

Informatieblad van de Rederscentrale



Rederscentrale:
H. Baelskaai 20, bus 0.2
8400 Oostende
Tel. 059 32 35 03
Fax 059 32 28 40
E-mail: rederscentrale@online.be

Verantwoordelijke uitgever:
Rederscentrale - Emiel Brouckaert (EB)

Medewerkers:
Sander Meyns (SM)
Céline Van den bosch (CV)
Marc Vieren (MV)
Jasmine Vlietinck (JV)

Iedere auteur behoudt de verantwoordelijkheid over de inhoud van zijn/haar bijdrage.

COLOFON

Wenst u ook te adverteren in ons blad? Neem vrijblijvend contact met ons op via bovenstaande gegevens.

JANUARI 2017

INHOUD

Vooruitzichten 2017	3
Tragisch ongeval met de Z.582 Asannat	5
De gefaseerde invoering van de aanlandingsverplichting	7
Visserij en milieu	9
PO Maatregelen 2017	10
Aandachtspunten van de Rederscentrale	11
Overzicht projecten van de Rederscentrale	12
Opleidingen 2017	14
Directiewissel in de Vlaamse Visveiling	15
Aanvoer & besomming	15
Stand der vangsten	16
Innoverend vissen	18
Oproep: Bijzitters voor de Onderzoeksraad voor de scheepvaart	20
Previs - Actieplan bij arbeidsongevallen	21
Quotamaatregelen 2017	22
Marktsituatie	27
Vergelijkende zeevisserijstatistiek	30
Lijst der adverteerders	32



TRANSPORT & LOGISTIC SOLUTIONS

De Meer 10 • 8321 MT Urk - Nederland

Tel.: +31 (0)527 690943 • Mobiel: +31 (0)6 33317293 • Fax: +31 (0)527 690968

E-mail: planning@vebatrans.nl • www.vebatrans.nl



"Where will our knowledge take you?"

Naval architects, technical,
nautical and cargo surveyors
and consultants for marine,
shore based industry and transport

Kapelsesteenweg 286
2930 Brasschaat, Belgium
Tel.: +32 (0)3 664 02 79
Fax: +32 (0)3 605 19 63
antwerp@bmtsurveys.com
www.bmtsurveys.com

PUBLICITEIT

We keep you fishing



Bruinisse (NL)
Stellendam (NL)
Kilmore Quay (IRL)

PADMOS

Officieel Dealer
Mitsubishi Dieselmotoren

Bezoek/correspondentieadres: Deltahaven 18, Postbus 23, 3250 AA Stellendam (NL)
☎ +31 (0)187 49 80 20 @ info@padmos.nl www.padmpos.nl

Vooruitzichten 2017

Het openingsartikel van dit jaar start spijtig genoeg met de vermelding van het recent gebeurde ongeval met het visserstvaartuig Z.582 Assanat en vooral met in gedachten de naasten van de overleden en vermiste bemanningsleden, het bemanningslid dat het ongeval heeft overleefd en de reder. Hier wordt verder op ingegaan in het tweede artikel van dit eerste Rederscentrale informatieblad in een nieuwe lay-out.

Een verwijzing naar de Z.582 was ook aanwezig in een brief van de Rederscentrale naar Vlaams minister bevoegd voor Visserij, Joke Schauvliege. Er wordt verwacht dat 2017 voor de sector nog uitdagender gaat worden dan de voorgaande jaren en daarom werd besloten om als eerste werk in 2017 bij de minister te polsen hoe ze voor de volgende aandachtspunten de visserij dit jaar zal kunnen bijstaan.

Visserijquota

In de brief wordt ook dankbaarheid uitgedrukt voor het werk van de minister en het ganse team aanwezig op de december visserijministerraad. Dit heeft geleid tot een werkbare benadering van de doelstellingen van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) in 2017, wat betreft het behalen van de maximaal duurzame opbrengst of MSY criteria voor alle visbestanden tegen 2020.

Aanlandplicht

Artikel 15 van het GVB stelt dat tegen 1 januari 2019 alle vangsten van quotasoorten moeten aan boord gehouden, geregistreerd en aangeland worden. De Europese visserijsector – dus ook de Rederscentrale en haar leden – vindt dat voor veel visserijen de toepassing van de aanlandingsverplichting, zoals omschreven in de Europese verordening, onuitvoerbaar is. Reders en vissers verliezen interesse om te investeren of om in de visserij te blijven. Getuige hiervan is de Eendracht Maakt Kracht groepering die in Nederland is opgericht met steun van Vlaamse vissers.

De Rederscentrale streeft ernaar om hierover een gezamenlijke visie te publiceren van alle Vlaamse stakeholders. Bij die stakeholders wordt steun gezocht voor de vraag tot een pragmatische benadering van deze problematiek, die voor de Rederscentrale en de leden er als volgt uitziet. Eerst en vooral wordt beaamd dat er blijvend moet ingezet worden op de vermindering en minimalisering van ongewenste vangsten. Het is wel nodig dat de vissers sneller erkenning krijgen voor de tot nu toe geleverde inspanningen zoals het verbeteren van de selectiviteit van vistuigen, het vrijwillig vermijden van zones waar ongewenste vangsten kunnen voorkomen en het aanvaarden van periodieke sluitingen van gebieden.

Ten tweede zou de overlevingsuitzondering, die voorzien is in de Europese verordening, op een veel flexibeler manier moeten worden toegepast. Alles moeten aanlanden en de kansen ontnemen aan kleinere vissen om bij het terugzetten in zee verder te leven, betekent een onnodige effectieve verhoging van de visserijsterfte. Het gevraagde wetenschappelijke bewijs van overleving kan trouwens veel beter worden nagestreefd terwijl de uitzondering al wordt toegepast.

Ten derde zou de de-minimis uitzondering uit de verordening aldus moeten geïnterpreteerd worden dat dit toepasbaar kan gemaakt worden voor alle soorten waarvoor het quotum is uitgeput. Aldus zou de zogenaamde 'choke species' problematiek – vroegtijdige sluiting van belangrijke visgronden – in veel gevallen al kunnen vermeden worden.

De Rederscentrale kan alleen maar vaststellen dat met de hierboven vermelde ingrepen de 1 januari 2019 deadline niet zal gehaald worden, zelfs niet met een passende verhoging van de maximaal toegestane vangsten (Total Allowable Catches of TAC's). Daarom moet ook verder gekeken worden dan de uitzonderingen die in de verordening staan. Al in 2015 heeft de Rederscentrale aangehaald dat er aanpassingen van de bestaande regelgeving wenselijk en noodzakelijk zullen zijn en we stellen vast dat ook op veel Europese fora dit besef aan het groeien is.

Brexit

Op 24 juni, de dag na het referendum, heeft de Rederscentrale de Vlaamse en de federale ministers er al op gewezen dat de exit van het Verenigd Koninkrijk (VK) uit de Europese Unie desastreuze gevolgen kan hebben voor de Vlaamse visserijsector. Meer dan zes maanden later blijft de Britse visserijsector de publieke opinie bespelen, niet alleen door exclusieve toegang te eisen voor Britse vissersvaartuigen in de Exclusieve Economische Zone (EEZ) van het VK, maar ook door zich een groter deel van de visquota te willen toe-eigenen.

Er is het besef dat de visserijsector, ook op Europees niveau, minder dan 1% van het economisch product uitmaakt dat aan bod zal moeten komen bij de onderhandelingen na het invoeren van artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Voor de sector is er dus het risico dat ze op het einde van de onderhandelingen als pasmunt wordt gebruikt ter afronding. De Rederscentrale wenst dit absoluut te vermijden.

Het is wel zo dat visserij de enige sector is, waarbij territoriale aspecten aan bod komen (activiteiten in het Britse EEZ) en dat maakt dat de sector een meer wezenlijk onderdeel zou moeten vormen van de gesprekken rond de Brexit. De Rederscentrale was niet aanwezig op een rondetafelgesprek over de Brexit dat door Vlaams minister-president Bourgeois in december 2016 werd georganiseerd. Aan de verschillende regeringen wordt dan ook gevraagd om onze kleine sector niet uit het oog te verliezen bij verdere aandacht voor de verwachte grote impact dat dit op België en Vlaanderen zal hebben.

Ruimte op zee

Zelfs voor de Brexit een feit wordt, zal de Rederscentrale veel tijd moeten spenderen aan het opvolgen van alle intenties in de visserijgebieden van de Belgische vissers. Zowel in de wateren van het VK, Frankrijk, Nederland, Duitsland en Denemarken, als in de eigen Belgische EEZ worden plannen gemaakt die de visserijactiviteiten kunnen hinderen. Dit gaat over gebieden die op lijsten staan als zones voor natuurbescherming, windmolenparken of andere activiteiten. De medewerkers van de Rederscentrale zorgen ervoor dat er correcte informatie over de impact van dergelijke plannen ter beschikking staat en proberen ze zo veel mogelijk te

VVC EQUIPMENT

INDUSTRIE • BOUW • OFFSHORE • SCHEEPVAART



Kotterstraat 99
8380 Zeebrugge
+32 50 55 12 04

Hendrik Baelskaai 47
8400 Oostende
+32 59 32 12 10

www.vvcequipment.be

info@vvcequipment.be

Al sinds 20 jaar is VVC Equipment, een
vooraanstaande leverancier van materialen voor
de **bouw, industrie, offshore, yachting** en
professionele **visserij**, waaronder **staalkabels,**
touwen, verven, smeermiddelen, (plaatsing
van) **netten,** (bedrukking van) **kledij &**
veiligheidskledij. Spring gerust eens binnen !



bvba SNAUWAERT JOËL

- ✓ MARINE CONSTRUCTIE EN REPARATIE
- ✓ ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN
- ✓ ONTWERPER + PRODUCTIE ECOROLL
 - Minder brandstofverbruik
 - Minder bodemberoering
 - Minder slijtage



Kotterstraat 93 - 8380 Zeebrugge
Gsm 0475 74 50 79
E-mail: joels@pandora.be



TE KOOP: Vissersvaartuig N.34

12,40 m x 4,64 m x 2,10 m
Motor 150 pk Baudoin
Schroef en straalbuis 1500 mm

Alle benodigde apparatuur in eigendom aan boord
Uitgerust met een 4 trommel vislier
Inclusief borden en visgerei
Eventueel visrechten te bekomen

Contact: Danny Bout
Tel. +31 621 11 8091 of +31 651 58 1376
E-mail: Z431@zeelandnet.nl

beïnvloeden om de impact op de Vlaamse visserijactiviteiten te minimaliseren.

Productie en marketing

Met een totale omzet in 2016 voor de Belgische visserij van 93,1 miljoen euro, mag van een succesvol jaar worden gesproken, zeker als er ook rekening wordt gehouden met de werkbare brandstof- en materiaalprijzen. Van de totale omzet is 28,1 miljoen euro of ongeveer 30% verhandeld in het buitenland. Er blijft de vaststelling dat voor een groot deel van de Belgische visquota de belangrijkste afnemers in Nederland zijn gevestigd en dat daardoor de Vlaamse reders in grotere mate hun productie via Nederlandse veilingen hebben aangeboden.

De Rederscentrale producentenorganisatie (PO) blijft streven naar een zo groot mogelijke verhandeling van de Vlaamse productie via Vlaamse havens en rekent in 2017 hiervoor op twee fora. Er zijn de activiteiten van de Werkgroep Visserij onder het Convenant 'Visserij verduurzaamt', getrokken door de PO en de overlegmomenten met de Vlaamse veilingen, beide met de bedoeling een kader te creëren voor een optimale marketing in Vlaanderen. Dit wordt ook gereflecteerd in de jaarlijkse Productie- en Marketingplannen (PMP) van de Rederscentrale.

Onder de Europese Gemeenschappelijke Marktordening (GMO) zijn PMP's van erkende PO's, zoals de Rederscentrale – de enige in België voor visserijproducten – belangrijke referentiedocumenten. Rekening er mee houdend dat PO's in de GMO worden omschreven als belangrijke schakels voor het bereiken van de GVB-doelstellingen, wordt er zowel door de Rederscentrale, als door de Vlaamse overheid veel aandacht besteed aan de PMP's.

Sociaal overleg

Onder de eerder vermelde stakeholders, moeten we zeker ook de sociale partners in de visserijsector rekenen. Ook in

2017 zullen vertegenwoordigers van de Rederscentrale actief zijn in het Paritair Comité 143, rond bestaanszekerheid in het Zeevisserijfonds en in alle andere fora die van belang zijn voor de visserij. Zoals ook kan gelezen worden in een artikel verder in deze editie, blijft de Rederscentrale ook actief in het project Previs.

Europa

Zoals eerder aangegeven vormen het GVB, de GMO en het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) de basis voor de activiteiten in de sector. Het wordt als een belangrijke taak van de Rederscentrale aanzien om zo veel mogelijk te wegen op de uitvoering van het beleid om de belangen van de leden te verdedigen en daarom wordt er intensief deelgenomen aan de werkzaamheden van Europese organisaties zoals EAPO en de adviesraden (AC's).

