BRITSE EN IERSE

50 MIJLSZONE

(Vervolg van blz. 1)

GROOT-BRITANNIE ZWAARST GETROFFEN

Wel geeft Gundelach toe, dat onder de landen die door de invoering van een praktisch algemene 200 mijls visserijzone getroffen worden, Groot-Brittannië hier zeker wel het zwaarst onder te lijden heeft.

Dit in het bijzonder wat de traditionele visserij op IJsland, de Barents-zee en Noorwegen betreft en zelfs op de kusten van de Verenigde Staten. Hij is dan ook van oordeel, dat hier wel een zekere compensatie op haar plaats is. Gelijk welke maatregel genomen met het inzicht op bewaring en bescherming van de visstapel, zal echter altijd een bepaalde categorie of een bepaalde visserij treffen en daarom is geen enkel maatregel totaal juist en rechtvaardig te noemen. Men kan daar nu echter niet buiten.

DE OPPOSITIE AAN HET WOORD

Het is duidelijk dat de realiteit van het goed gedocumenteerd en gestoffeerd betoog moeilijk met redelijke argumenten kon weerlegd worden. Het liet dan ook slechts een demagogische oppositie toe vanwege de Britse tegensprekers. Aldus onder meer de Labourafgevaardigde uit het kiesdistrict Hull, James Johnson die de vergadering liet weten dat hij het liberaal wetsvoorstel zou steunen om een 50 mijlszone door het parlement te krijgen. Volgens Joe Murrin van de Ierse redersvereniging zijn de E.E.G.-voorstellen een grap. Het is de bevoorrecht van de oude lidstaten van de E.E.G. tegenover de nieuwe. De E.E.G. heeft niet de minste aandacht voor de sociale en economische toestand van de Ierse en Britse gemeenschap en voor het feit dat ganse kuststreken afhankelijk zijn van de visserij. Volgens de nieuwe parlementaire afgevaardigde voor Grimsby, Austin Michel, moet de politiek gescheiden worden van de visserij en het is deze politiek die het klimaat vergiftigt. Het kwotasysteem is een veiling geworden, terwijl het totaal kwotacijfer duidelijk aan inflatie toe is. Volgens deze heer Mitchell zou, buiten de nationale 50 mijlszone nog een verdere 50 mijlszone geschapen dienen te worden, waarin men beschermingsmaatregelen zou moeten treffen.

Het enig zinnige kwam dan nog van een schipper, Willie Hay, voorzitter van de Schotse Kustvisserij, die zegde dat, zo men de industriële visserij niet stopt, er weldra geen vis genoeg meer zal zijn om zich druk over te maken. Verder verzocht hij de heer Gundelach hem minstens iets mede te geven waarmee hij zijn Schotse vissers zou kunnen overtuigen.

Volgens Buchan van de Schotse Visserijfederatie zal er een hevige reactie komen vanwege de Schotse vissers zo Gundelach en Brussel in dezelfde richting voort marcheert.

ONZE VISIE

Het is duidelijk dat Britten en Ieren eenvoudig niet te overtuigen zijn. Daar is aan hun eng nationalisme geen zalf te strijken. Men heeft met geen enkel argument geantwoord op het betoog van de commissaris Gundelach, maar eenvoudig het dogma van een 50 mijlszone tegengesteld. Dat dit niet uit bewaringsredenen is, voelt eenieder aan en dit argument wordt zelfs niet meer door Britten en Ieren aangehaald. Britten en Ieren wensen het bovenste, het middenste en het onderste uit de gemeenschapskan. We vinden het dan ook wel heel jammer dat men van uit Brussel niet eens met andere cijfers voor de dag komt, namelijk met cijfers in verband met het groene en blauwe pond en de miljarden steun aan de landbouw. Nog niet zo heel lang geleden strandde de landbouwkommissie te Brussel op de zelfzuchtige houding van Groot-Brittannië die met betrekking tot de Britse botersubsidie, er nog een half miljard B. fr. bovenop wenste te krijgen en deze tenslotte medekreeg. Vroeger vernamen we reeds dat het E.E.G.-landbouwfonds 61 miljoen per dag uitkeert aan Groot-Brittannië om er de landbouwprijzen te kunnen laag houden en de huisvrouwen gerust te houden, zoniet ware Groot-Brittannië en Ierland reeds verdronken in een niet te stuiten inflatierush!

De E.E.G. houdt beide landen werkelijk het hoofd boven water en we menen dat dit ook de verantwoordelijken van de visserij onder de neus dient gewreven! We zeggen werkelijk onder de neus gewreven, alhoewel we dan nog altijd zouden twijfelen aan de redelijkheid van deze mensen die ten slotte aan het nationaal belang en aan het belang van zoveel meer Britten en Ieren, die in andere sectoren werken hun pollevijzen vegen.

TOENEMENDE KRITIEK OP HET E.E.G.-VISSERIJBELEID

(Vervolg van blz. 1)

Op 27 juni komen nu de landbouwministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben terug te Brussel bijeen om een nieuwe poging te ondernemen tot een vaste visserijreglementering te komen voor de Gemeenschap. De tegenstellingen tussen enerzijds Groot-Brittannië en Ierland en anderzijds Frankrijk, Nederland, België, Denemarken en West-Duitsland zijn echter niet van aard om een optimistische kijk op de zaak te krijgen. Groot-Brittannië en Ierland willen van geen kwotasysteem horen omdat dit natuurlijk afbreuk doet aan hun eigen voorstel van eksklusieve zones, terwijl de overige landen de Britten en de Ieren niet willen volgen en maximum geneigd zouden zijn een eksklusieve 12 mijlszone toe te kennen. Intussen verliest de E.E.G. alle geloofwaardigheid bij de Derde landen als Noorwegen, IJsland en de Far-Oer waarmee belangrijke wederzijdse visserij-overeenkomsten dringend zouden dienen afgesloten.

P.V.

TOCH EEN OVERSCHOTJE HARING TOEGEWEEZEN AAN NEDERLAND

Het is slechts sinds maandag dat men te Brussel een beslissing nam om de Nederlanders een contingent nieuwe haring toe te kennen. Dr. Boelmans-Kranenburg van de Stichting van de Nederlandse Visserij verklaarde vorige week nog in het Noordhollandse Bergen dat de Nederlandse haringvloot minstens 4 duizend ton moet toegewezen krijgen en dat het verder nog nooit gebeurd was, dat men de West-Europese markt niet zou kunnen voorzien van maatjesharing. Ondertussen vernamen we dat het 1500 ton geworden is, dus heel wat minder dan de 4000 ton die men als een strikt minimum ging beschouwen voor de 42 Nederlandse haringtreilers. Als we dit contingent over de totaliteit van deze 42 treilers verdelen, dan komen we tot een gemiddeld cijfer van bijna 36 ton per treiler! We vragen ons af, hoeveel maal men hiervoor zal kunnen uitvaren? Niet uitvaren of uitvaren voor 36 ton blijft in ieder geval telkens een probleem, ten ware men het niet te nauw zou nemen

en tracht zoveel mogelijk af te zetten. In dit geval zullen op vlaggetjesdag de vlaggen toch zeker niet te hoog hangen. Ondertussen werd nu toch de onzekerheid weggenomen, hetgeen ook al iets betekent. Of hiermede echter het bedrijf gered wordt en de werkgelegenheid voor 600 man veilig gesteld, is zeker twijfelachtig. De pessimistische voorspelling van de heer Tienstra, directeur van visserijen van het Nederlandse ministerie van landbouw en visserij, dat de Europese Commissie de landbouwministers zou adviseren de haringvangst te verbieden tot het eind van het jaar, is ondertussen slechts gedeeltelijk uitgekomen. De konklusie van dr. Boelmans-Kranenburg blijft echter dat de Europese Commissie te Brussel niet opgewassen is voor de problemen waarmee de Europese vissers te kampen hebben. Ondertussen kijken we benieuwd naar de reactie uit van de Nederlanders die waarschijnlijk toch met gemengde gevoelens het nieuws van het toekennen van een contingent van 1.500 ton zullen ontvangen hebben.

De beroepsvereniging HAND IN HAND

Producentenorganisatie der reders van de Oostkust
Tijdokstraat 34, Zeebrugge
(wettig erkend onder nr. 6135)

Uitnodiging tot de ALGEMENE STATUTAIRE JAARVERGADERING die doorgaat op vrijdag 20 mei 1977 te 18 uur in de Raadzaal van het Stadhuis te Heist.

Dagorde:

1. verslag algemene vergadering van 21-5-'76;
2. jaarverslag 1976;
3. goedkeuring van a) balans
b) verlies- & winstrekening
4. getrouwheidspremie;
5. allerlei — toestand belgische zeevisserij;
6. statutwijziging — aan de leden van de vereniging zal voorgesteld worden art. 4 van de standregelen bepalende het jaarlijks lidgeld, te wijzigen.

Namens de raad van beheer,

De Voorzitter,
E. NEYTS

De sekretaris,
J. DEROOSE

(8026V)

DE EVOLUTIE VAN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT IN 1976

(Vervolg)

De indeling van de vissersvaartuigen, geregistreerd op 31 december 1976, volgens de scheepsklasse en naar de inschrijvingsletter en nummer, kan men weervinden in de Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak of de Lijst der Vissersvaartuigen, verkrijgbaar ter drukkerij van het „Nieuwsblad van de Kust“.

SAMENVATTING VAN DE NUMMERIEKE BELANGRIJKHEID VAN DE VLOOT VOOR DE PERIODE 1938—1976.

Jaar	I		II		III		IV		V		VI		Totaal
	— 80	80—119	120—239	240—349	350—499	+ 500	+ 439	E.P.K.	E.P.K.	E.P.K.	E.P.K.	E.P.K.	
1938	236	85	123	43	2	5	16	510					
1939	201	82	127	45	2	3	14	474					
1941	212	5	—	—	—	—	—	217					
1942	271	19	—	—	—	—	—	290					
1943	271	40	12	—	—	—	—	323					
1944	247	45	16	—	—	—	—	308					
1945	269	61	58	10	—	—	1	399					
1946	250	72	108	35	1	—	13	479					
1947	226	78	112	43	7	—	18	484					
1948	210	79	113	51	10	—	18	481					
1949	187	81	115	51	8	—	19	461					
1950	177	78	119	53	8	—	9	444					
1951	164	72	122	50	10	2	7	427					
1952	160	73	121	49	12	2	6	423					
1953	152	73	116	46	13	4	6	410					
1954	151	74	123	47	15	4	7	421					
1955	147	75	132	49	18	4	5	430					
1956	132	82	133	62	18	5	5	437					
1957	134	72	143	66	18	7	6	446					
1958	130	72	144	68	18	7	6	445					
1959	116	74	146	66	20	7	4	433					
1960	103	73	142	64	22	11	4	419					
1961	97	72	147	61	21	13	5	416					
1962	84	66	145	61	22	16	4	398					
1963	75	64	150	70	20	16	1	396					
1964	57	57	153	77	24	20	—	388					
1965	47	51	150	85	29	21	—	383					
1966	38	43	137	88	40	23	—	369					
1967	29	37	130	86	48	28	—	358					
1968	22	34	124	83	60	33	—	356					
1969	14	30	113	81	67	33	—	338					
1970	10	23	112	81	69	37	—	332					

Jaar	I		II		III		IV		V		Totaal
	— 35	30—70	70—180	180—400	400—1000	Totaal					
1971	65	90	134	10	3	302					
1972	56	85	130	10	3	284					
1973	46	79	130	10	3	268					
1974	42	73	135	16	2	268					
1975	37	67	129	20	2	255					
1976	35	66	129	21	2	253					

EVOLUTIE VAN DE TONNEMAAT

De verandering in de samenstelling van de vloot, heeft de volgende invloed gehad op de tonnemaat :

1. AANWINST : 455 B.T.

- 1) Door het in de vaart brengen van 1 nieuwe eenheid : 226 B.T.
- 2) Door aankoop in 't buitenland van 1 eenheid : 133 B.T.
- 3) Door het terug in de vaart brengen van 1 eenheid : 96 B.T.