Medewerking en contacten

Met alle hierboven vernoemde activiteiten, en de daarbij horende mandaten, zullen ook in 2017 de medewerkers van de Rederscentrale niet alles kunnen bewerkstelligen zonder de steun van de reders zelf en meer specifiek van de leden van het Directiecomité, de Raad van Bestuur en de Quotacommissie. We zijn er van overtuigd dat we duidelijke actiepunten hebben om ook dit jaar de belangen van de Vlaamse visserij in het algemeen, en specifiek van de leden-rederijen, te verdedigen en we zullen er alles aan doen om daar ook dit jaar succesvol in te zijn.

Er zal hierover gerapporteerd worden in het maandelijks informatieblad en ook de websites www.rederscentrale.be en www.eapo.com worden up-to-date gehouden. Leden-reders kunnen natuurlijk ook altijd terecht op het secretariaat dat ondertussen is teruggekeerd naar de vertrouwde Hendrik Baelskaai in Oostende.

EB ■

Tragisch ongeval met de Z.582 Asannat

Dinsdag 27 december 2016 gebeurde voor de kust van het Engelse Ramsgate het tragische ongeval met de Z.582 Asannat van reder Willy Versluys. Het schip kwam in moeilijkheden omstreeks 23u en kapseisde. Van de drie opvarenden werd één visser na een lange beproeving gered, één visser overleed op weg naar het ziekenhuis en bij het ter perse gaan was nog altijd één bemanningslid vermist. De Rederscentrale wenst via deze weg nogmaals medeleven te betuigen met de familie en naasten van Eric Maekelbergh en Babacar Fall Diaw, evenals veel sterkte toe te wensen aan Johny Ronsijn, mede-opvarende, Willy Versluys, reder van het vaartuig en allen die getroffen zijn door dit voorval.

Om 21u50 op 27 december 2016 is het laatste signaal op het volgsysteem voor de scheepvaart AIS (Automatic Identification System) ontvangen. Op het moment dat de Z.582 in de nacht van dinsdag op woensdag plotseling razendsnel kapseisde was matroos Johny Ronsijn met motorist Babacar Fall Diaw aan dek. Volgens zijn getuigenis in de pers hoorde Johny Ronsijn een knal en voor hij het goed en wel beseftte, bevond hij zich in het water. Hij kon zich op de romp van het drijvende vaartuig hijsen en ondanks het feit dat het vele uren duurde vooraleer het gekapseisde vaartuig ontdekt werd, kon hij zo de scheepsramp overleven. Omdat de Z.582 zich in een visgebied buiten de drukste scheepvaartroutes bevond, duurde het zo lang eer een passerend koopvaardijship pas na tien uur het scheepsongeval opmerkte.

Kort daarna kon de matroos zwaar onderkoeld aan boord van een helikopter gebracht worden en werd er meteen een zoekactie gestart naar de andere twee opvarenden. Enige tijd later





Machinefabriek Kramer BV

Oostzeedijk 4a
4486 PN Colijnsplaat
Tel. +31 (0)113 693010
info@kramermachines.nl
www.kramermachines.nl



AUTOMATISCHE HOOFDETEL VOOR GARNALEN

AKK300 COMPACT

MOSSELEN OESTERS MESHEFTEN VIS GARNALEN NOTEN THEE ZADEN



MARITIEME IT OPLOSSINGEN
VSAT – 4G – WIFI en meer

Oceansat BV
P.O. Box 33
4255 ZG Nieuwendijk
Nederland

T +31 (0)183 401025
M + 31 (0)6 20007158

www.oceansat.com

Wegen op zee



CE-gekeurd

Netcontrole



NIEUW!

Pulsvissen



MARELEC
Food Technologies
Redanweg 15
8620 Nieuwpoort, België
T +32 58 222 111
F +32 58 239 280
sales@marelec.com



marelec
IN BALANCE WITH YOUR NEEDS

www.marelec.com

werd schipper Eric Maeckelbergh uit het water gehaald door de bemanning van een Britse helikopter. Dat was ondertussen twaalf uur na de scheepsramp. De schipper overleed aan zijn verwondingen na aankomst in het ziekenhuis. Enkele collega Belgische vissersvaartuigen die in de omgeving vertoefden, stevenden af naar de positie waar het vaartuig ondersteboven dreef om te helpen zoeken naar het vermiste bemanningslid. Een Belgisch duikteam onderzocht het vaartuig, maar er werd geen spoor van Babacar Fall Diaw gevonden.

De Rederscentrale stond in contact met het MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum) te Oostende om de toestand op de voet op te volgen en waar nodig te zorgen voor de juiste informatie. Diezelfde woensdag gaf de rederij de opdracht aan Multtraship uit Terneuzen om het vaartuig te bergen. De operatie verliep voorspoedig mede dankzij goede weersomstandigheden. Er werd lucht in het gekapseisde schip gepompt om het drijvende te houden en na het plaatsen van de stropen kon het wrak omgekeerd worden en gelift. Zaterdag 31 december 2016 werd de Z.582 in de haven van Oostende binnen gesleept door het bergingsvaartuig.

Na het kapseizen is geen alarmmelding uitgegaan en was er ook geen signaal van een EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon), een noodradiobaken dat onder bepaalde omstandigheden automatisch in werking moet treden. Het onafhankelijk onderzoek naar de oorzaak wordt gevoerd door FOSO, de Federale Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen. Gezien het ongeval zich in Britse wateren heeft voorgedaan, zal er ook worden samengewerkt met de Britse Marine Accident Investigation Branch (MAIB). Na het afronden van het volledige onderzoek zal er gecommuniceerd worden over de oorzaak en volgen er eventueel veiligheidsaanbevelingen op basis van de resultaten.

Op donderdag 12 januari vond er in de Sint-Antoniuskerk te Oostende een begrafenisplechtigheid plaats voor de omgekomen schipper Eric Maeckelbergh. De aanwezigheid vanuit de sector was massaal op deze ingetogen plechtigheid. Tijdens een vrijdaggebed in de Aïsha Moskee te Oostende werd Babacar Fall Diaw herdacht.

JV ■

De gefaseerde invoering van de aanlandingsverplichting

Ook dit jaar werkt de Rederscentrale onder andere via aanwezigheid in de Europese adviesraden aan een aanpak voor de gefaseerde invoering van de aanlandingsverplichting. Tegen eind januari wordt advies verwacht van de NWWAC aan de betrokken lidstaten, over de gezamenlijke aanbevelingen die ze moeten bezorgen aan de Europese Commissie over 2018. Die gezamenlijke aanbevelingen door de lidstaatgroeperingen moeten in de maand mei afgewerkt zijn. De Noordzee AC bezorgt een gelijkaardig advies tegen eind februari.

Noordwestelijke Wateren

Op 10 en 11 januari zijn een aantal leden van de AC bijeengekomen onder voorzitterschap van de Rederscentrale om het door de lidstaten gevraagde advies te bespreken en uit te schrijven. De NWW lidstatengroep had specifieke vragen bezorgd voor inbreng in hun gezamenlijke aanbeveling aan de Commissie. Deze vragen gingen over de opgedane ervaring in 2016, de in te voeren soorten op 1 januari 2018, de soorten waarvoor een risico op gebiedssluiting bestaat (Choke Species), kandidaat soorten voor uitzonderingen – al dan niet voorkomend in de regelgeving (zie verder in de tekst bij Choke Species Toolbox) – en het documenteren van de vangsten.

De adviesgroep is er in geslaagd een tekst overeen te komen en een overzichtstabel over hoe de vele soorten zouden moeten worden aangepakt voor hun aanlandplicht. Dit ontwerp-advies moet nu door de goedkeuringsprocedure van de AC, die tegen het einde van deze maand moet worden afgerond. De tabel houdt ook visies in van de leden van de AC over het gebruik van de Choke Species Toolbox, waarin zaken staan zoals het verminderen van het aantal TAC's, het samenvoegen van soorten onder één TAC, het creëren van een bijvangst-quotasysteem en zo meer.

Het voorzitterschap van de AC heeft ondertussen al een tip van de sluier opgelicht op een bijeenkomst van de Technische Groep van lidstaten op 17 januari.

Noordzee

Voor de Noordzee streeft de Scheveningen lidstaatgroepering naar een geleidelijke tenuitvoerlegging van het verbod

op teruggooi waardoor de 'Big Bang' in 2019 wordt vermeden. Dit geeft vissers wat tijd en flexibiliteit om zich enigszins aan te passen aan het nieuwe regime. Gezien de complexiteit van de gemengde visserij in de Noordzee, is het onmogelijk om alle ondermaatse vis te vermijden. Onder andere daarom is de aanlandingsverplichting onuitvoerbaar, zelfs met een aantal uitzonderingen, zoals de-minimis, hoge overleving of quotaverhoging.

Op dit moment is de NSAC Landing Obligation werkgroep druk bezig met het voorbereiden van een advies aan de Scheveningen werkgroep over welke soorten in 2018 kunnen opgenomen worden onder de aanlandingsverplichting. Deze plannen zijn uiteraard nog ter discussie. De Rederscentrale was aanwezig op een bijeenkomst van deze werkgroep op 10 januari, waar grondig geargumenteed werd waarom er voor bepaalde soorten al dan niet bereidheid is om ze in 2018 toe te voegen aan de Discard Ban. Voor België is het bijvoorbeeld onbespreekbaar om schol onder de Discard Ban te brengen zonder een overlevingsuitzondering. Ook voor andere platvissoorten heeft de Rederscentrale aangehaald dat een overlevingsuitzondering moet worden bekeken en dus zal in samenwerking met andere PO's en wetenschappelijke instellingen verder ingezet worden op het vaststellen van overleving van platvissoorten en het verhogen van de overlevingskansen van de ongewenste bijvangsten. Het doel blijft dat het toegestaan wordt om ze terug in zee te plaatsen in plaats van ze nutteloos te moeten aanlanden.

EB/SM ■

VANQUATHEM-LOMBAERTS-EGGERMONT

ADVOCATENASSOCIATIE

Georges VANQUATHEM
Jean-Luc LOMBAERTS
Marijke EGGERMONT

Invalidenlaan 14
8301 KNOKE-HEIST
Tel. 050/51 43 43
Fax 050/51 03 06
G.S.M. 0475/68 00 69
E-mail info@vanquathemenpartners.be
BTW BE 0502.301.830

Visserijreglementering
Maritiem recht
Handels- en vennootschapsrecht
Faillissementsrecht
Bouwrecht en contracten
Huurrecht: handel en privaat
Verkeersrecht
Invorderingen
Familierecht



**Alle industriële en
scheepsherstellingen
mekaniek en plaatwerk**

bvba BEMA



Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende
T: 059 33 22 15 • F: 059 33 01 55
GSM Johan: 0477 31 54 15
GSM Ludo: 0477 33 54 35



BRANDSTOFFEN

VAN EYGEN b.v.b.a

Johan Vermander

*Mazout
Petroleum
Oliën*

Brugsesteenweg 101
8433 Middelkerke - Mannekensvere
info@brandstoffenvaneygen.be
tel. 058 23 36 72
fax 058 23 10 68

Visserij en milieu

Milieuorganisaties en hun netwerk willen ervoor zorgen dat de maatschappij geïnformeerd blijft over het doen en laten van verschillende industrieën waaronder ook de visserijsector. Ze zien erop toe dat de economische sectoren rekening houden met de impact die hun activiteiten kunnen hebben op het milieu. Dergelijke organisaties blijken er in te slagen om met de nodige publieke en private financiële steun steeds meer invloed te krijgen op de media, de maatschappij en het beleid. Zo was er verhoogde aandacht voor visserij in alle soorten media naar aanleiding van de december ministerraad, die de visserijmogelijkheden en de vangstquota voor 2017 in de West-Europese zeeën bepaalde.

December ministerraad

Op de website van Natuurpunt werd vorige maand naar aanleiding van de december ministerraad een opiniestuk gepubliceerd en ondertekend door verschillende wetenschappers. Ook in De Standaard verscheen een artikel waarin de werking van de ministerraad in vraag wordt gesteld. Voor de Rederscentrale is dit enkel een blijk van profileringsdrang, waarbij de goede resultaten qua verduurzaming van de sector over het hoofd worden gezien en gefocust wordt op doemscenario's op basis van anders interpreteerbare wetenschappelijke gegevens.

Verschillende NGO's (Niet Gouvernementele Organisaties) hebben via brieven aan ministers en publicaties op hun website een offensief ontketend om de visserij in diskrediet te brengen en beleidsmakers te verwijten dat ze niet goed bezig zijn. De inhoud van deze publicaties wijst er vooral op dat er bewust of onbewust geen rekening wordt gehouden met de feiten, die veeleer op een positieve evolutie wijzen. Deze feiten zijn dat de meeste visserijvloeden meer dan gehalveerd zijn sinds het begin van deze eeuw en dat de overblijvers er zich nog meer van bewust zijn dat de sector zonder ecologische, sociale en economische duurzaamheid niet kan overleven.