Totaal : 455 B.T.

2. VERLIES : 315 B.T.

- 1) Door schipbreuk van 1 vaartuig : 49 B.T.
- 2) Door schrapping van 3 eenheden : 245 B.T.
- 3) Door veranderingswerken aan bestaande eenheden : 4 B.T.
- 4) Door inschrijving in een Scheldehaven van 1 eenheid : 17 B.T.

Total : 315 B.T.

Einde 1976 bedroeg de totale tonnemaat van de zeevissersvloot 24.044 B.T. tegen 23.904 B.T. einde 1975, wat een vermeerdering van 140 B.T. vertegenwoordigt.

VERGELIJKING TUSSEN DE TONNEMAAT (B.T.) IN 1975 MET DEZE VAN 1976.

Scheeps- klasse	Toestand op 31.12.1975	Toestand op 31.12.1976	Verskil 31.12.76 op	Gemiddelde p/vaartuig B.T.	Gemiddelde P.K. per B.I.
I	983	955	— 28	27,29	5,35
II	3.418	3.365	— 53	50,98	4,20
III	14.114	14.109	— 5	109,37	3,87
IV	4.420	4.646	+ 226	221,24	3,72
V	969	969	—	484,50	2,63
Totaal :	23.904	24.044	+ 140	95,04	3,90

Wanneer men de tonnemaat van de zeevissersvloot beschouwt, stelt men vast dat Zeebrugge de eerste plaats inneemt met 11.906 B.T. of 49,52 % van de algemene capaciteit; vervolgens komt Oostende met 9.300 B.T. of 38,68 %; Nieuwpoort met 2.598 B.T. of 10,80 % en Blankenberge met 240 B.T. of 1,00 %.

INDELING VAN DE TONNEMAAT (B.T.) VOLGENS DE HAVEN VAN INSCHRIJVING. TOESTAND OP 31 DECEMBER 1976.

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	513	270	143	29
II	443	2.169	753	—
III	4.780	7.852	1.477	—
IV	2.595	1.615	225	211
V	969	—	—	—
Totaal :	9.300	11.906	2.598	240
% :	38,68	49,52	10,80	1,00

ONTWIKKELING VAN DE DRIJFKRACHT :

In 1976 evolueerde de drijfkraft als volgt :

1. AANWINST : 2.268 P.K.

- 1) Door het in de vaart brengen van 1 nieuwe eenheid : 1.200 P.K.
- 2) Door aankoop in het buitenland van 1 eenheid : 600 P.K.
- 3) Door vervanging van oude motoren door nieuwe of door opdrijven van motoren : 168 P.K.
- 4) Door terug in de vaart brengen van 1 eenheid : 300 P.K.

Totaal : 2.268 P.K.

2. VERLIES : 1.133 P.K.

- 1) Door schipbreuk van 1 eenheid : 220 P.K.
- 2) Door schrapping van 3 eenheden : 818 P.K.
- 3) Door inschrijving in een Scheldehaven van 1 eenheid : 95 P.K.

Totaal : 1.133 P.K.

Vergeleken met 1975 is de drijfkraft van de zeevissersvloot in 1976 met 1.135 P.K. vermeerderd.

(Vervolg blz. 4)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VERGELIJKING VAN DE DRIJFKRACHT (AANTAL P.K.) IN 1975 MET DEZE IN 1976.

Scheeps klasse	Toestand op		Verschil op 31.12.76	Gemid. P.K.	
	31.12.75	31.12.76		1975	1976
I	5.253	5.105	- 148	141,97	145,85
II	14.289	14.119	- 170	213,26	213,92
III	54.394	54.647	+ 253	421,65	423,62
IV	16.080	17.280	+ 1.200	804,00	822,85
V	2.550	2.550	—	1.275,00	1.275,00
Totaal :	92.566	93.701	+ 1.135	363,00	370,35

De Zeebrugse vloot totaliseert 49.564 P.K. of 52,89 % van de drijfkracht van de ganse Belgische zeevisserijvloot, gevolgd door deze van Oostende met 33.238 P.K. of 35,47 %, deze van Nieuwpoort met 10.074 P.K. of 10,76 % en tenslotte deze van Blankenberge met 825 P.K. of 0,88 %.

Vergeleken met de toestand in 1975 stijgt de vloot van Oostende met 40 P.K., Zeebrugge met 963 P.K. en Nieuwpoort met 132 P.K. Deze van Blankenberge daarentegen blijft onveranderd.

INDELING VAN DE DRIJFKRACHT (AANTAL P.K.) VOLGENS DE HAVENS VAN INSCHRIJVING. — TOESTAND OP 31 DECEMBER 1976.

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	2.742	1.338	890	135
II	1.872	9.663	2.584	—
III	17.199	31.848	5.600	—
IV	8.875	6.715	1.000	690
V	2.550	—	—	—
Totaal :	33.238	49.564	10.074	825
% :	35,47	52,89	10,76	0,88

Aangaande de drijfkracht kan tenslotte nog gezegd worden dat het merendeel van de motoren van buitenlandse konstruktie zijn. Inderdaad, van de 253 motorschepen zijn er 174 of 68,78 % uitgerust met één in het buitenland vervaardigde motor, en slechts 79 vaartuigen of 31,22 % met een motor van Belgisch fabrikaat.

Alleen de hoofdmotoren worden hier in aanmerking genomen, geen rekening wordt gehouden met de hulpmotoren.

OUDERDOM VAN DE SCHEEPSROMPEN EN DE VOORTSTUWINGSMACHINES

1) Scheepsrompen

De ouderdom van de rompen schommelt tussen 1 tot 50 jaar. Nochtans hebben 220 of 86,95% der scheepsrompen de dertigjarige ouderdom niet overschreden.

De 253 rompen zijn in totaal 4.475 jaar oud, hetgeen een gemiddelde vertegenwoordigd van 17 jaar en 8 maanden. In 1975 bedroeg dit gemiddeld 17 jaar en 1 maand.

De indeling van de ouderdom der rompen volgens vijfjarige categorieën, toont aan dat de vissersvloot samengesteld is uit:

16 rompen van 1 tot 5 jaar, zijnde 6,32 % ;
51 rompen van 6 tot 10 jaar, zijnde 20,15 % ;
64 rompen van 11 tot 15 jaar, zijnde 25,28 % ;
35 rompen van 16 tot 20 jaar, zijnde 13,84 % ;
39 rompen van 21 tot 25 jaar, zijnde 15,43 % ;
15 rompen van 26 tot 30 jaar, zijnde 5,93 % ;
16 rompen van 31 tot 35 jaar, zijnde 6,32 % ;
3 rompen van 36 tot 40 jaar, zijnde 1,19 % ;
8 rompen van 41 tot 45 jaar, zijnde 3,16 % ;
6 rompen van 46 tot 50 jaar, zijnde 2,38 % .

Hieruit volgt dat :

67 rompen van 1 tot 10 jaar oud, zijnde 26,47 % ;
131 rompen van 1 tot 15 jaar oud, zijnde 51,75 % ;
166 rompen van 1 tot 20 jaar oud, zijnde 65,59 % ;
205 rompen van 1 tot 25 jaar oud, zijnde 81,02 % ;
220 rompen van 1 tot 30 jaar oud, zijnde 86,95 % ;
236 rompen van 1 tot 35 jaar oud, zijnde 93,27 % ;
239 rompen van 1 tot 40 jaar oud, zijnde 94,46 % ;
247 rompen van 1 tot 45 jaar oud, zijnde 97,62 % ;
253 rompen van 1 tot 50 jaar oud, zijnde 100,00 % .

De indeling volgens de scheepsklassen van de gemiddelde ouderdom der rompen, is de volgende :

Klasse I : 35 rompen, totaal 916 jaar oud, d.i. gemiddeld 26 j. 2 m.
Klasse II : 66 rompen, totaal 1.218 jaar oud, d.i. gemiddeld 18 j. 5 m.
Klasse III : 129 rompen, totaal 2.019 jaar oud, d.i. gemiddeld 15 j. 5 m.
Klasse IV : 21 rompen, totaal 279 jaar oud, d.i. gemiddeld 13 j. 3 m.
Klasse V : 2 rompen, totaal 43 jaar oud, d.i. gemiddeld 21 j. 6 m.

INDELING IN % VAN DE OUDERDOMSKLASSEN (ROMPEN) VOLGENS DE SCHEEPSKLASSEN.

Ouderdomsklasse	Scheepsklassen				V	% op het totaal aantal vaart.
	I	II	III	IV		
1 t. 5 j.	—	—	7,75	28,57	—	6,32
6 t. 10 j.	17,14	9,09	29,46	4,76	—	20,15
11 t. 15 j.	11,43	28,79	28,68	19,05	—	25,28
16 t. 20 j.	8,57	21,21	8,53	28,57	50,00	13,84
21 t. 25 j.	14,28	30,30	8,53	9,53	50,00	15,43
26 t. 30 j.	—	6,06	7,75	4,76	—	5,93
31 t. 35 j.	28,58	4,55	1,55	4,76	—	6,32
36 t. 40 j.	2,86	—	1,55	—	—	1,19
41 t. 45 j.	5,71	—	4,65	—	—	3,16
46 t. 50 j.	11,43	—	1,55	—	—	2,38

2) Voorstuwingsmachines

De ouderdom van de 253 motoren schommelt tussen 1 en 40 jaar, maar slechts 2 of 0,80 % zijn ouder dan 25 jaar.

De 253 motoren totaliseren 2.899 jaar, hetzij gemiddeld 11 jaar en 5 maanden.

In 1975 bedroeg de gemiddelde ouderdom der motoren 10 jaar en 7 maanden.

Een indeling van de ouderdom volgens de categorieën van 5 jaar, toont aan dat de vissersvloot samengesteld is uit:

42 motoren, van 1 tot 5 jaar, zijnde 16,58 % ;
78 motoren, van 6 tot 10 jaar, zijnde 30,85 % ;
85 motoren, van 11 tot 15 jaar, zijnde 33,61 % ;
27 motoren, van 16 tot 20 jaar, zijnde 10,65 % ;
19 motoren, van 21 tot 25 jaar, zijnde 7,51 % ;
1 motor, van 26 tot 30 jaar, zijnde, 0,40 % ;
1 motor, van 36 tot 40 jaar, zijnde 0,40 % .

Hieruit volgt dat :

120 motoren, van 1 tot 10 jaar oud zijn, zijnde 47,43 % ;
205 motoren, van 1 tot 15 jaar oud zijn, zijnde 81,04 % ;
232 motoren, van 1 tot 20 jaar oud zijn, zijnde 91,69 % ;
251 motoren, van 1 tot 25 jaar oud zijn, zijnde 99,20 % ;
252 motoren, van 1 tot 30 jaar oud zijn, zijnde 99,60 % ;
253 motoren, van 1 tot 40 jaar oud zijn, zijnde 100,00 % .

De indeling van de gemiddelde ouderdom der voortstuwingsmachines volgens de scheepsklassen, geeft volgende uitslagen :

Kl. I , 35 motoren zijn 423 jaar oud, d.i. gemiddeld 12 j. en 1 m.
Kl. II , 66 motoren zijn 875 jaar oud, d.i. gemiddeld 13 j. en 3 m.
Kl. III , 129 motoren zijn 1.388 jaar oud, d.i. gemiddeld 10 j. en 8 m.
Kl. IV , 21 motoren zijn 188 jaar oud, d.i. gemiddeld 9 j. en - m.
Kl. V , 2 motoren zijn 25 jaar oud, d.i. gemiddeld 12 j. en 6 m.