Er kan niet ontkend worden dat de visserijsector enorme inspanningen heeft geleverd om ongewenste vangsten te vermijden, bodemberoering tegen te gaan, minder CO₂ uit te stoten en ander milieu-impact te minimaliseren. Het visserijbeheer van de laatste jaren, zowel op Europees, Vlaams als op sectorniveau heeft duidelijk tot positieve evoluties geleid. Naar aanleiding van de resultaten van de december 2016 visserijministerraad stelde Vlaams minister Schauvliege dan ook dat het bepalen van de vangstmogelijkheden een evenwichtsoefening was tussen de socio-economische belangen van de visserijsector en de verdere stappen in de strijd tegen overbevissing.



De verschillende aspecten van duurzaamheid

Het is genoegzaam gekend dat grootwarenhuizen publiekelijk argumenteren om voor duurzame vis te kiezen, als onderdeel van het nastreven om hun klanten een bepaald bewustzijn op te leggen, wat henzelf dan weer een goed imago oplevert. Veelal wordt daarbij enkel rekening gehouden met criteria aangaande ecologische duurzaamheid. Op hun websites en bij aankondigingen in de winkels zelf, wordt aangegeven dat geen vis in het assortiment wordt opgenomen die met overbevissing bedreigd is en/of waarvan de vismethode een negatieve impact heeft op het mariene ecosysteem.

De Rederscentrale heeft er in verschillende debatten over dit thema op gewezen dat iedere economische activiteit altijd op één of andere manier een milieu-impact met zich zal meebrengen. Het is dan de taak van de ondernemers en hun vertegenwoordigers om er binnen hun sector alles aan te doen om die impact zo klein mogelijk te houden. Dit is precies waar de vissers, de reders en de Rederscentrale op een bijna continue manier mee bezig zijn. Zonder daarbij ook economische en sociale doelstellingen te hebben, kan een sector niet blijven bestaan.

'Overbevissing'

Overbevissing is een term die gebruikt wordt voor alle theoretische situaties waarbij een bepaald onderdeel van het berekenen van de grootte van een visbestand, de opgelegde norm niet haalt. Zo wordt al van 'overbevissing' gesproken als door een speling van de natuur minder geboortes zijn van een vissoort, waardoor het streefdoel van het aantal aanwezige vissen voor het volgend jaar niet kan worden gehaald. De meeste mensen begrijpen onder 'overbevissing' het verschijnsel dat te veel vis in een bepaald gebied gevangen wordt, wat leidt tot een risico dat die vissoort verdwijnt uit dat gebied. De Rederscentrale erkent dat er nog dergelijke situaties bestaan, maar in die extreme mate, enkel buiten de visgebieden van de Belgische visserij. De hierna volgende verwijzing naar een situatie aan de westkust van Afrika is een voorbeeld van wat echt overbevissing is en niet enkel 'overbevissing' wordt genoemd omdat de wetenschappelijke modellen uitkomsten geven waarbij een visserijsterfte een aantal procentjes boven de streefwaarde voor het bekomen van een maximaal duurzame opbrengst ligt.

Volgens het Brits dagblad, The Guardian, is er een overbevissing aan de westkust van Afrika door een gebrek aan visserijbeheer, vooral bij de steeds groter wordende Chinese vloot. Het lijkt erop dat er onbeperkte mogelijkheden zijn om vislicenties te kopen en te vissen op een manier die ver van transparant is. Wetenschappelijke analyses zouden aantonen dat 75% van de totale Chinese visvangst afkomstig is uit Afrika waarvan bijna 3 miljoen ton gevan-

gen wordt aan de westkust. Daarenboven heeft onderzoek uitgewezen dat slechts 9% van de totale Chinese visvangst officieel gerapporteerd wordt aan de VN.

Met een steeds groter wordende wereldbevolking is de vraag naar voedsel en dus ook vis, nog nooit zo groot geweest. Er is dus veel druk om de voedselbehoeften aan te pakken, maar daarom mag er niet toegegeven worden aan onwettige, niet gereguleerde en/of niet gerapporteerde visserijactiviteiten. De Rederscentrale begrijpt en aanvaardt de druk van milieuorganisaties en andere NGO's en staat achter het beleid van de VN en Europa om dit aan te pakken. We kunnen echter moeilijk aanvaarden dat de activiteiten in Europese wateren door profileringsdrang van enkele NGO's over dezelfde kam worden geschoren.

Erkenning voor duurzaamheidsinspanningen

Er zijn dus spijtig genoeg elders ter wereld voorbeelden van overbevissing die aangetoond kunnen worden, maar in de wijdverspreide visserijgebieden van de Belgische vissers is de situatie veel genuanceerder. Daarnaast wordt onze visserijsector onderworpen aan strenge maatregelen en regelgeving, onder andere via het Gemeenschappelijk Visserijbeleid, en assisteert de Rederscentrale als PO om de rentabiliteit en duurzaamheid van de visserijactiviteiten van haar leden te optimaliseren.

Zo is er het Convenant 'Visserij verduurzaamt', waar bij de ondertekening de verschillende partijen – Natuurpunt, ILVO, het departement Landbouw en Visserij, de Provincie West-Vlaanderen en Rederscentrale – zich hebben geëngageerd om verder te werken aan een duurzame toekomst van de Vlaamse visserij. Onder dit convenant worden er momenteel stappen gezet om een erkenning voor de Belgische vissers te bekomen, op basis van de VALDUVIS-tool, voor het op een verantwoorde manier op de markt brengen van hun product. Doorheen het traject, van vangst tot markt, wordt de duurzaamheid op verschillende punten bepaald. Zo kunnen verbeteringen qua duurzaamheid duidelijk en objectief worden aangetoond.

Belgische reders en vissers verdienen erkenning voor hun duurzaamheidsinspanningen. De Rederscentrale hoopt op en vraagt dan ook naar een correcte benadering van de Belgische visserijsector in 2017. De Rederscentrale is eveneens van mening dat duurzaam beheer van de oceanen en hun rijkdommen enorm belangrijk is, maar is bezorgd over bepaalde standpunten die soms worden ingenomen. Wij vragen daarom ook om alle aspecten van duurzaamheid in rekening te brengen en wij pleiten voor een goede samenwerking tussen de verschillende stakeholders in de sector zodat beweringen kunnen worden afgetoetst met de werkelijkheid.

EB/JV ■

PO Maatregelen 2017

Rog

In het kader van de optimalisering van vraag en aanbod en een spreiding van de aanvoer over een jaarperiode heeft de Raad van Bestuur van de Rederscentrale beslist om in 2017 dezelfde maatregel op te leggen voor de rog sortering 4 als in 2016. Ook een stabielere prijs wordt beoogd met deze maatregel.

Concreet betekent dit dat de leden van de Rederscentrale (alle vissersvaartuigen onder Belgische vlag) die rog sortering 4 (roggen van 0,3 tot 1 kg) aanlanden, door de producentenorganisatie een heffing van vier euro per kilogram aangerekend zullen worden. Ook aanlandingen van roggen minder dan 1 kg in buitenlandse havens zullen onderworpen worden aan deze heffing.

De veilingen zullen in voorkomend geval de aanrekening verrichten in opdracht van de PO Rederscentrale.

Voor het jaar 2016 kunnen we stellen dat deze maatregel ertoe geleid heeft dat de leden van de producentenorganisatie quasi geen rog 4 hebben aangeland en dat de vangst van kleine rog dus kan worden vermeden.

Voorlopige jaarcijfers 2016 geven aan dat er 1.058 ton rog aangevoerd werd, een daling van 12% ten opzichte van 2015. De gemiddelde prijs steeg met 11% tot 2,34 euro per kg.

Tarbot en griet

Het tarbot- en grietquotum in de Noordzee lijkt voor 2017 mogelijks onvoldoende. Het vroegtijdig sluiten van de

tarbot- en grietvangst in de Noordzee zoals in 2016, kan in 2017 leiden tot het invoeren van maatregelen door de producentenorganisatie. Op dit moment behoort een tussentijdse verhoging voor tarbot en griet 2017 nog tot de mogelijkheden, als de wetenschap bijkomende gegevens gunstig evalueert.

In de Quotacommissie zijn maatregelen besproken en een advies is geformuleerd en bezorgd aan de Dienst Zeevisserij. Dit sluit niet uit dat de producentenorganisatie ook nog maatregelen zal ondernemen en dat dit aan bod komt op de volgende zitting van de Raad van Bestuur.

Aan de markt weerhouden visproducten

Vanaf het jaar 2014 is de opvang van visserijproducten niet meer gecompenseerd door EU-steun, zoals bepaald in de Gemeenschappelijke Marktordening die sinds dan van kracht is. De producentenorganisatie heeft zelf een procedure uitgewerkt voor het aan de markt onttrekken bij een te lage prijs. Eind 2016 besliste de Raad van Bestuur van de Rederscentrale dat de drempelprijzen die aan de leden worden geadviseerd, ongewijzigd blijven voor het jaar 2017.

Uit voorlopige cijfers van 2016 blijkt dat 66 ton visserijproducten of 0,28% van de totale Belgische aanvoer aan de markt voor menselijke consumptie werden onttrokken. Deze hoeveelheid bestond voor 49% (32 ton) uit honds-haai, voor 29% (19 ton) uit wijting, voor 10% (7 ton) uit rog, voor 3% (2 ton) uit steenbolk en voor 2% (1 ton) uit pomen. De overige soorten vertegenwoordigden 7% (5 ton).

MV ■

Aandachtspunten van de Rederscentrale

In deze rubriek worden korte overzichten gegeven van de activiteiten van de Rederscentrale die niet of minder in aparte artikels aan bod komen. De leden/vennoten kunnen ten allen tijde het secretariaat contacteren als hierover meer informatie gewenst is.

TWV

De Technische Werkcommissie Visserij van de Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij (SALV) had een laatste vergadering van 2016 op 15 december. Emiel Brouckaert werd op deze vergadering bevestigd als voorzitter van de TWV. Daarna overliep het secretariaat vier briefadviezen die sinds de vergadering van september waren afgewerkt. Een groot deel van de vergadering werd besteed aan de toelichting bij de Beleidsbrief Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid van Vlaams minister Joke Schauvliege. Raadgever van het Kabinet, Annie Cool, focuste vanzelfsprekend op de visserijthema's.

De rest van de vergadering behandelde thema's waarover toekomstige adviezen tot de mogelijkheid behoren en een stand van zaken met de opvolging van de 'toekomstverkenning Vlaamse visserij', een document opgesteld door het secretariaat van de SALV. Alle info kan worden teruggevonden op de website www.salv.be.

Raad van Bestuur

In de namiddag van 15 december is de Raad van Bestuur van de Rederscentrale bijeengekomen. Na een toelichting bij de aanwezigheid van de Rederscentrale in Brussel in het kader van de december ministerraad, werd een aantal mandaten herschikt, die beschikbaar kwamen na de ontslagname van Louis Vantorre uit het bestuur.

Daarna werd toelichting gegeven bij de financiële toestand van de CVBA en van de VZW. De begrotingen 2017 werden daarbij grondig besproken en goedgekeurd. Een vast punt op de agenda is ook de bespreking van de activiteiten in het paritair comité voor de zeevisserij en het Zeevisserijfonds. De begeleiding van de activiteiten van de leden, als onderdeel van het Productie- en Marketingplan van de Rederscentrale als producentenorganisatie (PO) is een ander vast thema.

Na een overzicht van de projecten waar de medewerkers van de Rederscentrale aan werken, werd ten slotte uitvoerig gedebatteerd over de aanlandplicht en de Brexit en hoe de Rederscentrale deze onderwerpen, die een grote impact kunnen hebben op de toekomst van de visserij, aanpakt.

SALV

Op 16 december kwam dan de voltallige SALV bijeen, met op de agenda een uitgebreidere toelichting bij het Beleidsbrief Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid 2017, door Adjunct-Kabinetschef Patricia De Clercq. Naast algemene onderwerpen die betrekking hebben op de beleidsthema's die door de SALV worden gevolgd, werd ook gerapporteerd vanuit de TWV.

Werkgroep Veilingen van 19 december 2016

Op maandag 19 december vond de laatste Werkgroep Veilingen plaats van 2016. Als eerste punt werd de evolutie van de quota 2017 en de aanvoerverwachtingen voor het eerste kwartaal 2017 besproken. Het visplan werd door de PO opgesteld en voorzien van de nodige adviezen. Maatregelen kunnen in de loop van het jaar altijd aangepast worden, maar momenteel worden geen al te grote veranderingen verwacht t.o.v. 2016. De inkrimping van het tongquotum in het oostelijk Engels Kanaal is beheersbaar voor de Belgische visserij.

Vervolgens stond de verspreiding van vangstgegevens en besommingen ter discussie. Als oplossing wordt naar voorgeschoven dat de reder die wenst informatie te bekomen zijn naam opgeeft bij de Vlaamse Visveiling. Enkel wanneer de reder toestemming geeft om zijn eigen informatie vrij te geven kan hij in aanmerking komen voor de distributielijst van informatie van andere vaartuigen.