(Vervolgt)

RECHTSCONFLICTEN IN VERBAND MET AANVARINGEN OP ZEE

Inleiding

Het is een bekend feit dat de aanvaringen op zee, steeds aanleiding geven tot felle juridische discussies tussen rechtsgeleerden en op de rechtbanken.

Het gaat er veelal niet over verantwoordelijkheden, maar ook over de toepassing van een wet inzake de bepaling van de vergoeding van de schade.

In België was nog altijd de abandonwet van 1952 van toepassing zijnde 1.400 fr. per netto tonnement, vermeerderd met de ruimte enkel bezet door de voortstuwingsmotor, hetgeen neerkomt op iets meer dan 60 %.

Sedert lang is een nieuwe wet in andere landen in voege welke dit bedrag ongeveer verdriedubbelt, maar zoals het steeds het geval is in veel aangelegenheden, heeft men bij ons jaren nodig om een wet te stemmen of te wijzigen.

Van Prof. Dr. E. Van Bogaert verscheen in het Rechtskundig Weekblad van 30 oktober 1976, in verband met de rechtsconflicten inzake aanvaringen een belangrijk artikel, welke heel zeker onze visserijmiddelen ook moet interesseren en welke we hierna laten volgen en vervolgen.

Aanvaringen op zee hebben steeds een ingewikkelde problematiek gesteld op juridisch gebied. Ongevallen op een bepaald staatsgebied bieden deze moeilijkheden niet. De wetgeving van de staat waar zij voorvallen is zonder aarzeling van toepassing. Voor de collisie in zee is het echter minder eenvoudig. Men dient in beginsel uit te maken welke wetgeving van toepassing is en daarbij moet men ook rekening houden met een niet onaanzienlijk aantal mogelijkheden. De problemen die zich voordoen hebben ongetwijfeld hun fundamentele principes in het volkenrecht, doch ook het internationaal privaatrecht heeft bepaalde regelingen ter zake. Tevens moet worden opgemerkt, dat het hierbij niet zozeer gaat om een wettelijke regeling maar om toepassingen van algemene rechtsbeginselen door de nationale rechtspraak van de onderscheiden staten en dat men derhalve niet kan spreken van wettenconflicten maar van rechtsconflicten omdat de comparatieve rechtspraak zich meer laat leiden door principes dan door eigenlijke wetten.

Historisch vindt men ook niet veel gegevens, die richtinggevend zijn voor de problematiek, die de kern van het probleem betreft. In de Digesta vindt men de opinie van Ulpianus, die het vraagstuk van het rechtsconflict niet heeft gesteld. De aanvaring ter zee is voor hem een zuiver vraagstuk van de quasi-delicte foute. Het schip, dat schuld heeft is aansprakelijk en verder gaat zijn analyse niet (Dig. L.IX, d. II). Een grotere nuance treft men aan in de ordonnantie van Karel V van 19 juli 1551 (art. XLVI en art. XLVII) waarin reeds een onderscheid wordt gemaakt tussen de quasi-delicte foute en het geval van overmacht. Door dit laatste wordt kennelijk het geval van zeenood bedoeld. Het beginsel dat in de ordonnantie in een dergelijk geval wordt vooropgesteld, is de verdeling van de schade. Iedere partij zal in deze omstandigheden haar eigen schade voor zichzelf ne-

men. Dezelfde oplossing treft men trouwens aan in de bekende Franse «Ordonnance de la marine» van 1681 (b. III, tit. VII, art. 10 e.v.). Deze regelingen blijken echter geen van alle rekening te houden met het belangrijk probleem van het rechtsconflict, dat zich bij een dergelijke collisie kan voordoen (1).

De rechtsleer is ook slechts zeer laat tot een onderzoek van dit vraagstuk gekomen. Een overigens uitstekend auteur als Ortolan gaf alleen de raad om in geval van aanvaring in volle zee gebruik te maken van de diplomatieke en consulaire diensten van de vlaggestaat om na te gaan waar een schip gedaagd werd een billijke en rechtvaardige rechtspraak werd toegepast (2). Dit kan moeilijk als een juridische oplossing van het probleem worden beschouwd. Alleen een internationale overeenkomst kon een oplossing brengen, doch ondanks een aantal internationale verdragen is nog steeds geen volledige regeling bereikt. De eerste conferentie werd gehouden te Brussel in 1910. Op 23 september 1910 werden twee verdragen ondertekend, het eerste tot het vaststellen van enige eenvormige regels betreffende aanvaring, het tweede omtrent hulpverlening en berging op zee. De in het tweede verdrag opgenomen regels gelden ook bij aanvaringen.

Het eerste verdrag heeft vooral betrekking op het instellen van algemene regels betreffend de schuld en de schadevergoedingen. Er moet worden onderstreept dat daarbij geen onderscheid wordt gemaakt naar de plaats waar de aanvaring heeft plaatsgehad, ofschoon dit van essentieel belang is in verband met de rechtsconflicten die zich kunnen voordoen.

Het oude begrip dat reeds in vroegere ordonnanties werd aangetroffen, is in het verdrag behouden. Elke verplichting tot vergoeding berust op de fout. Het schip dat de fout beging zal aansprakelijk zijn en tot vergoeding worden verplicht (art. 3). Indien de aanvaring het gevolg is van overmacht of werkelijke zeenood, zal de schade gedragen worden door hen, aan wie ze is opgekomen (art. 2). In geval van schuld van wederzijde zal de aansprakelijkheid evenredig zijn aan het gewicht der wederzijds begane fouten. Indien die verhouding niet kan worden bewezen of wanneer de fouten tegen elkander schijnen op te wegen wordt de aansprakelijkheid gelijkmatig verdeeld. Ten aanzien van derden zullen de schuldige schepen echter solidair aansprakelijk zijn voor schade veroorzaakt door dood of verwondingen (art. 4, lid 3). Het wordt aan de nationale wetgevingen overgelaten de draagwijdte en de gevolgen vast te stellen van een contractuele of wettelijke bepalingen die de aansprakelijkheid der reders beperken ten aanzien van de zich aan boord bevindende personen (art. 4, lid 4).

De vastgestelde aansprakelijkheid blijft bestaan in geval de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een loods, ook als in het gebruik van deze verplicht (art. 5).

Er bestaan geen wettelijke vermoedens omtrent schuld (art. 6, lid 2).

De verjaring werd bepaald op twee jaar na het ongeval. De termijn voor het instellen der verordeningen tot verhaal, toegelaten bij

het derde lid van artikel 4 is echter een jaar. De nationale wetgevingen kunnen de gronden voor schorsing en stuiting dezer verjaringen bepalen (art. 7).

Het verdrag bevat ook een belangrijke bepaling, die tot het publiek zeerecht behoort. Deze legt aan de gezagvoerders de verplichting op na een aanvaring hulp te verlenen voor zover zij het kunnen doen zonder ernstig gevaar voor het eigen schip, de bemanning en de passagiers. In de mate van het mogelijke moet ook de naam van het schip, zijn thuishaven, alsmede de plaatsen vanwaar het komt en waarheen het gaat aan het andere schip worden opgegeven (art. 8). Het bepalen van de strafrechtelijke sankties wordt aan de verdragsstaat zelf overgelaten (art. 9).

Indien alle belanghebbenden dezelfde nationaliteit hebben zal de wetgeving van hun eigen staat voorrang verkrijgen op de regels van het verdrag. Indien zich een aanvaring voordoet met een schip van een staat, die niet tot het verdrag is toegetreden, mogen de verdragsstaten hun houding voor de toe te passen wetgeving doen steunen op reciprociteit (art. 12). Het tweede verdrag bevat een aantal regels omtrent hulpverlening en berging op zee. Het stelt hoofdzakelijk normen voor het begroten van hulp- en bergingsloon, doch het bevat ook een verplichting, die van toepassing kan zijn bij aanvaring. De gezagvoerder is n.l. verplicht hulp te verlenen aan iedere, zelfs vijandelijke persoon die in levensgevaar in zee wordt gevonden voor zover hij dit kan doen zonder ernstig gevaar voor zijn schip, bemanning en passagiers (art. 11). Ook voor inbreuken op deze verdragsregel zullen de verdragsstaten zelf de sancties bepalen (art. 12) (3).

Een ander belangrijk verdrag werd te Brussel ondertekend op 10 mei 1952. Het bracht een bepaalde uniformiteit in de regels betreffende de strafrechtelijk vervolging. Aan de rechterlijke of administratieve overheid van de vlaggestaat wordt uitsluitende bevoegdheid toegekend (art. 2). De verdragspartijen hebben zich echter het recht voorbehouden hun eigen onderdanen administratief- en strafrechtelijk te vervolgen ter zake van aanvaringen en andere scheepvaartevenementen tijdens hun verblijf aan boord van vreemde schepen (art. 3). Het verdrag bevestigt ook een klassieke regel van het volkenrecht door te erkennen, dat in de havens en binnenwateren een staat soeverein is en dat derhalve alleen zijn eigen wetgeving van toepassing zal zijn. Voor aanvaringen in de territoriale zee is het verdrag minder formeel. Het laat de verdragsstaten vrij de wettelijke regelingen ter zake te treffen en alle voorbehoud te maken betreffende hun eigen bevoegdheid (art. 4).

Belangrijk is ook het feit, dat het verdrag een dwangcompromis bevat. Alle geschillen betreffende de toepassing of de interpretatie van het bedrag zullen door een internationaal scheidsrecht moeten worden opgelost. Op deze regel is er evenwel een uitzondering, indien de staten die bij het geschil betrokken zijn, een declaratie hebben afgelegd waardoor zij de verplichte

rechtspraak hebben erkend van het Internationaal Hof van Justitie (art. 5).

Ofschoon de verdragtekst geen uitdrukkelijke verwijzing bevat naar art. 36 van het Statuut van het Hof, is het duidelijk dat deze tekst werd bedoeld, daar immers hierin is bepaald, dat een declaratie voor het bij voorbaat aanvaarden van de verplichte rechtspraak van deze jurisdictie mogelijk is.

De overige bepalingen van het verdrag hebben in hoofdorde betrekking op de ratificatie, de toetreding en het opzeggen van de overeenkomst (art. 6-12) (4).

Een ander verdrag werd ter ondertekening voorgelegd op 29 april 1958. Het is tot stand gekomen op de Zeerechtsconferentie van Genève, ingericht door de Verenigde Naties voor decodificatie van het zeerecht. Dit verdrag heeft betrekking op de rechtsregelingen in volle zee. Andere protocollen betreffen de visserij, de territoriale wateren en de sluitende zone evenals het continentaal plateau. Het verdrag inzake de volle zee bevat verschillende artikelen die verband houden met de aanvaring. Het neemt opnieuw het principe op van het verdrag van Brussel van 1952 waardoor alleen de vlaggestaat bevoegd wordt verklaard voor de strafrechtelijke vervolging en voor het toepassen van tuchtmaatregelen. Het vermeldt ook de bevoegdheid in dit opzicht tegenover personen die de nationaliteit hebben van een bepaalde Staat, ook indien zij zich schuldig hebben gemaakt aan boord van schepen onder een vreemde vlag. Het verdrag is echter nauwkeuriger dan het verdrag van Brussel op het gebied van de bekwaamheidsbrevetten. Deze zullen alleen kunnen ingetrokken worden door de staat die ze heeft afgeleverd, ongeacht de nationaliteit van de persoon die er houder van is. De intrekking kan slechts gebeuren na een regelmatige procedure (art. 11). Men heeft hierbij duidelijk de rechten van de verdediging willen handhaven. Het verdrag bevat eveneens de verplichting tot hulpverlening, die reeds voorkomt in de verdragen van Brussel van 1910, doch ook op dit gebied bevat het een meer precieze regeling. Het legt aan de verdragspartijen de verplichting op om een dienst te onderhouden voor bijstand aan schepen in nood en ook voor vliegtuigen die zich boven de zee bevinden. De verdragsstaten worden zelfs aangezet om regionale akkoorden te sluiten, indien zij op zichzelf een dergelijke dienst niet voldoende efficiënt kunnen doen functioneren (art. 12).