Ook was er aandacht voor het beheer van de kleine viskisten. Momenteel wordt nagedacht over een sluitend systeem om op een vlotte manier de kleine viskisten te beheren. Het resterend budget van de tussenkomst transportkosten 2016 zal a rato van het aantal uitgevoerde transporten verdeeld worden onder de aanvoerders.

Tot slot was er een korte toelichting over de commerciële activiteiten van de laatste zes maanden. Momenteel is de Vlaamse Visveiling actief in Kroatië en Zwitserland om nieuwe potentiële klanten aan te trekken. Ondertussen is het biedsysteem voor diverse aanvoer operationeel. Er wordt momenteel vis aangeboden afkomstig van de Faeröer eilanden via het biedsysteem. De Vlaamse Visveiling ziet voor de toekomst mogelijkheden om het aanbod via het biedsysteem verder uit te breiden.

FOD Mobiliteit en Vervoer

Op 20 december is de Rederscentrale bijeengekomen met een delegatie van deze Federale Overheidsdienst. Als eerste onderwerp werd een nieuw initiatief besproken om de STCW-F (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) specifiek voor de visserij geratificeerd te krijgen. Tot nu toe zijn de normen voor opleiding, brevettering en wachtlopen algemeen voor alle zeevarenden. Specifieke normen voor de visserij liggen al lang op tafel, maar zijn tot nu toe niet internationaal aanvaard. De Rederscentrale heeft kopieën ontvangen van nieuwe voorstellen. Aan de leden die interesse hebben om hier hun mening over te geven, wordt gevraagd om contact op te nemen met het secretariaat.

Een tweede onderwerp was een nieuwe wet die de oprichting van een specifieke dienst binnen de FOD voorziet. Deze dienst zal een boetesysteem beheren voor repetitieve inbreuken waarvoor de rechtspraak niet binnen de maand na het opmaken van een proces-verbaal optreedt. Een derde onderwerp was het in voege komen van een Ballastwater Conventie die in september 2017 in voege treedt. Daarover volgt nog een specifiek schrijven vanuit de Rederscentrale aan de leden.

Verder werd gesproken over de resultaten van de beoordelingscommissie voor hogere brevettering van bemanningsleden en de mogelijkheid om vaartijd voor machine en dek te combineren. Bij deze laatste gaf de FOD een finaal standpunt dat dit niet kan georganiseerd worden door het ontbreken van een wettelijke basis. De Rederscentrale heeft daarop voorgesteld om de activiteiten van de beoordelingscommissie niet eenmalig te houden, zodat er toch enigszins kan tegemoet gekomen worden aan de specificiteit van de visserij in een kader van een vaarbevoegdheidswetgeving gestoeld op de koopvaardij.

De laatste twee onderwerpen die op deze vergadering werden besproken, waren de erkenning van buitenlandse certificaten en het aanmonteren aan boord van vissersvaartuigen van observanten. Voor beide zaken werd de bestaande regeling bevestigd. Meer informatie over deze onderwerpen kunnen door de leden opgevraagd worden op het secretariaat van de Rederscentrale.

Stuurgroep Aquacultuur van 21 december 2016

Op 21 december 2016 kwam de stuurgroep Aquacultuur samen in het Vlaams Administratief Centrum te Gent. Op de agenda stonden onder andere de herziening van de Vlaamse visie en strategie aquacultuur. De ledenlijst zal vanaf 2017 beperkt worden tot 1 vertegenwoordiger per belangengroep. Er werd ook extra duiding gegeven over de projectaanvragen en de bespreking ervan. Voor 2017 zal het opstellen van de call en de beoordeling op voorhand afgesproken worden om een vlotte werking te garanderen.

Fedris - Technische comité voor de zeevissers van 11 januari

Op 11 januari werden de leden van het technisch comité voor de visserij van het Federaal Agentschap voor Beroepsrisico's (Fedris) geconsulteerd over de criteria voor de premie die door rederijen moet worden betaald. Die criteria zijn de basislonen in de visserij. Het technische comité is paritair samengesteld en heeft een louter adviserend karakter. Het maximum basisloon wordt per 1 januari van elk jaar aan de schommelingen van het indexcijfer van consumptieprijzen aangepast volgens het systeem voorzien door een wet uit 1971. Dit leidde tot een lichte stijging, die gunstig werd beoordeeld door het technische comité.

Quotacommissie van 12 januari 2017

Tijdens de eerste Quotacommissie van het jaar wordt telkens teruggeblikt op de resultaten van de visserijraad voor de quotaverdeling voor het komende jaar. Er is vooral grote tevredenheid over de stijging van 8% voor tong in het Bristolkanaal (Vliffg). Ook voor tarbot en griet in de Noordzee werd een verhoging bekomen, wat ook één van de Belgische prioriteiten was. Op dit moment worden wetenschappers aan het werk gezet om de mogelijkheid tot een tussenjarige verhoging voor tarbot en griet 2017 te bekijken.

Door de vertegenwoordiging van de Vlaamse overheid werd gemeld dat België er door Europa is op gewezen dat de vangstmogelijkheden en de vlootcapaciteit niet in evenwicht zijn. Hierdoor diende België tegen eind 2016 een actieplan uit te werken. Vooral voor tong Vlld blijken er problemen te zijn, want de visserijsterfte ligt te hoog. De voornaamste maatregel uit dit actieplan houdt in dat de minimum-aanlandingsmaat voor tong in de Vlld zou verhoogd worden van 24 naar 25 centimeter. Daarnaast zijn er nog een aantal minder ingrijpende maatregelen. Op dit moment ligt dit actieplan ter goedkeuring bij de Europese Commissie.

Een punt dat maandelijks op de agenda voorkomt zijn de quotaruilen. Voor 2017 werden nog geen ruilen afgesloten. Wel is duidelijk dat de prioriteit op tarbot en griet in de Noordzee ligt. Voor wat betreft de maatregelen vanaf 1 januari 2017 werden een aantal items uit het document van het Departement Landbouw en Visserij overlopen. Dit jaar treedt overigens de tweede fase van de aanlandingsverplichting in voege, die graadueel over de periode 2016-2019 wordt ingevoerd.

Directiecomité van 16 januari 2017

Dit Directiecomité van de Rederscentrale stond voornamelijk in het teken van de werkplanning voor 2017. Ten eerste werden een aantal projectideeën besproken die de Rederscentrale midden januari heeft ingediend. (Zie artikel: overzicht projecten van de Rederscentrale). Ook werd stilgestaan bij een aantal thema's die op korte, middellange en lange termijn een impact kunnen teweegbrengen op de visserijsector, zoals de Brexit en de aanlandingsverplichting.

Kleinschalige professionele visserij van 16 januari 2017

Op maandag 16 januari vond een vervolgvergadering plaats van de subwerkgroep kleinschalige visserij in de gebouwen van het VLIZ. Het Koninklijk besluit van 19 april 2014 houdende de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengeltvisserij op zee in een beperkt vaargebied werd door de werkgroep grondig geanalyseerd en in een werkdocument geplaatst om mogelijks een toepassingsgebied te vinden voor de kleinschalige beroepsvisserij. Op 25 januari zal een einddocument voorgelegd worden op de Task Force van het Convenant 'Visserij verduurzaamt'.

EB/SM/MV ■

Overzicht projecten van de Rederscentrale

Naar aanleiding van de eerste indieningsdeadline voor projecten onder het nieuw Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) dit jaar heeft de Rederscentrale op 16 januari 2017 een drietal projecten ingediend. Verder wordt hieronder uitgeweid over de notificatie van steunverlening voor het project VSAT, die de Rederscentrale eind vorig jaar heeft ontvangen.

FIVA en EFMZV

Op 2 december 2015 werd door de Europese Commissie het Belgische Operationeel Programma goedgekeurd onder het nieuw Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV). Daarnaast is er het FIVA, het Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij- en Aquacultuursector dat in start- en investeringssteun voor reders en aquacultuurproducenten wil voorzien. Met de FIVA-middelen kan

het door de Europese Unie ter beschikking gesteld budget voor visserij, aquacultuur, verwerking en marketing gecofinancierd worden. De Rederscentrale werkt reeds enkele maanden aan projecten onder dit nieuw fonds. Een overzicht:

VSAT

Een Very Small Aperture Terminal, vaak afgekort tot VSAT,

is een grondstation dat draadloos in verbinding staat met een communicatiesatelliet. Het grondstation gebruikt voor het zenden en ontvangen een kleine, meestal parabolische schotel. De scheepvaart is één van de toepassingen waarvoor VSAT wordt gebruikt, gezien de nood aan datacommunicatie van/naar verafgelegen gebruikers. Omdat heel wat rederijen interesse uitten om een dergelijk toestel te laten plaatsen, heeft de Rederscentrale reeds begin 2015 een projectvoorstel uitgewerkt.

Eind mei 2015 werd deze ingediend bij het departement Landbouw en Visserij. Het project kadert eveneens binnen het werkingsveld van het Zeevissersfonds via de betrokkenheid van een fonds voor bestaanszekerheid met veiligheid op het werk, hier specifiek aan boord van vissersvaartuigen. Met de ontvangst van de notificatie van steunverlening begin december 2016 werd het projectvoorstel officieel goedgekeurd.

Momenteel is het team projectcoördinatie van de Rederscentrale bezig met de administratieve afhandeling van het project. Rederijen die voldoen aan de aanvaardingscriteria kunnen nog tot eind februari hun factuur en betalingsbewijs indienen bij het secretariaat.

LED-verlichting aan boord

LED staat voor Light Emitting Diode en heeft als grootste voordeel dat het een lange levensduur heeft. Met een levensduur van soms wel 50.000 branduren dienen LED lampen niet snel vervangen te worden, wat resulteert in lage onderhoudskosten en energiebesparing. Halogeenverlichting moet het doorgaans stellen met 2.000 branduren. LED lampen bevatten ook geen gloeidraad die vaak stuk gaat zoals bij traditionele verlichting. Het plaatsen van de verlichting in de masten en bruggen brengt daarenboven veiligheidsrisico's met zich mee, wat sterk wordt verminderd gezien de langere levensduur van LED. Andere voordelen van LED zijn:

- LED is een puntverlichting; hiermee kan je het licht dus veel beter en preciezer positioneren op de plek waar je dat wenst.
- LED verlichting is slagvast en schokbestendig. De lampjes zijn haast onbreekbaar en zijn zeer goed bestand tegen koude en trillingen. De gebruikte halfgeleider zit mooi verpakt in een omhulsel van epoxyhars, dat waterbestendig is.
- LED verlichting geeft geen ultraviolette of infrarode straling af. Dat maakt de lichtgevende diodes geschikt voor heel veel toepassingen.
- LED verlichting heeft geen opwarmtijd nodig zoals spaarlampen.



- LED verlichting is milieuvriendelijk. Bij het productieproces van LED wordt er geen zwavel gebruikt. Bovendien bevatten LED lampen geen fluorescerend poeder, kwikdampen en andere gevaarlijke metalen zoals bij spaarlampen en TL lampen. De lampen zijn volledig recycleerbaar. De totale CO₂-uitstoot vermindert aangezien de LED lampen minder energie verbruiken.

MaViTrans: Markterkenning voor een Visserij in Transitie

Het MaViTrans-project, bestaande uit de sub-projecten MaViTrans Market en MaViTrans Support, is het vierde project binnen een traject dat in 2011 werd opgestart met als doel de duurzaamheid van Belgische vis te erkennen en te valoriseren. Dit traject vloeide rechtstreeks voort uit de ondertekening van het convenant ter bevordering van een duurzame Vlaamse visserijsector. De VALDUVIS-tool wordt beschouwd als het instrument dat de verduurzaming van de Vlaamse visserijsector zoals beschreven in Vistraject meetbaar maakt.

Het MaViTrans-project kan beschouwd worden als de eerste concrete implementatie van de informatie gegenereerd door de VALDUVIS-tool. Gesteund door het departement voor Landbouw- en Visserij, werkt de Rederscentrale in nauwe samenwerking met het ILVO een voorstel uit voor een breed gedragen markterkenning gekoppeld aan een verbetertraject.

De beide sub-projecten hebben dezelfde doelstellingen, werkpakketten en partners maar hebben een verschillende focus en promotor. MaViTrans Market heeft als promotor Rederscentrale en focust vooral op stakeholderparticipatie, de lancering van de markterkenning, communicatie en promotie. MaViTrans Support heeft als promotor ILVO en focust op het uitwerken van de verbetertrajecten, het opvolgen van de evolutie betreffende duurzaamheid en datamanagement. MaViTrans Market en MaViTrans Support zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en kunnen niet afzonderlijk worden uitgevoerd.