Tijdens dezelfde Zeerechtsconferentie werd ook een verdrag gesloten inzake de territoriale zee, waarin een veel nauwkeuriger bevoegdheidsbepaling dan die in het verdrag van Brussel van 1952 voorkomt is opgenomen (art. 19). De kuststaat zal zijn strafrechtelijke bevoegdheid niet uitoefenen over schepen, die gewoon op doorvaart zijn. Wanneer een misdrijf aan boord wordt gepleegd, dat gevolgen heeft op het grondgebied van de kuststaat, wanneer de openbare orde van de kuststaat wordt verstoord, zelfs al is het in de territoriale wateren of wanneer hulp wordt gevraagd door de gezagvoer-

(vervolg blz. 6)

RECHTSKONFLIKTEN IN VERBAND MET AANVARINGEN OP ZEE

(Vervolg van blz. 5)

der of de consul van de vlaggestaat of maatregelen nodig zijn voor de bestrijding van de handel in verdovende middelen, mag de kuststaat strafrechtelijk optreden. Alvens op te treden zullen de autoriteiten van de kuststaat zich in verbinding stellen met de consulaire agenten van de vlaggestaat, wanneer dit door de gezagvoerder gevraagd wordt. De kuststaat kan ook aanhoudingen laten verrichten en onderzoeksmaatregelen treffen indien het schip uit zijn eigen binnenwateren is afgevoerd (5).

Het is duidelijk, dat dit verdrag van Genève een tweeledig doel heeft nagestreefd. Het heeft de vreedzame doorvaart, « in transitu », door de territoriale zee willen verzekeren maar tevens aan de kuststaat de gelegenheid willen bieden om zijn openbare orde in zijn eigen wateren te handhaven.

Op burgerlijk gebied kan hetzelfde worden vastgesteld. De kuststaat mag een schip op doorvaart in de territoriale zee niet van zijn weg afbrengen voor een burgerlijke vordering tegenover een persoon die zich aan boord bevindt. Er mogen

op burgerlijk gebied geen uitvoerings- of bewarende maatregelen worden getroffen, tenzij voor vervintenissen of redenen van aansprakelijkheid in verband met de doorvaart door de territoriale zee of wanneer het schip stil ligt in de territoriale wateren en het is afgevoerd uit de binnenwateren van de kuststaat (art. 20).

(1) Voor het historisch overzicht, zie men R. Rodière, „Traité général de droit maritime, événements de mer”, 1972, p. 19.

(2) T. Ortolan, „Règles internationales et diplomatiques de la mer”, 1845, I, p. 285.

(3) Zie G. Ripert, „Droit maritime, 1929”, I, p. 946; R. Rodière, op. cit., p. 100; in België werden deze verdragen goedgekeurd door de wet van 14 september 1911.

(4) J. Quénedec, „Droit maritime international, 1971”, p. 371; e.v. in België werd het verdrag goedgekeurd bij de wet van 24 maart '61.

(5) J. Quénedec, op. cit., p. 6, 20; voor België: wet van 29 juli 1971.

(*t vervolgt)

TER OVERNAME AANGEBODEN :

OPEN KOELWANDVITRINE

breedte 1,75 m., hoogte 1,50 m.
kompleet met koelgroep.
In zeer goede staat.

s.v. S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE
Tel. 70 09 31 - 70 09 32 - 70 29 51

(4446N—8021V)

Onderzoeksraad

Dinsdag kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende bijeen met een flink gevulde agenda. Daaronder niet minder dan drie uitspraken.

Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich in de Oostendse havengeul voerde tussen de garnaaltreiler O.805 en de baggerboot «Vlaanderen VI». Beide betrokkenen, met name vader Bogaert André en zoon Bogaert André kregen wegens een niet aangepaste snelheid met het oog op de zichtbaarheid een sanctie op. Eerstvernoemde kreeg een schorsing van 4 dagen terwijl laatstvermelde gedurende 10 dagen niet als hoofd van de wacht mag varen.

Een tweede vonnis betrof het vergaan van de Z.496 «Damar» op 16 november 1975. Oorzaak van het vergaan was moeilijk te achterhalen: men blijft met de vraag zitten hoe het water binnenscheeps is geraakt maar men komt tot de conclusie dat schipper Pauwaert of een van de opvarenden geen beroepsfouten hebben begaan.

Een derde en laatste vonnis tenslotte ging over het verdwijnen aan boord van de Z.597 «Jupiter» van matroos Jan Dewitte. De Raad konkludeert dat er geen beroepsfouten werden begaan en dat de bemanning zelfs alles heeft gedaan

om de vermiste op te zoeken.

TWEE VORDERINGEN

Rijkskommissaris Bentein vorderde tenslotte nog in twee zaken. Een eerste geval betrof de verkeerde navigatie die schipper Savels Robert van de Z.596 beging door voor de boeg van een Noors vaartuig te koersen en daardoor een groot gevaar te veroorzaken. Tegen betrokkene wordt een vermaning gevorderd.

Een tweede geval betrof de aanvaring die zich voerde tussen de Z.176 en de ms Capacity waarbij twee opvarenden van het vissersvaartuig betrokken werden en dat zijn met name schipper Amedée Vantorre en matroos-wachtsman Jean-Pierre Vantorre. De schuld berust voor een klein gedeelte bij de Capacity, maar de grootste verantwoordelijkheid dient gezocht bij de Z.176 die o.a. een overdreven snelheid liep (negen mijl) bij een zichtbaarheid van ongeveer een halve mijl. Bovendien was de uitkijk onvoldoende verzeerd.

Tegen schipper Vantorre wordt een schorsing van drie dagen gevorderd terwijl matroos Vantorre een schorsing van zes dagen hoort vorderen.

VISPASTEI EN VISSALADE HEILZAAM TEGEN CHOLESTEROLE EN HOGE

In Peru gaat het de vissers niet voor de wind en door de slechte verkoop moeten honderden tonnen vis terug in zee geworpen worden. Eén en ander gaf aanleiding in de Brits-Amerikaanse kliniek van Lima om visproteïnen te gebruiken voor de voeding van zeer jonge kinderen en patienten in plaats van proteïnen op basis van melk. De visproteïnen werden gemengd met de soep, sausen, aardappelen, enz... Kinderen die door ondervoeding aangetast waren, werden fysiek terug normaal. Bij oudere patienten stelde men een verbetering vast van vetafzettingen in de aderen en een vermindering van hoge bloeddruk. Gezien men met filets van vis tot heel wat visbereidingen kan komen, vispasteien en vissaladen, waar men echter zorg moet dragen geen vetten aan toe te voegen, zou dit een bijzonder geschikt voedsel vormen voor heel wat mensen die aan de miserie van ondervoeding van onze moderne tijd lijden.

HOLLANDSE MAATJES TE DUUR ?

Met het vooruitzicht dat de Noordzee zou verboden worden, minstens dit jaar, voor de haringvangers, kregen voorspellingen vaste bodem, dat het «maatje» verscheidene guldens het stuk zou gaan kosten en dus bij de lukse artikelen zou plaats gaan nemen.

Ondertussen werd toch een kontingent nieuwe haring aan de Hollandse treilervloot toegewezen. Dit belet echter niet dat we de uitspraak van de heer Parlevliet N., voorzitter van de Nederlandse Redersvereniging wenselijk weer te geven. Volgens deze laatste beschikt men nog over voldoende opgeslagen diepgevroren haring, opdat het maatje op geen enkel ogenblik, drie gulden of meer zou gaan kosten. De voorraad diepvriesharing is inderdaad volgens deze woordvoerder, groot genoeg voor de binnenlandse markt, zelfs als de ministerraad te Brussel zou besluiten tot een haringstop in de Noordzee. Ondertussen weten wij dat aan Nederland 1500 ton kuipharing is toegemeten en gezien de grote opgeslagen voorraden, zouden de maatjes aan de «kar» dus wel in het bereik moeten komen te liggen van de beurs van de gewone mens. Graag hadden wij echter toch gewild dat de heer Parlevliet N., duidelijker ware geweest. De maatjesharing aan de kar zou geen 3 gulden of meer gaan kosten, maar 2,9 of iets minder is dan wel mogelijk volgens deze heer? We weten allen dat het voldoende is te weten dat de mogelijkheid voor handen ligt, dat van één of ander artikel een voorziene tekort kan komen opdat, zowel de producent als de handel daar een speculatief gebruik zou gaan van maken. In het bijzonder dan de handel. Speculatieve prijzen zonder dat het een economische noodzakelijkheid is, komen inderdaad meer voor.

FRANS SCHIPPER IN ENGELAND BEBOET VOOR TE KLEINE NETMAZEN

De Franse schipper die 14 dagen geleden naar Plymouth opgebracht werd door de Britse fregat Niad, kreeg een boete van nagenoeg 40 duizend B. fr. omdat de mazen van zijn net niet de vereiste doormeter hadden. Verder kreeg hij nog een persoonlijke boete van zowat 5 duizend B. fr. Het netgedeelte dat in overtreding werd bevonden werd daarbij aangeslagen. De schipper was een Bretoen uit de Franse haven van Loctudy. Volgens de Bretoense schipper van de «Goel Mikael» was het net gekocht in een Britse visserskooptatieve en was hij overtuigd, dat het de vereiste maten had voor het soort visserij door hem bedreven. Het was een inspecteur van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voeding die zich aan boord van de fregat bevond, die de overtreding vaststelde.

SLECHT GEKOORDINEERDE AANVOER IN DE OOSTENDSE VISMIJN

We vinden het echt jammer dat voor een slechte visweek zoals we de week met O.L. Hemelvaart, valende op een donderdag, mogen noemen, maandag bijna anderhalve mijn vis was op de Oostendse afslag. Voegen we hieraan toe, dat ook de vrijdag voordien er reeds een uitzonderlijk aanvoer was, dan is het zeker niet te verwonderen dat de prijzen gevoelig terugliepen. Het was vooral de ronde vis als kabeljauw, gul, vlaswijting, koolvis en leng die hier het slachtoffer werd met eveneens zeer teruglopende prijzen voor rog die nu nog slechts 60 procent haalde van de prijzen van een week terug! Heel wat leurders, we mogen bijna zeggen 90 procent, heeft de viswagen voor een week op stal gezet, terwijl ook heel wat winkels slechts op halve kracht werken of zelfs in het geheel niet.

Men zou in rederskringen meer moeten rekening houden met de kalender en zelfs liefst wat langer thuis blijven om toch ten minste niet met zoveel aan de afslag te komen in een „rotte” week. Het toeval kan wel een rol spelen, maar het is nu weken en zelfs maanden aan een stuk, dat men ter Oostendse vismijn geen volle mijn sakoepdagen met moeite enkele eenheden, om nu plots gekonfronteerd te worden met anderhalve mijn vis! Dat was voor deze week toch van het goede te veel en betekent weerom een lelijke streep door de rekening van reder en bemanning.

Waar is de rol van de Rederscentrale om hun leden, die hen elk jaar acht miljoen bijdrage storten, daarop te wijzen en hen een of twee maanden vooraf te laten weten dat ze best in zo'n week met zo weinig mogelijk op de markt zouden komen. Of is dit organisatie er ene zonder hersenen?