Om deze duurzame ontwikkeling mogelijk te maken worden vaartuigen gestimuleerd om deel te nemen aan wetenschappelijk onderbouwde verbetertrajecten waarin door ILVO vaartuigspecifieke duurzaamheidsadviezen uitgewerkt worden in samenspraak met de reder. Deze adviezen zijn gebaseerd op de kennis en ervaring die werd opgebouwd in voorgaande VALDUVIS-projecten en op nieuwe inzichten die ontstaan zijn uit de gesprekken tussen onderzoekers en reders. Wanneer een reder zich vrijwillig engageert om de duurzaamheid van zijn vaartuig te verbeteren en hij aan een aantal bepalingen voldoet, krijgt zijn vaartuig een duurzaamheidserkenning ('vaartuig in verbetertraject').

Het projectvoorstel omvat een gefaseerde introductie van de markterkenning, waarbij op korte termijn (juni 2017) een erkenning op vaartuigniveau kan worden geïmplementeerd. In de maanden die daarop volgen, wordt een gedragen voorstel uitgewerkt om de markterkenning in een volgende fase te brengen, namelijk tot op het niveau van visbestand (combinatie vissoort en vangstgebied). MaViTrans wordt één van de onderwerpen op de ledenvergadering van de Rederscentrale van 31 januari.

Brexit

Verskillende visserijvertegenwoordigingen uit EU lidstaten, waaronder België, maken zich zorgen wat de gevolgen kunnen zijn van de Brexit (samenstelling van 'Britain' en 'exit'; uittreding van Groot-Brittannië uit de Europese Unie). Belgische vissersvaartuigen halen tot de helft van hun vangsten uit Britse wateren en de Brexit kan ingrijpende wijzigingen in het visserijbeleid teweegbrengen. Verder gelooft Groot-Brittannië ook dat de Brexit zal resulteren tot betere vangstmogelijkheden voor de Britten omdat het Verenigd Koninkrijk een eigen stoel aan de onderhandelingsstafel zal krijgen in plaats van afhankelijk te zijn van een EU-onderhandelaar om een goed akkoord te sluiten. Het Britse ministerie van visserij heeft reeds gewaarschuwd dat de onderhandelingen die zullen moeten worden gevoerd om een nieuw Brits Visserijbeleid te creëren en om een nieuwe relatie met de EU op te bouwen over kwesties zoals de toegang tot de wateren en quota van de lidstaten, zwaar zullen wegen.

Om alle ontwikkelingen nauw op te volgen en snel te kunnen anticiperen gaat de Rederscentrale samen met visserijvertegenwoordigingen uit andere Europese lidstaten, die getroffen kunnen worden door de Brexit een coalitie vormen. In samenspraak met alle leden van de coalitie werd uiteindelijk gekozen om een samenwerking aan te gaan met een toonaangevend public affairs- en communicatiebureau dat gespecialiseerd is in zaken die verband houden met risico's aangaande regelgeving en politiek, belangenbehartiging, reputatievorming en procesvoering. De gekozen

partner heeft daarenboven ervaring in verschillende beleidsdomeinen waaronder ook de visserijsector.

Met deze samenwerking wil de coalitie de belangen van de verschillende visserijsectoren tijdens de onderhandelingen in het kader van de Brexit verdedigen. De ontwikkelingen en de gevolgen, zowel op ecologisch, sociaal als economisch vlak, zullen nauw opgevolgd worden. Meer specifiek wil de Rederscentrale via deze samenwerking de duurzame visserijactiviteiten van Belgische vaartuigen waarborgen door onder andere ervoor te zorgen dat Belgische vissers blijvende toegang verleend krijgen tot de Britse wateren. Het is belangrijk om vanaf het begin van de onderhandelingen mee aan tafel te zitten zodat er rekening kan worden gehouden met de in vergelijking kleine visserijsector, waarvoor de Brexit wel eens grote gevolgen zou kunnen hebben.

Verder verloop

De Rederscentrale hoopt op een positieve evaluatie van de ingediende projecten. Het beoordelingscomité van de Vlaamse overheid evalueert projecten aan de hand van de algemene doelstellingen die gelinkt zijn aan de selectiecriteria die voor elke soort maatregel vastgelegd zijn in het Belgisch Operationeel Programma. In afwachting van een reactie van dit beoordelingscomité, werkt de Rederscentrale verder aan een aantal andere projectideeën om deze tegen de volgende indieningsdata (15 april, 15 juli en 15 oktober) afgewerkt te hebben.

JV ■

Opleidingen 2017

Opleidingen en onderwijs zijn thema's waar de Rederscentrale als sectorvertegenwoordiger veel belang aan hecht. Het is immers van essentieel belang dat er een voldoende instroom is van gekwalificeerd personeel om aan de huidige regelgeving inzake vaarbevoegdheidsbewijzen te voldoen.

De Rederscentrale is daarom verheugd dat men in samenwerking met de verschillende partners erin geslaagd is om reeds diverse opleidingen te organiseren. Op dit moment hebben vijf deelnemers de drie weken durende opleiding motorist 221 kW voltooid. We hopen alvast op een positief eindresultaat. Vanaf maandag 30 januari tot en met 2 juni 2017 staat de opleiding stuurman/schipper op het programma. In het najaar (rond de herfstvakantie) ten slotte wordt naar jaarlijkse gewoonte ook de cursus roerganger opnieuw georganiseerd. De volgende opleiding motorist 750 kW is gepland in het voorjaar van 2018. Geïnteresseerden voor de bovenstaande vermelde cursussen kunnen contact opnemen met het Zeevissersfonds (059 50 95 55 of info@zeevissersfonds.be), waar net als bij de vorige opleidingen de inschrijvingen worden gecoördineerd.

Tevens kunnen wij melden dat er via de Rederscentrale verschillende vacante plaatsen zijn voor de opleidingen

GMDSS GOC (A4). Deze cursussen worden in samenwerking met het VDAB opleidingscentrum te Zeebrugge georganiseerd. In bijgevoegde tabel kan men de data terugvinden voor de GMDSS opleidingen in 2017. Geïnteresseerden hiervoor kunnen steeds contact opnemen met het secretariaat van de Rederscentrale (059 32 35 03 of rederscentrale@online.be).

Data – GMDSS GOC
03/04/2017 - 14/04/2017
19/06/2017 - 30/06/2017
28/08/2017 - 08/09/2017
16/10/2017 - 27/10/2017
04/12/2017 - 15/12/2017

CV ■

Directiewissel in de Vlaamse Visveiling

Op 10 januari ontving de Rederscentrale niet alleen nieuwjaarswensen vanuit de Vlaamse Visveiling maar ook een officiële mededeling in verband met wijzigingen in het bestuur van hun organisatie.

Dat er al een tijdje een nieuwe wind waait in de Vlaamse Visveiling (VLV), hoeft geen betoog. Eind 2015 nam oud-voorzitter van de Boerenbond Piet Vanthemsche, de fakkel over van Noël Devisch als voorzitter van de VLV. Nu Johan Van de Steene een punt zet achter zijn 29-jarige loopbaan als algemeen directeur van de VLV, zal Sylvie Becaus de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van hem overnemen. Sylvie deed de voorbije jaren al heel wat ervaring op binnen het European Food Centre (EFC), onder andere als algemeen directeur van Zeebrugge Food Logistics (een dochteronderneming van EFC). Ook is ze sinds eind 2014 benoemd als bestuurder van de VLV. Hoewel Johan meer tijd wil nemen voor zijn familie en hobby's, heeft hij de opdracht aanvaard om verder het cluster EFC in Zeebrugge en Oostende uit te bouwen. Zo kan de groep nog steeds beroep doen op zijn rijke kennis en ervaring, vooral in het kader van enkele specifieke dossiers met betrekking tot de visserij.

Ook Marie Jeanne Becaus-Pieters geeft de fakkel door aan dochter Sylvie als afgevaardigd bestuurder. Zij blijft echter actief als lid van de Raad van Bestuur van de Vlaamse Visveiling.



De Rederscentrale wenst hierbij de heer Johan Van de Steene te bedanken voor zijn jarenlang inzet en passie voor de visserijsector en hoopt dat het aantreden van een nieuwe generatie een positieve boost zal geven aan het uitbouwen van een vernieuwde en toekomstgerichte visie. Wij wensen Sylvie Becaus dan ook alle succes met haar nieuwe functie en kijken uit naar een constructieve samenwerking tussen de veiling en de producentenorganisatie.

CV ■

Aanvoer & besomming

Belgische vaartuigen in Belgische havens

December 2016

	Gewicht (kg)	Waarde (€)	G.P. (€/kg)
Stedelijke vismijn Nieuwpoort	28.998	90.635	3,13
Vlaamse Visveiling	1.603.082	5.317.386	3,32
TOTAAL	1.632.080	5.408.021	3,31

Januari-December 2016

	Gewicht (kg)	Waarde (€)	G.P. (€/kg)
Stedelijke vismijn Nieuwpoort	200.323	1.018.143	5,08
Vlaamse Visveiling	16.511.678	63.939.455	3,87
TOTAAL	16.712.001	64.957.598	3,89

Stand der vangsten

	VISBESTAND ¹		QUOTUM 2017	AANVOER	%
	Kabeljauw	IIIa(SK)	14	0	0,00
		Ila(EU);IIIa(≠SK,≠KT);IV	1.159	1,34	0,12
		VIIa	2	0	0,00
		VIIbc;VIIe-k;VIII;IX;X	109	0,97	0,89
		VIIId	88	3,05	3,47
		Totaal	1.372	5,36	0,39
			Schelvis	IIIa;IIIb-d(EU)	10
Ila(EU);IV	196			0	0,00
VIb,XII,XIV(EU+IW)	10			0	0,00
Vb,Vla(EU+IW)	4			0	0,00
VIIb-k,VIII,IX,X	86			1,37	1,59
VIIa	33			0	0,00
Totaal	339			1,37	0,40
	Zwarte koolvis	Ila(EU);IIIa;IIIbc(EU);IV	35	0	0,00
		VII,VIII,IX,X	6	0	0,00
		Vb(Faeröer)	56	0	0,00
		Totaal	97	0	0,00
	Witte koolvis	VII	378	0,40	0,11
	Leng	IIIa;IIIb-d(EU)	6	0	0,00
		IV(EU)	22	0,01	0,05
		V(EU+IW)	9	0	0,00
		VI,VII,VIII,IX,X,XII,XIV(EU+IW)	51	0,17	0,33
		IV(NW)	9	0	0,00
		Totaal	97	0,18	0,19
	Wijting	Ila(EU);IV	315	0,40	0,13
		VIIb-k	268	7,38	2,75
		Totaal	583	7,78	1,33
	Schol	IIIa(SK)	106	0	0,00
		Ila(EU);IIIa(≠SK,≠KT);IV	7.435	36,77	0,49
		VIIa	28	0	0,00
		VIIde	1.640	308,79	18,83
		VIIIfg	55	2,61	4,75
		VIIhjk	8	0	0,00
		Totaal	9.272	348,17	3,76
	Tong	II,IV(EU)	1.343	9,79	0,73
		VIIa	10	0	0,00
		VIIId	746	30,91	4,14
		VIIe	42	0,06	0,14

¹ EU=EU-wateren; IW=internationale wateren; NW=Noorse wateren; SK=Skagerrak; KT=Kattegat

	VISBESTAND ¹		QUOTUM 2017	AANVOER	%	
Tong	VIIIfg		526	9,49	1,80	
	VIIHjk		32	0	0,00	
	VIIIab		42	0	0,00	
	Totaal		2.741	50,25	1,83	
Tarbot en griet	Ila,IV(EU)		339	9,27	2,73	
Rog	IIla,IV(EU)		232	6,27	2,70	
	VIab,VIIa-c,VIIe-k(EU)		762	12,16	1,60	
	VIIId(EU)		96	15,64	16,29	
	VIII,IX(EU)		8	0	0,00	
	Totaal		1.098	34,07	3,10	
Golfrog	VIIId(EU)		2	1,59	79,50	
Schar en bot	Ila,IV(EU)		503	0,37	0,07	
Tongschar en witje	Ila,IV(EU)		371	0,48	0,13	
Roodbaars	Vb(Faeroer)		3	0	0,00	
Doornhaai	Ila,IV(EU)		20	0	0,00	
Andere soorten nozo	IV(NW)		52	0	0,00	
Makreel	Ila(EU);IIla;IIlbc(EU);IV		639	0	0,00	
Sprot	IIa,IV(EU)		316	0,01	0,00	
	VIIId		21	0	0,00	
	Totaal		337	0,01	0,00	
Horsmakreel	IVbc,VIIId(EU)		16	1,03	6,44	
Heek	IIa,IV(EU)		56	0	0,00	
	Vb(EU+IW);VI,VII;XII,XIV(IW)		622	0,22	0,04	
	VIIIabde		20	0	0,00	
	Totaal		698	0,22	0,03	
Zeeduivel	IV(NW)		45	0	0,00	
	IIa,IV(EU)		478	0,15	0,03	
	VI;Vb(EU+IW);XII,XIV(IW)		275	0	0,00	
	VII		3.097	26,08	0,84	
	Totaal		3.895	26,23	0,67	
Schartong	IIa,IV(EU)		8	0	0,00	
	VII		370	2,53	0,68	
	Totaal		378	2,53	0,67	
Langoustine	Ila,IV(EU)		1.048	3,89	0,37	
Haring	I,II(EU+IW)		15	0	0,00	
	IVc,VIIId(≠Blackwater-bestand)		9.308	0,04	0,00	
	Totaal		9.323	0,04	0,00	



Binnen het project TECHVIS wordt door ILVO het initiatief genomen om een Kenniskring “Innoverend vissen” op te richten, dit om samen met de brede visserijsector het informeren, verbeteren, ontwikkelen en toepassen van duurzame visserijtechnieken en werkwijzen in de praktijk te brengen. Deze Kenniskring wil de ervaring en kennis die reeds aanwezig is in de visserijsector en de wetenschap samenbrengen en verder aanscherpen om deze vervolgens te vertalen in concrete en realistische acties die bijdragen tot het verduurzamen en rendabeler maken van de sector.