KORTE BERICHTEN

Engeland

GRIMSBY-DIEPZEEVLOOT WORDT UITGEDUND

In een ander artikel hebben wij het over de poevere resultaten door de Britse diepzeevloten behaald. Thans vernemen wij dat de vertegenwoordigers van de grootste Grimsby-rederij, namelijk de „Boston-Deep-Sea-Fisheries” dat de rederij verder zal gaan snijden in het totaal ingezette treilers. Men neemt aan dat nog slechts 3 treilers zullen ingezet worden van de 11 treilers die de Boston-kompagnie te Grimsby in vaart had. zullen verder stilgelegd worden bij hun jaarlijkse nazichtbeurt, de „Prince Philips”, de „Belgaum”, de „William Wilberforce” en de „Vollesus”. Deze treilers zullen dus het lijstje van de reeds stilgelegde „Boston Concord”, „Boston Comanche”, „Boston Boeing” en „Prince Charles” vervoegen. Sinds het begin van het jaar heeft de Boston-rederij het praktisch op alle fronten geprobeerd, namelijk op Newfoundland, Groenland en elders op de Noord-Atlantiek en dit kostelijk spelletje heeft de kompagnie tientallen miljoenen doen verliezen. In ieder geval zal men ons niet kunnen verwijten dat we het niet geprobeerd hebben, aldus een woordvoerder van de rederij. Slechts goed nieuws uit Brussel met betrekking tot een kwotum-overeenkomst met Noorwegen en eventueel IJsland zou het tij kunnen doen keren. Anders zou men het nog een eindje kunnen wagen met de overblijvende „Boston Phantom”, „Boston Kestrel” en de hekreiler „Boston Halifax”. Van deze drie diepzeevloten is echter alleen de „Boston Phantom” voor het ogenblik op zee en beide anderen in herstelling. Voor de vissershaven Grimsby betekent het uitvallen van de schepen van de Bostongroep in ieder geval een uitzonderlijk verlies en het uitvallen aan land van talrijke jobs in de be- en verwerkende industrie.

ZEER GOEDE HOEDANIGHEID VAN DE ENGELSE KRAB

Een laboratoriumonderzoek van de gevangen krabben te Yorkshire heeft uitgewezen dat deze uitzonderlijk goed zijn voor deze tijd van het jaar. Normaal is deze Britse krab op haar best in de herfst. De warme herfst van 1976 en het zachte winterweer zou echter de krabben toegelaten hebben meer voedsel te vinden als naar gewoonte en dit zou de goede huidige kwaliteit van de Engelse krab ver-

klaren. De aanvoer te Yorkshire van krab is nog niet bijzonder groot, maar men verwacht grotere aanvoer bij stijgende temperatuur.

BRITSE HARINGVISSERS NIET AKKOORD MET BIOLOGEN

De Britse schipper James Slater en enkele partners kochten een 45 meter seintreiler op de haring in Zweden. Ondervraagd hieromtrent en verwijzende naar een mogelijke haringstop in de Noordzee die zich tot 2 jaar ver zou kunnen uitstrekken, verklaarde Slater dat de biologen geen minste benul hadden van de haringstand in de Noordzee en nooit meevissen komen aan boord van een haringtreiler. Volgens hem zit er op dit ogenblik meer haring in de Noordzee dan zes jaar terug. De Britten dienen enkel een groter contingent toegevoegd en zullen dan bewijzen dat de haring nog altijd aanwezig is. Verder is zijn vaartuig eveneens ingericht met speciale koelwatertanks hetgeen hem een verlies van 20 t.h. op de haring zal doen besparen. Hij zal eveneens op makreel- en sprongvangst gaan, zodat hij de overtuiging toegedaan is een goede belegging gedaan te hebben met zijn Zweeds vaartuig.

BRIXHAM VISSERS EISEN ONTSLAG VAN ZEEVAART-INSPEKTEUR

Na het uitvaartverbod voor twee lokale kustvissers hebben de vissers, het ontslag geëist van de zeevaart-inspekteur die gelast is met de veiligheids- en stabiliteitscontrole der vissersvaartuigen. Zoals men weet is er een nieuwe veiligheidswet verschenen in Groot-Brittannië waarvoor de vissersschepen 2 jaar tijd hadden om zich aan te passen. Er was reeds heel wat verzet tegen de nieuwe verplichtingen gekomen, vooral vanwege de kustvisserij, die zich hierdoor verplicht zag tot hoge kosten en het installeren van veiligheidsapparatuur, die volgens hen niet nodig was gezien de korte afstand uit de kust, waar zij gewoonlijk vissen.

Niettegenstaande de regering indertijd aan de betrokken vissers had laten weten, dat men de wet redelijkerwijze zou toepassen, beklagen de vissers zich over het onhandelbaar optreden van de nieuwe inspekteur die in de plaats gekomen was van de vorige die vrijwillig ontslag had genomen. Door de nieuwe inspekteur, volgens de vissers een zeer harde, werden reeds twee vaartuigen afgekeurd en werden deze verplicht binnen te blijven, niettegenstaande de datum nog niet verstreken is waarop men wel volledig in orde dient te zijn met de nieuwe wetgeving. Verscheidene parlementairen hebben zich de zaak reeds aangetrokken. Zij verwijten het betrokken departement gebrek aan soepelheid en begrip.

Anderzijds klagen de inspecteurs over het gebrek aan medewerking vanwege de vissers die zich werkelijk vijandig opstellen en waarvan men moet vaststellen, dat op het ogenblik van de datum en uur van controle, het vaartuig naar zee vertrok. Anderzijds kan het departement niet antwoorden op de vraag wat er moet gebeuren met de visserij schepen die onmogelijk kunnen aangepast worden aan de nieuwe wet op de veiligheid. Deze vissers worden eenvoudig op straat gezet en krijgen geen enkele vergoeding toegemeten. Het is duidelijk dat de wet minstens hierin had moeten voorzien en een soort sloppingspremie had moeten toekennen voor het geval dat de kosten te hoog zouden uitvallen voor een aanpassing of voor het geval dat een aanpassing in de praktijk niet te verwezenlijken was. Het protest van aldus uitgerangeerde vissers die tientallen jaren met hun vaartuig zonder één enkel ongeval uit gingen vissen, is dan ook begrijpelijk.

OUD BRITS TOEZICHT-OFFICIER OP DE VISSERIJ BEBOET VOOR ILLEGAAL VISSEN

Drie inzittenden van een klein Brits vissersvaartuig werden door de rechtbank van Penwith-Penzance, beboet tot het gezamenlijk betalen van 16 duizend B. fr voor illegaal vissen. Onder de drie veroordeelden bevond zich een vroegere toezichtsofficier op de visserij, Clifton Pender. Deze laatste is samen met een kameraad, eigenaar geworden van een kleine visserijboot. Ze werden vervolgd samen met een derde opvarende, majoor John Kenneth Hay om binnen de 3 mijlgrens gevist te hebben. Ze werden gespot op een sleep vanaf Castle Trevean Point op 2,3 mijl uit de kust. Alleen majoor Hay pleitte onschuldig.

TERUG VEEL VIS TE GRIMSBY

Het is lang geleden dat Grimsby nog zoveel vis in de markt zag als verleden week, met een aanvoer van nagenoeg 32 duizend van onze bennen. Het was vooral dank zij een goede aanvoer vanwege de middenslagtreilerij uit de Noordzee. Het aandeel van de diepzeevloot was beperkt tot 6300 bennen aangevoerd door 4 diepzeevloten, hetgeen voor deze grote schepen die doorgaans 23 tot 25 dagen wegzitten, niet overloopt.

Ierland

IERSE MAATREGEL VAN 50 MIJLSZONE OOK DOOR NOORWEGEN NIET GESMAAKT

De verbodsmaatregel door Ierland genomen op schepen van meer dan 33 meter en/of met een vermogen van meer dan 1.100 PK is ook in Noorwegen niet gelukkig aangekomen. Volgens de directeur van de Noorse Visserijdienst Vartdal zal dit gevoelige schade medebrengen voor de Noorse visserij. Inderdaad komen de Noorse vaartuigen nog in de E.E.G. gemeenschapswateren vissen ten voorlopige titel en tot er een visserijovereenkomst kan getroffen worden met de EEG die de wederzijdse rechten en plichten zal vastleggen. Ondertussen worden nu ook de Noorse vaartuigen uit de Ierse 50 mijlszone geweerd en dit zonder meer. Het is duidelijk dat Noorwegen eveneens een beperkende maatregel zou kunnen overwegen te nemen tegen de vissers van de E.E.G. In ieder geval verbaast men zich in Noorwegen over de onsamenhangende visserijpolitiek van de E.E.G. en begrijpt men niet hoe Ierland een afzonderlijke verbodsmaatregel kan nemen tegen de wil in van Brussel. Nochtans heeft de Noorse minister Jens Evensen nog altijd vertrouwen in Brussel om tot een oplossing te komen. Dit verklaarde hij onder meer op een vergadering van vissers in de stad Karmoy.

Voor de vissers van Zuid-Noorwegen zou er een overeenkomst moeten getroffen worden met de E.E.G. Het zijn inderdaad deze vissers die ook dit gedeelte van de Noordzee bevissen die deel uitmaakt van de E.E.G.-gemeenschap. De vissers uit Noord-Noorwegen, namelijk uit Finmark zijn echter van een andere mening en wensen eerder de installatie van een eigen exclusieve 50 mijlszone. Deze vissers gaan niet in de E.E.G. wateren en het is duidelijk dat hun eigenbelang dus anders en elders ligt dan dit van de vissers uit het Zuiden van het land. We zien dus reeds tegengestelde opvattingen in een zelfde land en het is dus in feite duidelijk dat er heel wat tegenstellingen moeten heersen in een gemeenschap van eigen landen zoals de E.E.G., hetgeen dan ook het hopeloos ter plaatse blijven trappelen met betrekking tot het vaststellen van een gemeenschappelijke visserijreglementering enigzins verklaart.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een week waarvan niet veel verwacht werd maar die toch niet zo slecht is geweest als men dacht. Er was wel een gemis aan belangstelling voor gul en kabeljauw. Verder zijn ook de fantastische rogprijzen op een lager peil gaan staan. Voor schelvis lag alleen de prijs van de grote sortering op een gewoon peil, de kleinere soorten kregen ondanks de uitstekende kwaliteit geen te beste prijs. Kleine vis van het Kanaal werd aan lage prijzen verkocht maar voor schol, tong, tarbot, griet, heek en rode knorhaan lagen de prijzen maandag redelijk goed. Vrij behoorlijke resultaten voor de meeste schepen met zeven cijfers voor de drie IJslanders. Die zorgden in hoofdzaak voor kabeljauw en gul die door de uitvoerders opgekocht werden aan middelmatige prijzen : 25 fr gemiddeld.

Weinig variatie op de markt want de Kanaalschepen zorgden bijna uitsluitend voor tong terwijl van de Monkey Bank alleen maandag en vrijdag vis aangevoerd werd. De West bleef bijna helemaal achterwege en bracht enkel maandag een vangst zeehond in de afslag.

De kustvisserij kende een winstgevende week dank zij ruime vangsten inktvis die na de prijsinzinking van voorgaande zaterdag naar een renderend peil geklommen zijn. Zaterdag laatst liep de prijs zelfs op van 14 naar 22 fr het

kg. De volgende dagen van de week lag de prijs gewoonlijk rond de 16 fr. Heel wat meer te verdienen momenteel met inktvis dan met garnaal. Die blijft immers buitengewoon schaars en meteen ook peperduur. Wat momenteel aangevoerd wordt is amper genoeg om een holle tand te vullen. Zolang het koud blijft moet er trouwens niet veel verbetering verwacht worden.