*Vragen, ideeën, samenwerken, ... ?
Laat het de Kenniskring “Innoverend Vissen” weten!*

www.facebook.com/ILVOinnoverendvissen
els.vanderperren@ilvo.vlaanderen.be,
bart.verschueren@ilvo.vlaanderen.be, 059/56 98 75



Pulsvisserij op garnalen: goede resultaten, verdere verfijning

De efficiëntie van de garnalenspuls wordt nog maar eens bevestigd door de resultaten van vangstvergelijkingen op de O.82, met 15% meer consumptiegarnaal. Een reductie van de bijvangst blijkt sterk afhankelijk van het aantal klossen op de pees: bij 22 klossen blijft de bijvangst van vissen en ongewervelden ongewijzigd ten opzichte van een klassiek vistuig. Om die bijvangst te verminderen moet dus gestreefd worden naar minder klossen. In 2017 wordt het garnaalpulstuig verder verfijnd, met testvaarten op de O.81 met een pulstuig in een vleugelprofiel, en met testen naar een kortere pulsduur aan boord van de Duitse RV Solea.

Resultaten pulsvisserij op garnalen met O.82

O.82 ‘Nautilus’ vist ondertussen meer dan twee jaar met de puls op garnaal. In het kader van het VLAIO project voert ILVO wetenschappelijk onderzoek uit aan boord. Gedurende een periode van een jaar vonden vangstvergelijkingen plaats met een klassiek garnaaltuig aan de ene kant en een garnaalpulstuig aan de andere kant. Elk kwartaal waren drie onderzoekers aan boord om gedurende een drietal nachten de volledige vangstsamenstelling te analyseren. De gegevensanalyse van een totaal van 62 bemonsterde slepen toont resultaten die vergelijkbaar zijn met de reeds eerder gedane observaties in Nederland. De waarnemingen zijn ook vrij constant en zetten zich door over het ganse jaar. Er lijken dus geen al te grote effecten te zijn van de seizoenen op de vangstverschillen. Tijdens de gesampelde trips in maart, juni en december werden significant meer consumptiegarnalen gevangen met het pulstuig. Gemiddeld over alle trekken samen werd per uur 17,8 liter garnaal gevangen met het klassieke tuig en 20,5 liter met het pulstuig, een verschil van 15,3%.

Uitgedrukt per liter consumptiegarnalen nam de bijvangst van ondermaatse garnalen af met gemiddeld 25,4%. De bijvangst van vissen en ongewervelden (niet-garnalen) per liter consumptiegarnalen was gelijklopend voor beide vistuigen. Uitgedrukt per uur vissen was deze bijvangst zelfs groter met het pulsvistuig. Dit laatste wijkt sterk af van de experimenten op de Nederlandse garnalenkotter HA.31 in 2014, waar een spectaculaire teruggooireductie werd gerealiseerd. Dit verschil is in belangrijke mate

toe te schrijven aan het aantal klossen dat wordt gebruikt in het pulstuig. Minder klossen betekent meer ontsnappingsruimte tussen de klossen. Op O.82 worden 22 klossen toegepast in een rechte klossenpees. In Nederland werd het aantal klossen een tijd terug reeds beperkt in de technische eisen tot maximaal 14. Inzake het verhogen van de selectiviteit van de pulsvistuigen zijn een aantal oplossingen voorhanden. Vissen met minder klossen is daar één van. Verder speelt ILVO met het idee om testen uit te voeren met een volledig dichtgemaakte netopening. Een netpaneel in grote mazen van bijvoorbeeld 70 mm zou kunnen verhinderen dat niet-garnalen het net binnenkomen, terwijl garnalen onder invloed van de puls toch doorheen de mazen springen.

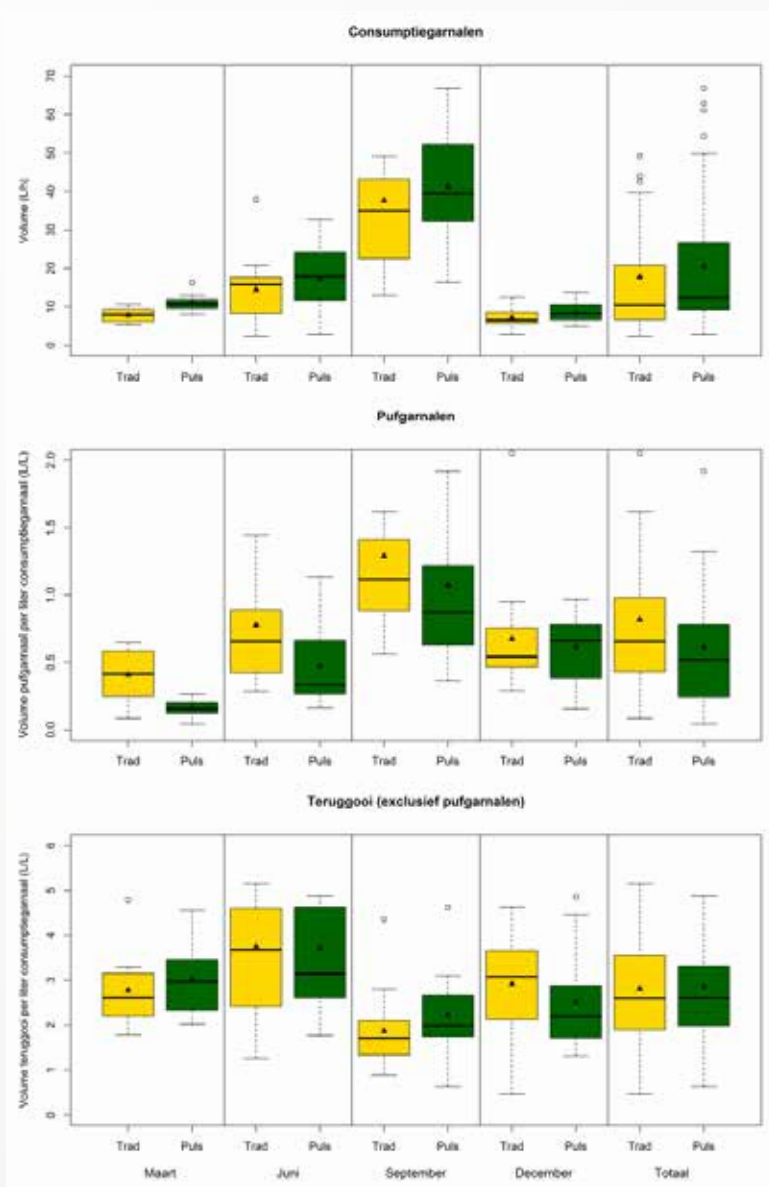
Onderzoek in het vooruitzicht

Ondertussen gaat het Techvis project stilaan de laatste fase in, met minder dan een jaar voor de boeg. Een belangrijke doelstelling was de technische doorontwikkeling van het pulssysteem. Een pulstuig met modulaire elektronica, weggewerkt in een vleugelprofiel is momenteel klaar voor toepassing op een tweede vaartuig. Het vaartuig O.81, voorheen N.58, werd hiervoor geselecteerd en wordt momenteel vernieuwd en vaarklaar gemaakt in Polen.

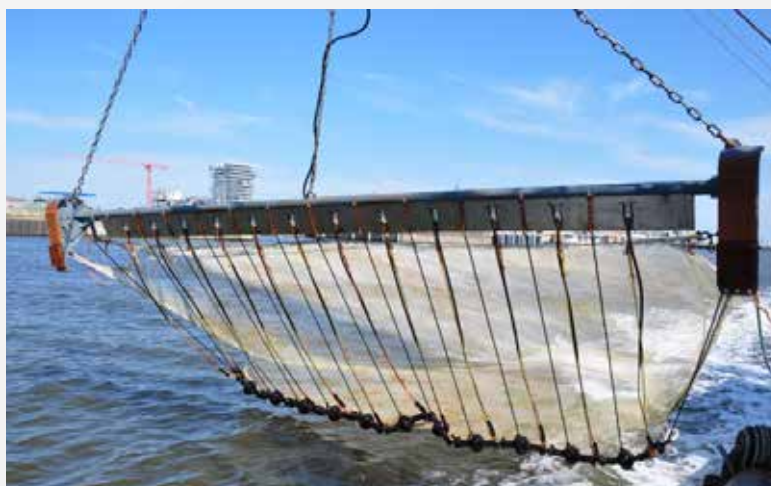
In september 2016 vond nog een interessant experiment plaats in het labo in Oostende. ILVO, Ifremer (Lorient) en Thünen-Institut (Rostock) zochten samen uit of kleine wijzigingen aan de puls kunnen leiden tot variaties in de springrespons. Een hoop levende garnalen, aangevoerd door O.82, werd enerzijds blootgesteld aan een variabel aantal pulsen (blootstellingstijd) en anderzijds een kortere pulsduur. Ook het effect van lage en hoge watertemperatuur werd hierin meegenomen. Met een highspeed camera werd de springrespons van alle garnalen gefilmd. Nadien werd het traject van elke garnaal softwarematig geanalyseerd. Een belangrijk besluit is dat een kortere pulsduur van 0,3 milliseconde even efficiënt blijkt te zijn als de huidige pulsduur van 0,5 milliseconde. Dit betekent dat nog minder elektrische energie nodig is om hetzelfde resultaat te bereiken.

Om de conclusies van deze labo-experimenten te toetsen aan de praktijk wordt eind maart het Duitse onderzoeksvaartuig Solea ingezet door ILVO en Thünen-Institut. Er zal vergelijkend gevist worden met 2 identieke pulsvistuigen. Stapsgewijs zal onderzocht worden hoe kleine wijzigingen in één van de 2 vistuigen kunnen leiden tot verschillende resultaten. De belangrijkste doelstelling is op zoek te gaan naar de ideale lengte en positie van de pulsstrengen in het pulstuig, rekening houdend met de uitkomst van de labo-experimenten.

Contact: Bart.Verschuere@ilvo.vlaanderen.be



Boxplots: Boxplots met de volumes van de verschillende vangstfracties met het traditionele vistuig (Trad, geel) en het pulstuig (Puls, groen).



Het modulaire pulsvistuig met hydrodynamisch efficiënt vleugelprofiel en ingebouwde elektronica.

Oproep: Bijzitters voor de Onderzoeksraad voor de scheepvaart

Via de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, werd de Rederscentrale op de hoogte gesteld dat de Onderzoeksraad voor de scheepvaart, in de volksmond vaak 'de groene tafel' genoemd, op zoek is naar bijzitters voor hun rechtscollege. Het uitgelezen moment om de geschiedenis, werking en de samenstelling van de Onderzoeksraad eens nader te bekijken.

Geschiedenis

De Onderzoeksraad voor de scheepvaart werd krachtens de wet van 30 juli 1926 opgericht. Dit administratief rechtscollege heeft tot taak de oorzaken van scheepvaartongevallen op Belgische visserij- en koopvaardischepen op te sporen en vast te stellen. De Onderzoeksraad voor de scheepvaart oefent disciplinaire rechtsmacht uit over kapiteins, schippers, dek- en machineofficiëren, alsook over iedere persoon die verantwoordelijkheid draagt voor de wacht of belast is met het besturen van het schip. Voor vissersvaartuigen betekent dit dat de raad in principe bevoegd is voor alle bemanningsleden. De raad dient ook de vergrijpen op te sporen die onder de wet op het 'Tucht- en strafwetboek voor koopvaardij en zeevisserij' vallen.

De wet van 6 april 1995 op de zeeverontreiniging bepaalt dat de beslissingen van de scheepvaartininspectie om schepen aan te houden, in beroep kunnen worden voorgelegd aan de Onderzoeksraad voor de scheepvaart. Ongeacht de vlag die een schip voert, kan de Onderzoeksraad een onderzoek instellen naar de oorzaken van de verontreiniging in de maritieme gebieden waarover België de rechtsmacht uitoefent. De diensten van de scheepvaartpolitie zijn belast met de vaststelling van inbreuken op deze wetten. Zij stellen processen-verbaal op en sturen die door naar de bevoegde procureur des Konings en terzelfder tijd ook naar de Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de scheepvaart, vermits dergelijke inbreuken zowel tuchtrechtelijk als strafrechtelijk bestraft kunnen worden.

Werking

Het is de voorzitter die de Onderzoeksraad bijeenroep, al dan niet op verzoek van de Rijkscommissaris. De voorzitter zet de feiten uiteen en na de Rijkscommissaris gehoord te hebben, beslist de raad of er een onderzoek dient te worden ingesteld. In bepaalde gevallen is de Onderzoeksraad evenwel altijd verplicht een onderzoek in te stellen. Dat is het geval wanneer er een overlijden is, er zware lichamelijke letsels zijn, bij het verlies van een schip, bij de aanvaring van een vastliggend of drijvend lichaam, bij schade aan een ander schip veroorzaakt op andere wijze dan aanvaring, bij strandings, brand en stoffelijke schade waardoor de zeewaardigheid van het schip in gedrang komt.

Het is de Rijkscommissaris die de dagvaardingen van de getuigen opstelt. Van de verhoren wordt een proces-verbaal opgemaakt. De raad mag zich tevens aan boord van een schip begeven om de zaak te onderzoeken. Ze mogen eveneens getuigen verhoren en de neerlegging van bewijsstukken bevelen. De raad kan een beroep doen op deskundigen om een (geneeskundig) onderzoek te laten uitvoeren. Indien de betrokkene zich in het buitenland bevindt, kan de raad de opdracht geven aan consuls om getuigenverklaringen af te nemen. De rechtszittingen zijn

openbaar en de beslissingen worden publiekelijk uitgesproken. De Onderzoeksraad voor de scheepvaart vonnist bij arrest; de uitspraken zijn derhalve niet vatbaar voor hoger beroep. Het is wel mogelijk in cassatie te gaan of eerherstel te bekomen (behalve na definitieve intrekking van het brevet).

Mogelijke tuchtstraffen die de Onderzoeksraad kan uitspreken zijn:

- een waarschuwing;
- een vermaning;
- een degradatie naar een lagere functie;
- een tijdelijke of definitieve schorsing van diploma's of vergunningen.

De raad mag geen feiten die ouder dan 12 maanden zijn in behandeling nemen; de uitspraak dient binnen de 24 maanden na de inleiding van de zaak te vallen.

Samenstelling

De Onderzoeksraad voor de scheepvaart is gevestigd op twee plaatsen: één voor de koopvaardij te Antwerpen en één voor de zeevisserij in Oostende. Er is een griffier aangesteld die de archieven van beide locaties beheert in Antwerpen. De Onderzoeksraad voor de scheepvaart is samengesteld uit een voorzitter, ondervoorzitter en tien bijzitters (gebrevetteerden die gevaren hebben). De leden van de raad worden door de koning benoemd voor een termijn van zes jaar en zijn herkiesbaar. Tevens worden bij de Onderzoeksraad een Rijkscommissaris en een toegevoegd rijkscommissaris aangesteld. Zij worden benoemd en afgezet door de koning op voordracht van de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer.

De voorzitter en ondervoorzitter van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart zijn respectievelijk, de heer Antoon Verstreken en Paul De Baets. Christophe Swolfs is de huidige Rijkscommissaris en Steven Werkers, attaché bij de FOD Mobiliteit en Vervoer, werd benoemd tot toegevoegd rijkscommissaris. In 2008 zetelden er nog zes ervaringsdeskundigen uit de visserij als bijzitter in de raad, nu officieel nog slechts drie: Johan De Groote, Willy Lepeire en Gilbert Ghewy. De overige bijzitters zijn vooral kapiteins ter lange omvaart en attachés bij de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De raad is op zoek naar nieuwe bijzitters met kennis van de visserij, daarom publiceren wij op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer bijgevoegde oproep. Ook als producentenorganisatie, maar vooral als beroepsvereniging, vindt de Rederscentrale het belangrijk om extra bijzitters met kennis van het reilen en zeilen in de visserijsector aan te stellen, dit om er op toe te kijken dat er met alle aspecten van het vissersberoep wordt rekening gehouden bij de beoordelingen aan de 'groene tafel'.

Oproep: Bijzitters voor de Onderzoeksraad voor de scheepvaart

De Onderzoeksraad voor de scheepvaart heeft tuchtrechtelijke bevoegdheid over de bemanning aan boord van Belgische vissersvaartuigen. De Onderzoeksraad voor de scheepvaart bestaat uit een voorzitter en ondervoorzitter afkomstig uit de magistratuur. Daarbij wordt er ook een beroep gedaan op bijzitters die deelnemen aan de beraadslaging. Dit zijn mensen met ervaring uit de sector. De Onderzoeksraad is op zoek naar extra leden, meer bepaald een (ex-)motorist en een (ex-)schipper onbepaald vaargebied. De Onderzoeksraad heeft ongeveer vijf zittingen per jaar die plaatsvinden op woensdagnamiddag. Per zitting krijgt u een vergoeding van 50 euro. Indien u interesse heeft om bijzitter te worden voor de Onderzoeksraad voor de scheepvaart, gelieve contact op te nemen op volgend e-mailadres: rijkscommissariaat.scheepvaart@mobilit.fgov.be.

CV ■

Previs – Actieplan bij arbeidsongevallen

Previs is een project van het Zeevissersfonds en staat voor Preventie van arbeidsongevallen aan boord van vissersvaartuigen. Previs onderzoekt in samenwerking met een externe dienst voor preventie en bescherming op het werk elk arbeidsongeval dat zich voordoet aan boord van een vissersvaartuig. Op woensdag 11 januari ging een Previs Stuurgroep door. Er werd voor zover mogelijk een stand van zaken besproken van het onderzoek naar het tragische ongeval met de Z.582. In dit artikel wordt een toelichting gegeven over een aantal andere onderwerpen die op deze vergadering aan bod kwamen.

Procedure arbeidsongeval

Een arbeidsongeval is vlug gebeurd, maar kan misschien voorkomen worden. Vanuit Previs wordt dagelijks gewerkt aan preventie van arbeidsongevallen in de visserij. Wanneer er zich een ernstig arbeidsongeval voordoet, dan helpt Previs in samenwerking met de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk, Provikmo, om het te onderzoeken en om maatregelen voor te stellen aan de reder om dergelijke ongevallen te voorkomen. Er wordt ook altijd nagezien of bepaalde maatregelen ook door de andere reders genomen moeten worden en of de voorzienige uitrusting gepast is voor de risico's. Op het einde van het onderzoeksverslag van een ernstig arbeidsongeval is een actieplan opgenomen voor de reder en voor de medewerkers van Previs. Voor heel wat items begeleidt Previs collectief de reders, maar uiteindelijk blijft het de reder zelf die als werkgever de veiligheid moet aanpakken.

Het is dan ook de bedoeling, in het belang van de veiligheid van de vissers, dat de voorgestelde maatregelen of eventuele alternatieve maatregelen gepland en uitgevoerd worden. Zo is het belangrijk dat een correcte rapportering gebeurt van arbeidsongevallen. De Rederscentrale kreeg vanuit Previs de vraag om nogmaals te benadrukken dat het omstandig verslag van een arbeidsongeval (deel B) daarom moet aangevuld worden door de reder en teruggestuurd worden naar het secretariaat van Previs, Wandelaarikaai 4, 8400 Oostende.

Procedure bij repatriëring

Bij een arbeidsongeval aan boord of een plotse ziekte-toestand dient de schipper het nodige te ondernemen om het getroffen bemanningslid zo snel mogelijk de nodige medische zorgen te laten verstrekken. Dikwijls dient men hiervoor terug te keren naar de dichtstbijzijnde haven of moet de hulp worden ingeroepen van een helikopter.

Het bemanningslid wordt op zee door een helikopter of reddingsboot geëvacueerd of het bemanningslid wordt

door het vaartuig zelf in een haven overgedragen aan de hulpdiensten. De procedure daarbij is dat schipper of reder de gegevens (adres en telefoonnummer) van de bemanning (hospitaal/hulpdienst) dient te noteren.

Om een ongeval onder de verzekeringspolis van het Zeevissersfonds aan te geven, moet naar IPA Assistance gebeld worden via de directe lijn voor aangifte: +32 2 552 53 85 (24 op 24 uur - 7 dagen op 7).

De nodige gegevens dienen bijgehouden te worden: aard van de verwondingen, waar het slachtoffer naar toe werd gebracht en een telefoonnummer of adres van die plaats. Geef ook de naam van de rederij, naam en nummer van het vaartuig en de identiteit (rijksregisternummer, naam, adres en geboortedatum) van het slachtoffer door en een nummer waarop men de reder kan bereiken.

Een melding van het ongeval bij verzekeringskantoor Callant op het nummer +32 50 34 33 23 maakt ook deel uit van de procedure. Zij zullen de reder en/of schipper bijstaan en informeren over het verdere verloop van het dossier. Ten slotte wordt bij een arbeidsongeval ook gevraagd om melding te doen bij preventiecoördinatoren Ronny Lagast en Luk Louwagie van Previs (+32 59 50 95 55).

Giek in vrije val

Begin deze maand werd opnieuw melding gemaakt van een giek in vrije val. Dit is al minstens het derde voorval sinds ruim één jaar. Deze keer kwam een giek op de kaai onverwacht terecht op een bestelwagen van scheepsbouwer Bema. Previs is zich ervan bewust dat een beveiligingssysteem toegepast op de volledige vloot hoogdringend is en is in contact met de instanties die een oplossing kunnen bieden. Binnenkort worden alle reders individueel aangeschreven door Previs omtrent de procedure. Er wordt op gemikt om de volledige vloot zo snel mogelijk uit te rusten met het beveiligingssysteem.



Stabiliteit van de SumWing

Previs bestudeert momenteel een oplossing voor de stabiliteit van de SumWing wanneer het tuig op dek staat, bijvoorbeeld tijdens het stomen naar de visgronden. Zonder afdoende borging is het tuig erg onstabiel en bestaat de kans dat het omvalt. De preventiecoördinatoren roepen reders/vissers op om mee te denken over een degelijk systeem voor het vastmaken van de SumWing wanneer die op het dek staat.

Defibrillator

Sinds het najaar van 2016 is het Previs-team bezig met de updates van de AED defibrillators aan boord van alle vissersvaartuigen. Dit is nodig voor de goede werking van het toestel. Zowel de batterijen als de patches worden nagzien en eventueel hernieuwd. Aan reders die nog geen update hebben laten uitvoeren, wordt gevraagd om zich te melden bij Previs wanneer een aanloop in een Belgische haven is voorzien.

Ook wordt aan alle reders gevraagd om een datum af te spreken voor een korte Refresher cursus over het gebruik van de defibrillator en reanimatie. Het is zeer belangrijk dat dit op geregelde basis opnieuw ingeoefend wordt.



Helmen

Via Previs is er ook voor gezorgd dat ergonomische veiligheidshelmen verdeeld zijn geweest onder de Belgische beroepsvissers. De reders zelf zijn ook betrokken geweest bij deze ter beschikking stelling en bij de bewustmaking van de bemanning. Voor hun eigen veiligheid tijdens activiteiten aan boord van hun vaartuig en op de kaai, worden ook helmen voor de reders voorzien.

Herkeuring automatisch opblaasbare reddingsvestjes

Heel wat reddingsvestjes, die zijn uitgerust met de man-over-boord zender Au10, zijn aan een herkeuring toe. Radio Holland is op de hoogte dat veel vestjes momenteel op geregelde basis een alarmsignaal geven. Zij gaan het nodige doen om de herkeuring zo efficiënt mogelijk te laten verlopen, teneinde het ongemak bij de bemanning snel te verhelpen. Sinds maandag 23 januari bezit Radio Holland een eigen testruimte in Zeebrugge, waardoor de vestjes ter plaatse kunnen worden herkeurd. Voor alle duidelijkheid: ondanks het alarmsignaal werd ons bevestigd dat de zwemvesten nog steeds naar behoren werken.

SM ■

Quotamaatregelen 2017

Zoals gewoonlijk heeft kort na het afronden van de onderhandelingen in de december ministerraad de Dienst Zeevisserij de aanvullende quotamaatregelen en de zeedagenregeling 2017 verspreid. Minister Joke Schauvliege heeft met het oog op de continuïteit van de quotabeheersmaatregelen, geopteerd om de bestaande regelgeving 2016 in grote lijnen verder te zetten. In 2017 wordt de aanlandingsplicht voor de demersale visserijen verder uitgerold, om in 2019 voor alle TAC-soorten van toepassing te worden.

Hierna volgt een overzicht. Voor verdere details wordt verwezen naar de brief van 22 december 2016 met kenmerk VIS/106.452.642/0758 ondertekend door diensthoofd ir. Marc Welvaert. Reders mogen altijd vragen ter verduidelijking richten aan het secretariaat van de Rederscentrale en/of de Quotacommissie.