KABELJAUW EN GUL VAN IJSLAND

Drie IJslandse vangsten op de maandagmarkt die vooral vernoemde soorten bevatten. Het was de uitvoer die hier de grote afnemer was en prijzen betaalde die schommelden tussen 1280 fr voor kabeljauw en 1.150 fr voor grote gul. Koolvis kreeg rond de 18 fr het kg en leng lag juist boven de 20 fr. Grote schelvis varieerde tussen 30

en 33 fr, de andere soorten kregen tussen 21 en 24 fr. Schotse schol was weer goedkoop en kreeg van 10 tot 14 fr. Hondtong is zeer schaars gebleven en kreeg tot bij de 60 fr. het kg. Heilbot was iets minder duur en kreeg van 90 tot 145 fr.

KLEINERE TONGVANGSTEN

De tongvangsten van de verkopende bokkenvissers zijn kleiner geworden. Toch werden deze week doorgaans nog goede resultaten bereikt. De tongprijzen ligt rond de 150 fr gemiddeld met bijna alle soorten even duur. Alleen de lappen blijven de 140 fr noteren. De andere soorten tussen 145 en 159 fr het kg. Weinig verschil dus. De meeste tongen worden gekocht voor de uitvoer. Povere bijvangsten voor de bokkenvissers die vooral bestaan uit schol, hondshaai en wat gul.

VERBOD OP DE HARINGVANGST MET EEN MAAND VERLENGD

Uitzondering voor Nederland, dat 1.500 ton nieuwe mag aanvoeren

Op maandag 16 mei kwamen de landbouwministers van de EEG tot het besluit het verbod op de haringvangst in de Noordzee met één maand te verlengen. Wel werd er een uitzondering gemaakt voor Nederland die een contingent van 1500 ton nieuwe haring toegewezen kreeg. In Nederland is de eerste groene haring, de welbekende maatjesharing, zo een vastgewortelde traditie geworden met een daarbij horende „vlaggetjesdag” dat de Nederlandse minister Van der Stee er alles op gezet heeft om minstens voor zijn landgenoten, een uitzondering te bekomen.

In een ander artikel hebben we het in het bijzonder over dit contingent. Hier wensen we echter toch de homerische strijd uit de doeken te doen die minister Van der Stee heeft moeten leveren voor zijn landgenoten. Het is inderdaad zo, dat Groot-Brittannië en iets minder, Ierland, radikaal tegen het uitschrijven van een bijzondere regeling voor de Nederlanders waren. Het debat hieromtrent duurde tot na middernacht en gaf aanleiding tot verhitte discussies met zelfs

wederzijdse verwijten ! Nederland werd echter gesteund door de overige landen van de Gemeenschap, terwijl anderzijds het contingent van 1500 ton niet zo groot is om een ingrijpende vermindering van de haringstand in de Noordzee te verwachten. Men had langs Nederlandse zijde zelfs om een contingent van 4000 ton kuipharing gevraagd. De Britten en Ieren waren er vooral tegen, omdat ze vreesden dat men door deze uitzondering en het bepalen van een kwotum voor Nederland, zij het door hen niet-aanvaarde kwoteringssysteem zou binnenhalen. Dit systeem is inderdaad de tegenhanger van eigen nationale zones. Na afloop van de zitting had de Nederlandse minister toch lovende woorden voor zijn vastelandskollegas die hem daadwerkelijk hadden bijgesprongen. Vermits het vangstverbod op de haring slechts voor één maand verlengd werd, zullen de landbouwministers op 27 juni terug bijeen komen om dan te beslissen voor de al of niet voortzetten van het vangstverbod op de haring en om te trachten tot een definitieve regeling te komen.

OOSTENDE

VRJDAG 13 MEI 1977

KANAAL				
O.303	18	30	6346	958.876
O.83	18	45	6398	972.536
MONKEY BANK				
O.134	14	235	—	218.350
O.118	14	230	—	210.421
KANAAL				
O.141	16	295	—	517.807
NOORDZEE				
Z.209-509	14	495	—	578.800

MAANDAG 16 MEI 1977

IJSLAND				
O.129	17	900	—	1.117.874
O.236	17	960	—	1.159.202
O.216	17	980	—	1.072.920

NOORDZEE				
Z.209-509	14	350	—	405.560
N.40-41	9	65	—	823.910

MONKEY BANK				
O.275	10	250	—	281.036

KANAAL				
O.82	16	30	3988	635.852
O.114	16	20	3896	591.590
O.180	18	50	6666	1.013.294
N.705	17	50	5000	920.667
O.369	17	160	966	323.280
O.309	17	200	692	275.940
WEST				
N.736	8	120	—	150.290
N.408	7	10	2500	340.621

DINSDAG 17 MEI 1977

KANAAL				
O.274	17	30	4349	665.469
Z.502	18	33	6012	920.381
WEST				
Z.583	14	40	3431	556.968
Z.483	14	55	2809	485.347

ZEEBRUGGE ALS GARNAALMARKT DOOR DE E.E.G. ERKEND

De E.E.G.-kommissie te Brussel heeft in een heruitgave van de lijst van de erkende groothandelsmarkten voor garnaal, de naam van Zeebrugge toegevoegd. Dit is wel enigszins de erkenning van het belang van Zeebrugge als garnaalmarkt en tevens van dien aard dat meer landen aandacht zullen schenken aan de Zeebrugse garnaalmarkt.

HERDENKING VAN ALLE OP ZEE OMGEKOMEN VISSERS

Op 30 mei (2de Pinksterdag) heeft te Nieuwpoort de jaarlijkse herdenking plaats aan alle op zee omgekomen vissers.

Programma :

9.45 uur : Samenkomst van de personaliteiten ten stadhuis.

10 uur : H. Mis in de O. L. Vrouwkerk.

10.45 uur : Optocht naar de Kaai alwaar zegening van de vissersboten.

11 uur : Plechtigheid aan het gedenkteken van de vissers :

— toespraak door de heer schepen W. Vermote

— neerleggen van bloemen

— vaderlands lied

11.30 uur : Ontvangst van de personaliteiten in de raadzaal van het stadhuis.

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabrick
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051

(5723V)

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
-------	----------	------	-----	------	-------	------

VISAANVOER TE OOSTENDE

13-5	7	212.294	3.662.880	9.393.336		
16-5	15	251.129	2.854.215			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

11-5	2	48	8.817	179,—	188,—	
12-5	2	25	4.260			
14-5	1	12	2.160			
15-5	1	15	2.700			
16-5	2	86	18.420	210,—	219,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

12-5	4	2.420	209.134			
13-5	4	3.006	250.452			
14-5	4	568	40.930			
16-5	6	10.399	512.754			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

12-5	1	77	15.690	203,—	204,—	
14-5	2	103	23.430	215,—	234,—	
16-5	1	60	14.220	237,—	237,—	

KORTE BERICHTEN

Frankrijk

FRANSE VISSERIJ-STEUNPUNTEN OP DE AZOREN ?

Het is reeds sinds verscheidene jaren, dat de gedachte door de Franse tonijnvisserij naar voor gebracht werd om steunpunten te verwerven op de Azoren voor de tonijnvissers. Dit zou van groot belang zijn in het begin van de campagne als de tonijn meer in het bijzonder rond de Azoren gevangen wordt. Het zou heel wat tijd en ook dure brandstof uitsparen en verhogen in een periode dat er het meest te vangen is.

Het is daarom dat een delegatie naar de Azoren vertrok om er een overeenkomst op punt te stellen. Niettegenstaande de Azoren Portugees bezit zijn, hebben zij toch een zekere autonomie en de onderhandelingen moesten dan ook met de plaatselijke autoriteit gevoerd worden. De tijd dat grote mogelijkheden echter een overeenkomst konden opdringen, is echter reeds lang voorbij en de Franse delegatie is dan ook tot tegenprestaties verplicht geworden. Deze zijn de volgende :

- 1) op de Franse schepen die het lokaal voor de tonijn gaan vangen, moet men minstens één visser uit de streek aanwerven.
- 2) minstens één tot twee lokale vaartuigen betrekken in de Franse visserijcampagne.
- 3) geen lokaals gaan vissen in de 12 mijlszone, maar mogelijkheden om dit lokaal aan de lokale vissers te kopen.
- 4) 10 procent van de gevangen tonijn, bestemd om per koelschip naar Frankrijk gevoerd te worden aan de lokale konserveerij-verheid voorbehouden met de waarborg dat deze, na de be- en verwerking, in Frankrijk mogen ingevoerd worden.

Zo de Franse delegatie begrip kon opbrengen voor de drie eerste punten en mogelijks voor het 4de punt, hangt de invoer van deze conserven toch af van de EEG, gezien dit een invoer uit Derde Landen betekent. De delegatie was hier verplicht een zeker voorbehoud te maken. Dit zou natuurlijk een oplossing kunnen krijgen als Portugal in de EEG zou komen.

Anderzijds wensen de autoriteiten op de Azoren de eigen tonijnvangst te stimuleren en zien in deze overeenkomst een middel hier toe. Vroeger was de eigen productie van tonijn zowat 10 duizend ton die intussen terugviel tot 2.000 ton. De visserij op de Azoren beschikt inderdaad niet over moderne schepen om ver uit de eigen kust te gaan vissen. De eigen visserij telt slechts een vijftigtal schepen tussen 10 en 2 meter voor deze visserij met 15 tot 25 man aan boord. Men ziet nu in de overeenkomst met Frankrijk een aanleiding om de lokale visserij vertrouwd te maken met de verder afgelegen visserij en aldus tot een eventuele uitbouw van de tonijnvisserij te komen. Wat de lokale konserveerij-verheid betreft, zou men het niet wagen te produceren zonder verzekerde afzet.

BRETOENSE VISSERS

VERKOPEN TE GRIMSBY

In verband met de goede resultaten van de verkoop van de Bretoense «Julien - Quéré» eerder in de maand op de afslag te Grimsby, heeft nu ook de «Thierry-Pascal» uit Lorient te Grimsby verkocht. Dit vaartuig zette er een vangst blauwe leng van zowat 2.400 ben in de markt. Volgens de Bretoense rederijen werd het een geslaagde operatie zowel voor de reder als voor de kopers. Het zijn dezelfde blauwe lengen die anders via Lorient bij ons ingevoerd worden en door de invoerders op de Oostendse markt aangeboden worden, aan prijzen die wel drukken op deze van de eigen aanvoer.

NIEUWPOORT

DONDERDAG 12-5-1977

N.470	172.057	N.1	12.809
N.788	13.028	N.700	11.240

Deze vaartuigen losten samen 2.450 kg. vis. De tongen kregen 133 à 177 fr. De kleinste soort 137 fr. Andere vissoorten waren er slechts in heel beperkte mate, en werden dan ook duur verkocht.

VRIJDAG 13-5-1977

N.172	104.880	N.590	128.685
N.1	10.883	N.700	6.004

De vrijdag kreeg 3.000 kg. vis, met inbegrip van ± 1.200 kg. tongen. Deze werden verkocht aan 133 voor de grootste tot 157 voor de 3den. De kleinste soort kreeg 140 à 143 fr. Enkele bennen kabeljauw en gulsoorten, werden gekocht aan 3.870 tot 2.800 fr. volgens sortering. Alle andere soorten waren in beperkte mate, en kregen hun prijs !

ZATERDAG 14-5-1977

N.720	9.760	N.700	7.995
N.1	11.416	N.788	11.759

Kustvisserij.

MAANDAG 16-5-1977

N.723	63.690	N.3	230.153
N.345	61.180	N.761	86.913
N.346	56.488	N.788	13.880

De maandagmarkt kreeg 10.365 kg. vis, met inbegrip van ± 1.500 kg. tongen. Veel varia was er nu eenmaal niet, maar de koopjes tarbot, griet, zonnevis, grote robaard, kregen hun goede prijs van de winkeliers ! De tongen de zelfde prijzen als verleden week, t.t.z. van 133 voor de grootste soorten à 170 fr. voor de 4de. De kleine tong kreeg 144 fr. Grote gul, 2.500 tot 2.200 fr. de benne voor kleinere sortering. Wijting : 2.400 fr. voor de grote, 1.940 voor de kleine. Alle andere soorten : zoals pladijs, roggen, rode soldaten, scharren, zeehonden, enz., werden goed verkocht, maar slechts in beperkte mate op de markt. De speerhaaien vielen goedkoper uit dan verwacht, niettegenstaande er ook maar 15 bennen op de markt stonden. Zo werd er slechts groepen aan 1.150 fr., de benne.

Zo verliep de maandag met een eindcijfer van 526.974 fr.

En garnaalnieuws : weinig te vangen, de N.782 had er slechts 60 kg., maar de prijs : 237 fr. Het ene maakt het andere goed !

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 11-5-1977

Z.30	607.910
Z.584	587.006
O.313	290.070
Z.505	216.116
Z.563	128.490
Z.183	696.066
Z.460	201.070
Z.533	259.394
Z.402	248.353
	3.234.475
Forel	41.510
	3.275.985

DONDERDAG 12-5-1977

Z.596	897.474
Z.600	250.980
Z.507	446.659
Z.542	423.760
Z.512	219.690
Z.465	414.145

Z.445	24.500
Z.553	13.651
Z.88	11.666
Z.481	3.878
	2.706.403

VRIJDAG 13-5-1977

Z.474	152.090
Z.576	901.785
Z.599	163.940
Z.162	1.718.729
Z.348	105.900
Z.589	321.993
Z.42	802.110
Z.427	187.198
	4.353.745

MAANDAG 16-5-1977

Z.546	88.270
Z.492	438.270
Z.582	179.520
Z.525	314.320
Z.598	148.060
Z.431	442.500
Z.484	624.550
Z.570	151.660
Z.578	168.450
Z.429	316.150
Z.176	567.550
Z.551	39.190
Z.88	29.440
	3.507.930

DINSDAG 17-5-1977

Z.592	190.310
Z.189	679.540
Z.16	755.726
Z.424	355.659
Z.321	328.710
Z.99	1.286.976
Z.497	327.137
Z.196	346.092
Z.307	250.010
Z.553	22.140
Z.481	7.760
	4.550.060

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 20 MEI 1977

IJSLAND : O.282 (900 m., t.t.z. 550 kab.-gul, 150 kools, 120 schelvis en totten, 20 rode zeebaars, 30 schotse schol en hondstong, 30 varia).

KANAAL : O.254 (25 vis, 4.500 tong) ; O.127 (10 vis, 5.500 tong).

MAANDAG 23 MEI 1977

IJSLAND : O.202 (1.100 m., t.t.z. 200 kab.-gul, 150 kools, 450 schelvis en totten, 30 rode zeebaars, 40 schol, 10 heilbot en staart, 60 leng, 40 varia).

O.316 (1.575 m., t.t.z. 725 kab.-gul, 550 kools, 150 schelvis en totten, 50 schotse schol en hondstong, 25 leng, 25 rode zeebaars, 11 st. grote heilbot, 25 varia).

KANAAL : O.33, Z.34.
MONKEY BANK : O.239, O.206.

Z.62.
NOORDZEE : O.306/N.706, O.279/Z.597.

WEST : O.35, N.719.

DINSDAG 24 MEI 1977

NOORDZEE : N.708/709.
MONKEY BANK : O.243, O.135.

WOENSDAG 25 MEI 1977

MONKEY BANK : O.128 (vermoedelijk).

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	32,—33,40
Schelvis midden	21,40-24,20
Schelvis klein	19,60-21,—
Kabeljauw	25,—30,—
Gul	19,80-25,80
Wijting	20,—,—
Schaat	.....
Zeebaars	33,20-33,60
Leng	21,80-23,—
Schartong	9,—14,—
Heilbot	95,—143
Koolvis	17,80-21,20
Hondstong	58,60,—
Zeeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	16-5-1977	17-5-1977	18-5-1977
Lappen	132 -139	134 -139	.....
Grote	139 -146	142 -148	.....
3/4	150 -169	149 -157	.....
Blok	152 -173	153 -159	.....
Voor-kleine	151 -169	152 -157	.....
Kleine	149 -156	149 -155	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	138 -144	143 -146	.....
Blok	157 -160	150 -156	.....
Fruut	165 -174	150 -160	.....
Schone kleine	163 -168	152 -164	.....
Kleine	155 -160	154 -158	.....
Tout petit	154 -157	146 -152	.....
Slips	143 -149	138 -141	.....

Nieuwpoort

Tong I	.....	.....	.....
Tong II	.....	.....	.....
Tong III	.....	.....	.....
Tong IV	.....	.....	.....
Tong V	.....	.....	.....
Kleine	.....	.....	.....

PLADIJS

Oostende

	16-5-1977	17-5-1977	18-5-1977
Grote	33,—36,20	28,—33,40	.....
Grote iek	.....	26,—32,—	.....
Kleine iek	30,20,—	24,—27,—	.....
Derde slag	25,40,—	.....	.....
Platjes	16,—26,—	16,—,—	.....

Zeebrugge

I	29,—32,—	24,—38,—	.....
II	32,—41,—	25,—42,—	.....
III	35,—43,—	29,—47,—	.....
IV	17,—24,—	16,—19,—	.....
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moelen	.....	.....	.....
Grote pladijs	.....	.....	.....
Drielingen	.....	.....	.....
Platjes	.....	.....	.....

KORTE BERICHTEN

Duitsland

DE DUITSE HARINGVERWERKENDE BEDRIJVEN ROEREN ZICH

HET GEVAAR VOOR PETROLEUM-BEZOEDELING

De grote Griekse tanker „le Clasic” met een lading van 145 duizend ton petroleum aan boord kwam aan de grond in de baai van Willemshaven. Met de hulp van 11 sleepboten kwam het schip terug vlot. Een nieuwe ramp werd hier vermeden, maar ligt nog elke dag overal voor de deur.

Een Japanse vrachter van 7500 ton is aan de grond gelopen in de Baltische Zee ter hoogte van de Finse kust. Hierbij is de mazout uit de 2 brandstoftanks met elk 100 ton in het water terecht gekomen.

Door de Compagnie „d'Elf-Aquitaine” werd medegeedeeld dat de boringen in de Ierse en Keltische Zee zullen hernomen worden. In de Keltische Zee zal dit gebeuren in '78 tussen de 7e en 8e meridiaan en en tussen de 48e en 49e parallel in wateren met een diepte van 130 tot 180 meter. Deze maatschappij heeft het alleenrecht voor de boringen in deze zeeën.

Ondertussen hebben drie landen de Konventie op de burgerlijke verantwoordelijkheid ondertekend op de beoedeling en schaden veroorzaakt door petroleum. Als gevolg van boringen en uitbatingen in zee. Deze landen zijn Groot-Brittannië, Nederland en Noorwegen. Deze konventie was het gevolg van een vergadering van bovenvernoemde landen gehouden in december 1976 te Londen met daarbij nog België, Denemarken, Frankrijk, Ierland, West-Duitsland en Zweden.

Deze laatste landen mogen op ieder ogenblik de konventie ondertekenen. Noorwegen en Groot-Brittannië die actief aan boringen en petroleumwinning op zee doen hebben de ondertekening bespoed als gevolg van de petroleumramp van het booreiland Ekofisk (Noors).

Een beperking op de schadeverantwoordelijkheid is bepaald op 1 miljard 350 miljoen B.fr., maar de konventie sluit in bepaalde gevallen de totale verantwoordelijkheid niet uit. Het is deze clausule en dit gebrek aan een vaste lijn, die Frankrijk en West-Duitsland weerhouden hebben om de konventie te ondertekenen. We vragen ons anderzijds af hoe men de schade zal bepalen en of de schade aan het plancton dat als voedsel dient voor de vis en de schade aan de vis zelf, zal vergoed worden en aan wie ?

Zoals men weet heerst te Brussel de mening dat het vangstverbod op de haring minstens voor het ganse jaar 1977 zou moeten gelden. In West-Duitsland is hiertegenover grote beroering ontstaan in de haringverwerkende nijverheid omdat dit zo ongeveer gelijk zou komen te staan met het uitvallen van heel wat bedrijven.

Wel heeft een invoerder reeds kontrakten om uit Amerika bepaalde kontingenten in te voeren, maar veralgemening zal wel niet mogelijk zijn en deze verre invoer zal ook het produkt wel meer doen kosten zodat dan op zijn beurt de omzet hieronder zal te lijden hebben en dit ook zal leiden tot een mindere bedrijfsactiviteit. In West-Duitsland benodigt de verwerkende industrie jaarlijks 250 duizend ton haring ! Daarom ook heeft het bedrijf een alarmkreet geslaakt en eist een overgangperiode en niet een plots en totaal vangstverbod. Men ziet het in dit verband meer zitten in een kwoteringssysteem zodanig dat de Duitse bedrijven zich zouden kunnen aanpassen en het betrekken van haring uit andere delen van de wereld evoluerend zouden kunnen inschakelen. Het verbod van de Duitse haringverwerkende bedrijven heeft dan ook dit standpunt aan de minister van landbouw medegeedeeld opdat deze die zienswijze te Brussel zou kunnen verdedigen.

Dit standpunt van de Duitse industrie loopt praktisch gelijk met dit van de Nederlandse haringverwerkende industrie waar men ook vrees voor een totale vangststop. Ook in Groot-Brittannië is men in de betrokken middelen zelfde mening toegedaan. Of dit echter voldoende zal zijn om de harde stelling van de biologen en expertsen weg te vagen moeten we ondertussen nog afwachten. Feit is dat men in ieder geval te Brussel slechts met mondjesmaat het vangstverbod van maand tot maand verlengd en een harde plotse maatregel van een jaarverbod aldus tracht uit de weg te gaan.

HOOGWATER-BOEKJE 1977

Opnieuw is het Hoogwaterboekje, ditmaal voor 1977 verschenen.

Het bevat, benevens de Hoogwater- en Laagwatergetijden in de verschillende havens van België, Noord Frankrijk en Holland tevens allerlei nuttige inlichtingen.

Het is verkrijgbaar tegen de prijs van 25 fr plus 5 fr BTW verzendingskosten inbegrepen te storten op pcr 000-0418987-44

REDERS LEEST UW VAKBLAD

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	16-5-1977	16-5-1977	17-5-1977	17-5-1977			
Tarbot . groot (123)	173 -182	220 -235	152 —,—	211 -230			
middel (123)	152 —,—	174 -185		165 -175			
klein (123)	130 —,—	100 -120	101 —,—	108 -120			
Griet : groot (123)	120 —,—	138 -150	110 —,—	160 -167			
middel (123)	112 —,—	111 -120	85 —,—	120 -135			
klein (123)	50 —,—	108 -110		104 -112			
Schelvis : groot	28,—30,—						
middel	23,60-25,—						
klein	18,—21,80						
Heek : groot	85,—92,—						
middel	80,—,—						
klein	72,—,—						
Lom							
Leng	22,60-26,40						
Rog (I)	28,—40,60	54,—60,—	12,—38,—	54,—58,—			
Keilrog (123)							
Rog (23)							
Tilten (23)		52,—54,—		47,—50,—			
Scherpstaart (23)		58,—62,—		52,—56,—			
Halve mans (23)		34,—37,—		32,—37,—			
Teelt (2)		34,—38,—		32,—36,—			
Katrog (2)		24,—28,—		14,—20,—			
Kabeljauw	25,40-33,80		28,—,—	47,—,—			
Gul (groot)	21,20-25,40			39,—,—			
Gul (middel)				32,—,—			
Gul (klein)				30,—,—			
Hozemondhamme	79,—169		126 —,—				
Wijting : groot	27,80-31,60	26,—32,—	21,—32,60	37,—45,—			
klein		24,—30,—		30,—36,—			
Schar	12,—18,—	18,—20,—		14,—18,—			
Steenschol	16,—82,—						
Zeehaai	22,—26,40	34,—38,—		32,—34,—			
Hondshaai	7,40-13,40						
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	23,—26,—						
Schartong							
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk							
Heilbot							
Koolvis							
Steur							
Zeewolf	24,—31,40						
Pollak	27,—33,—						
Zonnevis	169 —,—						
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel							
Schotse schol		20,—24,—		12,—18,—			
Zeehond							
Bot							
Rode Poon (roobaard)		30,—34,—		27,—32,—			
Grauwe Poon (knorh.)	4,80-7,—						
Rode Knorhaan	21,—35,40						
Posten							
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

10/97 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/52-1977

Gedurende de periode van 23 mei 1977 tot en met 3 juni 1977, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt:

- week van 23 tot 27 mei 1977: op maandag 23, dinsdag 24, woensdag 25, donderdag 26 en vrijdag 27 mei 1977;
- week van 30 mei 1977 tot 3 juni 1977: op woensdag 1, donderdag 2 en vrijdag 3 juni 1977.

Deze oefeningen worden gehouden van 0900 plaatselijke tijd tot zonsopgang, zonder onderbreking.

De schikkingen van B.a.Z. 1/53-1977 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 4-5-77 — H. 61717)

10/98 Gecombineerd kardinaal en lateraal systeem. Invoering van het IALA systeem „A”.

Zie B.a.Z. 6/81-1977 — Lijst der wijzigingen in de belgische sectoren.

Volgende boeien werden vervangen:

- „N Bergues BK”, in pos. 51°20'00"N — 2°24'36"E;
- Waakton „WH 1”, in pos. 51°22'50"N — 2°26'00"E;
- Waakton „WH 2”, in pos. 51°23'00"N — 2°26'42"E;
- „Oostdyck”, in pos. 51°21'33".2N — 2°31'12".5E;
- „A Zuid”, in pos. 51°21'20"N — 2°37'00"E;
- „A Noord”, in pos. 51°23'00"N — 2°37'00"E;
- Sparboei „SW Akkaart I”, in pos. 51°22'26"N — 2°46'35"E;
- Sparboei „SW Akkaart II”, in pos. 51°22'21"N — 2°46'40"E;
- „Kwintebank”, in pos. 51°21'16"N — 2°42'43"E;
- „Oostendebank N”, in pos. 51°21'15"N — 2°53'00"E;
- „SW Thornton”, in pos. 51°31'00"N — 2°51'00"E;
- „Mid. Akkaart”, in pos. 51°24'15"N — 2°53'35"E;
- „SW Akkaart”, in pos. 51°22'20"N — 2°46'25"E;
- „A 1”, in pos. 51°22'00"N — 2°53'25"E;
- „Gootebank”, in pos. 51°27'00"N — 2°52'48"E;
- „NE Akkaart”, in pos. 51°27'20"N — 2°59'25"E;
- „Garden City”, in pos. 51°29'10"N — 2°18'00"E;
- „Br. & W. S 1”, in pos. 51°26'00"N — 3°04'00"E;
- Wrakboei „Wk 11”, in pos. 51°25'13"N — 3°06'25"E;
- Wrakboei „Wk 10”, in pos. 51°26'35"N — 3°05'10"E;
- Wrakboei „Wk 9”, in pos. 51°27'22"N — 3°04'20"E;
- Wrakboei „Wk 12”, in pos. 51°27'43" — 3°06'30"E;
- Wrakboei „Wk 13”, in pos. 51°29'00"N — 3°06'30"E;
- „L S T 420”, in pos. 51°15'17"N — 2°40'54"E;
- „D 1”, in pos. 51°14'00"N — 2°38'40"E;
- „Buitenratel”, in pos. 51°11'40"N — 2°28'00"E;
- „Middelkerkebank”, in pos. 51°18'15"N — 2°42'50"E;
- „Zuidstroombank”, in pos. 51°12'20"N — 2°47'27"E;
- Middelkerkebank - Zuid”, in pos. 51°14'47"N — 2°41'58"E;
- „Oostendebank - West”, in pos. 51°16'15"N — 2°44'50"E;
- „Oostendebank - Oost”, in pos. 51°17'24"N — 2°52'00"E;
- „Wenduinebank - West”, in pos. 51°17'17"N — 2°52'50".5E;
- „Buitenstroombank”, in pos. 51°15'13" — 2°51'47".5E;
- „Nautica Ena - E”, in pos. 51°18'02"N — 2°53'00"E;
- „Nautica Ena - W”, in pos. 51°18'07"N — 2°52'53"E;
- Wrakboei „Wk 7”, in pos. 51°18'55"N — 2°56'43"E;
- Wrakboei „Wk 6”, in pos. 51°17'12"N — 2°53'04"E;
- „Scheur 2”, in pos. 51°23'25"N — 2°58'10"E;
- „Scheur 1”, in pos. 51°23'12"N — 3°00'12"E;
- „Scheur 3”, in pos. 51°24'17"N — 3°02'38"E.

(Zie Belg. krtn. „D 11”, „D 102” en „Monding der Westerschelde”).

(Med. Loodswezen Oostende)

NEDERLAND

10/99 Westerschelde. — Schaar van de Noord. Ton en drijfbaken verlegd. Diepte.

1. Verplaatsen naar:

- a. 51°23'13"N — 4°11'56"E (± 90 m NNE), zwarte ton SvN7;
- b. 51°23'16"N — 4°11'59"E (± 100 m NE), rood drijfbaken SvN6.

2. De minste diepte, in dm bij gem. LLWS, bedraagt:

Middenvaarwaters	15
Spitsetonskant	14
Stompsetonskant	12

(Zie Belg. krt. „Schelde”).

(Ned. B.a.Z. 1408 — H. 61718)

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 12 mei werd aangevoerd: 2.230 kg tong; 14 kisten tarbot en griet; 389 kisten kabeljauw; 781 kisten koolvis; 71 kisten schelvis; 177 kisten wijting; 54 kisten schol; 39 kisten schar; 352 kisten makreel en 116 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: tarbot 14,21-13,87; grote tong 10,99-10,59; grootmiddel tong 11,47-10,95; kleinmiddel tong 11,79-11,65; tong één 12,10-11,72; tong twee 10,93-10,51.

Per 40 kg: leng 52-75; lommen 84; hammen met kop 184-130; rode poon één 154-112; rode poon twee 81-32; schar tong 63; haai 72-69; steenbolk 55-48; lever 13; inktvis 150-70; blanke koolvis één 104; blanke koolvis drie 106; tarbot 472-193; griet 308-135; kabeljauw één 145; kabeljauw twee 154-113; kabeljauw drie 152-114; kabeljauw vier 154-108; kabeljauw vijf 114-57; koolvis één en twee 56-53; koolvis drie 53-49; koolvis vier 42-36; schelvis één 120; schelvis twee 112-104; schelvis drie en vier 81-77; schol drie 148-114; schol vier 94-66; wijting drie 100-77; makreel één 43-37; makreel twee 28-22; makreel drie 21,40; schar 72-30; tongschar 153.

Aan de vrijdagmarkt van 13 mei werd aangevoerd: 1.435 kg tong; 142 kisten tarbot en griet; 455 kisten kabeljauw; 1975 kisten koolvis; 186 kisten schelvis; 212 kisten wijting; 2104 kisten schol; 96 kisten schar, 1383 kisten makreel en 292 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 12,86-11,60; grote tong 10,68-10,35; grootmiddel tong 11,01-10,82; kleinmiddel tong 11,08-10,94; tong één 12,10-11,72; tong twee 10,99-10,61.

Per 40 kg.: steenbolk 58-50; rode poon één 112-61; rode poon twee 43-25; inktvis 216-82; haai 100-70; tongschar 224-128; hake 146; tarbot 412-197; griet 292-117; kabeljauw één 132-90; kabeljauw twee 140-82; kabeljauw drie 130-80; kabeljauw vier 132-65; kabeljauw vijf 104-57;

koolvis één en twee 50-43; koolvis drie 57-38; koolvis vier 41-36; schelvis één 130-104; schelvis twee 84; schelvis drie 92-84; schelvis vier 78-53; schol één 79-67; schol twee 88-65; schol drie 77-42; schol vier 77-37,60; wijting drie 96-59; makreel één 37-36; makreel twee 31-25; schar 70-30; hammen met kop 196-130; leng 59-55; lommen 62.

Aan de maandagmarkt van 16 mei werd aangevoerd: 12650 kg tong; 125 kisten tarbot en griet; 691 kisten kabeljauw; 39 kisten koolvis; 40 kisten schelvis; 425 kisten wijting; 152 kisten schar; 2177 kisten schol; 454 kisten makreel en 431 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 12,00-11,21; grote tong 10,72-10,10; grootmiddel tong 11,28-10,83; kleinmiddel tong 11,30-11,02; tong één 12,25-11,66; tong twee 11,15-10,82; rode poon twee 45-20.

Per 40 kgg.: haai 78-52; rode poon één 120-98; rode poon twee 45-20; tongschar 220-140; hammen met kop 198-162; steenbolk 69-52; pootjes 20; krab 39-22; inktvis 120-106; tarbot 382-160; griet 265-104; kabeljauw één 144-114; kabeljauw twee 172-108; kabeljauw drie 138-86; kabeljauw vier 128-92; kabeljauw vijf 90-53; koolvis twee 80; koolvis drie 57; koolvis vier 52; schelvis één 126-108; schelvis twee 114; schelvis drie 122; schelvis vier 94-88; schol één 88-66; schol twee 86-70; schelvis drie 77-55; schol vier 53-38; wijting drie 108-81; schar 51-24; makreel één 45-32; makreel twee 26,60-21,60; makreel drie 21,20-10,20.

De besommingen waren:

HD 24 f5100; 25 f17800; 27 f25800; KW 4 f15300; 22 f24900; 25 f28200; 29 f9100; 51 f8700; 88 f26200; 113 f16300; 145 f19100; 149 f5700; 152 f5800; 173 f1500; 185 f8200; 189 f29700; 194 f21900; 214 f8600; 221 f4600; 226 f6600; UK 73 f16200; VL 73 f13700; WR 32 f16700; SCH 256 f22600; IJM 20 f17300; 29 f17300; 30 f21700; 115 f17200; 154 f17200; 207 f5500.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 9 tot en met 13 mei

Door 85 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

49.589 kg	TONG	f 549.156,25	van f 1363	f 1001
8.241 kg	Tarbot	f 59.710,47	van f 1371	f 407
77.905 kg	SCHOL	f 127.528,04	van f 288	f 113
19.850 kg	KABELJAUW	f 41.027,90	van f 543	f 086
5.125 kg	GRIET	f 17.299,76	van f 423	f 272
13.895 kg	SCHAR	f 10.387,89	van f 138	f 040
3.040 kg	WIJTING	f 5.794,76	van f 295	f 165
5.465 kg	STEENBOLK	f 5.433,27	van f 121	f 063
1.719 kg	HARDER	f 6.056,81	van f 377	f 299
1.191 kg	INKTVIS	f 3.262,78	van f 368	f 081
520 kg	MAKREEL	f 326,50	van f 076	f 053
207 kg	TONGSCHAR	f 848,24	van f 473	f 311
123 kg	KRAB	f 365,37	van f 326	f 262
100 kg	SCHELVIS	f 179,38	van f 183	f 176
28 kg	ZEEWOLF	f 92,47	van f 397	f 308
26.715 kg	DIVERSEN	f 14.964,89	van f	f
213.713		842.434,78		



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29



■
Gedekte risico's :
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■
Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