Dagenbeperingen

- In 2017 mag een vissersvaartuig maximaal 275 vaartdagen verwezenlijken in alle gebieden samen.
- Het lange termijnplan voor kabeljauw werd herzien en de zeedagenbepering in de kabeljauwherstelgebieden verviel vanaf 1 januari 2017. Er blijft evenwel een capaciteitsbepering per vistuig bestaan op lidstaat niveau, maar dit wordt nationaal opgenomen. Daartoe moeten de lidstaten vismachtigingen uitreiken in functie van het vistuig waarmee er gewerkt zal worden en rekening houdend met een historische referentie. Naast het hervormde lange termijnplan voor kabeljauw bestaat er nog een herstelplan voor tong en schol Noordzee, zodat er nog

- een visserij-inspanningsbeperking wordt aangehouden voor de segmenten BT1 en BT2. De implicaties van die beperkingen en de praktische mogelijke modaliteiten worden momenteel nog onderzocht. Mogelijks volgen in januari 2017 bijkomende beperkingen in dit verband. Teneinde de Dienst toe te laten om specifieke vismachtigingen te kunnen uitreiken, werd gevraagd een keuze van vistuig, te gebruiken in de beschermde gebieden in 2017, in te vullen en over te maken voor 16 januari 2017.
- In het tongherstelgebied (VIIe) is er een maximum van 164 dagen in de zeedagenregeling-periode voor vaartuigen die een vismachtiging VIIe hebben. De visserij met borden valt niet onder deze dagenbepering.

Gesloten gebieden, visverboden en technische maatregelen

- Skagerrak en West van Schotland (VIa) zijn gesloten voor Belgische vaartuigen.
- De Keltische zee (VIIhjk) is enkel toegankelijk voor vaartuigen van het groot vlootsegment (GVS).

- De aanwezigheid van een vissersvaartuig in de Golf van Gascogne is verboden. Later op het jaar zal een specifieke regeling worden uitgewerkt.
- De spanvisserij op kabeljauw blijft verboden.
- Gedurende het volledige jaar 2017 is de visserij verboden in het Bristolkanaal (VIIIfg) voor vaartuigen van het klein vlootsegment (KVS), met uitzondering van de vaartuigen die beschikken over een machtiging Bristolkanaal 2017, waarvoor het in de periode 1 februari 2017 tot en met 31 oktober 2017 is toegestaan in het gebied VIIIfg aanwezig te zijn. Deze vaartuigen zijn onderworpen aan een individueel tongquotumsysteem. Een minimale hoeveelheid van 4.000 kg tong per vaartuig wordt gegarandeerd. Indien er teveel inschrijvingen zijn in verhouding tot de beschikbare segmentquota, wordt er geloot. Voormelde regeling is niet van toepassing voor de vissersvaartuigen van meer dan 221 kW, die een toewijzing krijgen in functie van het motorvermogen.
- Naar analogie met voorgaande jaren wordt de Trevose box in het Bristolkanaal gesloten in de maanden februari en maart.
- Gezien de lage tong TAC in de Ierse zee, werd aan de minister voorgesteld een volledig verbod op de aanwezigheid van vissersvaartuigen in gebied VIIa in te stellen en te wachten tot januari 2017 om bijkomende beheermaatregelen uit te werken. In afwachting van deze bijkomende maatregelen wordt de tijdelijke sluiting van de zogenaamde Horse Shoe wel reeds vermeld. Voor details hierover verwijzen wij naar de officiële publicatie.
- Sterrog (IV en VIId), witte rog (in VII en VIII), Noorse rog (in VII), vleet, zee-engel, vioolroggen, reuzenhaai, witte haai, reuzenmanta, haringhaai, doornhaai, zaaghaaien en een aantal diepzeehaaien mogen niet aan boord worden gehouden.
- Het verbod op 'highgrading' blijft van toepassing.
- Vaartuigen uitgerust met TR3 (bordenvisserij op garnaal), dienen het vistuig gans het jaar uit te rusten met een zeeflap.
- De technische maatregel die in 2015 werd ingevoerd en die het gebruik van paneel voor de tunnel verplicht stelde in bepaalde gebieden (het zgn. Vlaams paneel) wordt behouden teneinde te kunnen genieten van een de minimis. Vanaf 1 januari 2017 is het verboden boomkortuigen onder zich te hebben en te gebruiken waarvan de laatste drie meter van de staart, vóór de kuil, niet bestaat uit netmateriaal met minimale maaswijdte van 120 mm, gemeten tussen de knopen.

Vangstbeperkingen

Alle maatregelen per kW zijn voor het GVS voor een beheerperiode van 6 maanden en voor het KVS van 10 maanden tenzij anders vermeld.

Schol

Noordzee

- KVS: 400 kg/kW
- GVS: 170 kg/kW

Van deze toegekende hoeveelheden mag er per vaartuig maximaal een hoeveelheid van 60 kg/kW vóór 15 maart 2017 worden opgevisst. Ingeval gedurende een visreis de vangsten zowel in de ICES-gebieden II, IV als VI de worden verwezenlijkt, worden de gevangen hoeveelheden schol in de Noordzee aan een beperking per zeereis onderworpen van 800 kg per vaartdag voor het KVS en 1.600 kg per vaartdag voor het GVS.

Andere gebieden

- KVS, op reisisbasis: 750 kg/dag in VIIde
50 kg/dag in VIIfg
- GVS, op reisisbasis: 1.500 kg/dag in VIIde
100 kg/dag in VIIfg
300 kg/dag in VIII
- GVS in VIIhjk: 1 kg/kW

In afwijking tot het voorgaande worden de plafonds voor schol in ICES-gebieden VIIde in de periode 1 januari tot 15 februari 2017 én zolang geen 27% van het quotum is opgevist, opgetrokken naar respectievelijk 1.200 kg (KVS) en 2.400 kg (GVS).

Tong

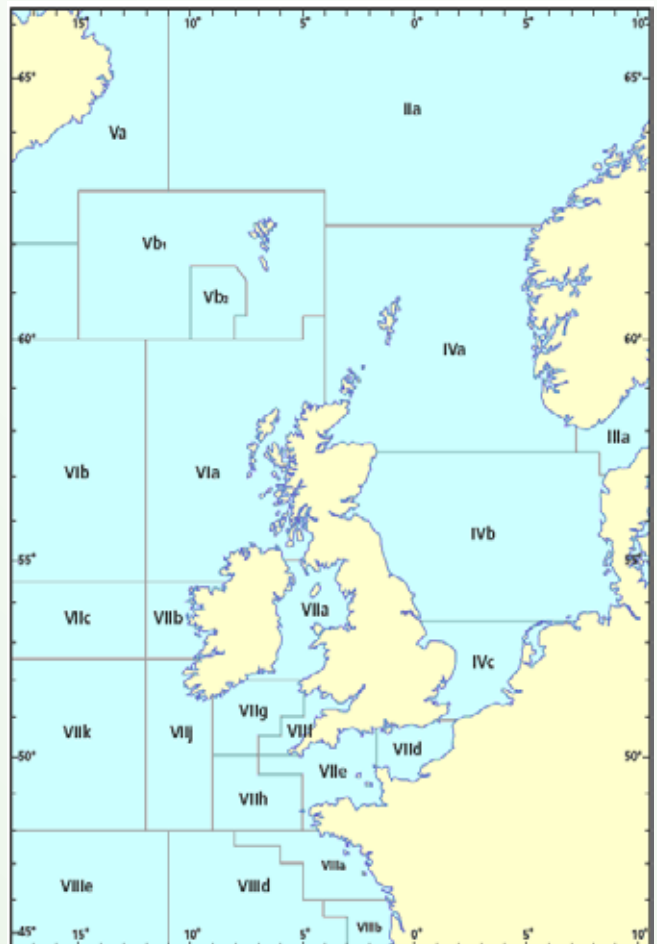
Noordzee

- KVS: 5.500 kg + 55 kg/kW
- GVS: 5.500 kg + 16 kg/kW
- Passieve visserij: 6.500 kg + 40 kg/kW voor de periode 1 januari tot 31 oktober 2017.

Ingeval gedurende een visreis, de vangsten zowel in de ICES-gebieden II, IV als VIId worden verwezenlijkt, worden de gevangen hoeveelheden tong in de Noordzee aan een beperking per zeereis onderworpen in functie van het aantal vaartdagen in de Noordzee en wel als volgt: 300 kg per vaartdag voor het KVS en 600 kg per vaartdag voor GVS.

VIIIfg

- KVS: Voor de vaartuigen die op de lijst vismachtiging Bristolkanaal staan, wordt een minimale hoeveelheid van 4.000 kg tong voor de volledige periode 1 februari tot 31 oktober 2017 per schip vastgesteld.
- GVS: 10 kg/kW.



VIIhjk

Voor het GVS wordt gewerkt met een dagplafond voor tong, namelijk maximaal 300 kg per vaartdag.

VIIa

Tot nader order gesloten.

VIIId

Gezien de toewijzing in functie van het motorvermogen, die bij wijze van proef in 2016 was ingesteld en uiteindelijk niet door de sector werd aangevraagd, wordt deze mogelijkheid niet langer voorzien. De tongvangst in de VIIId wordt beperkt tot 240 kg per vaartdag voor het KVS en 480 kg per vaartdag voor het GVS.

VIIle

De totale vangst voor de periode 1 januari t.e.m. 31 oktober 2017 is maximaal 1.500 kg tong per vaartuig.

Kabeljauw

Noordzee

Voor de toewijzing van vangstmogelijkheden van kabeljauw in de Noordzee wordt standaard gewerkt met zeereisplafonds. Aanvragen voor een toewijzing in functie van het motorvermogen konden worden ingediend tot 16 januari 2017. Voor de vissersvaartuigen uit het KVS en GVS, waarvoor een speciaal verzoek werd ingediend, wordt een hoeveelheid kabeljauw toegekend van respectievelijk 16 kg/kW en 10 kg/kW. Voor de vaartuigen uit het GVS die uitsluitend de passieve visserij beoefenen en waarvoor een speciaal verzoek werd ingediend wordt voor de periode 1 januari – 31 oktober 2017 een hoeveelheid toegekend van 16 kg/kW.

Anders geldt de volgende regeling:

- Vaartuigen uitgerust met de boomkor, op reisbasis van 1 januari t.e.m. 31 maart 2017: KVS 130 kg/dag, GVS 260 kg/dag. Vanaf 1 april t.e.m. 30 juni 2017: KVS 250 kg/dag, GVS 500 kg/dag.
- Vaartuigen niet uitgerust met de boomkor, op reisbasis van 1 januari t.e.m. 31 maart 2017: 390 kg/dag. Vanaf 1 april t.e.m. 30 juni 2017: 600 kg/dag.
- In de periode 1 april t.e.m. 30 juni 2017 worden deze hoeveelheden verhoogd met 300 kg per vaartdag indien het vaartuig gedurende de gehele reis actief was met TR1 of BT1.

VIIbc,e-k, VIII

Vanaf 1 januari t.e.m. 31 oktober 2017 wordt een maximale hoeveelheid kabeljauw toegekend per vaartuig van 4.000 kg verhoogd met 7 kg/kW. Deze hoeveelheid wordt verdubbeld voor vissersvaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met de planken of met passief tuig.

VIIId

Voor de periode 1 januari t.e.m. 31 oktober 2017: 2 kg/kW met verdubbeling voor vaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met de planken of met passief tuig.

VIIa

Voor de periode 1 februari tot 31 december 2017 wordt de kabeljauwvangst van vissersvaartuigen in de Ierse Zee per zeereis beperkt tot 20 kg/dag voor het KVS en 40 kg/dag voor het GVS.

Schelvis

In de gebieden VII, VIII wordt de schelvisvangst op reisba-

sis beperkt tot 25 kg/dag voor het KVS en 50 kg/dag voor het GVS, met een verdubbeling voor vaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met de planken.

Rog

Noordzee

- KVS, op reisbasis: 100 kg/dag
- GVS, op reisbasis: 200 kg/dag

In de Noordzee is de bijvangstregel bij rogvangst behouden: de rogvangsten voor vaartuigen met een L.O.A. groter dan 15 m mogen per reis niet meer bedragen dan 25% van de totale aan boord gehouden vangsten in levend gewicht. De verplichting roggen afzonderlijk te rapporteren blijft onverkort behouden. Er wordt met aandrang gevraagd de correcte codes te gebruiken.

VIIId

- KVS, op reisbasis: 50 kg/dag
- GVS, op reisbasis: 100 kg/dag

VIIa-c,e-k

- KVS, op reisbasis: 375 kg/dag
- GVS, op reisbasis: 750 kg/dag

Bovenvermelde hoeveelheden worden verdubbeld voor vaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met de planken.

Wijting

Noordzee

De wijtingvangst in de Noordzee is beperkt tot 250 kg per vaartdag voor het KVS en 500 kg per vaartdag voor het GVS. Deze hoeveelheden worden verdubbeld voor vaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met de planken of met de zegen.

VIIa

Zowel voor het KVS als voor het GVS, op reisbasis: 20 kg/dag.

VIIb-k

- KVS, op reisbasis: 150 kg/dag.
- GVS, op reisbasis: 300 kg/dag met verdubbeling voor vaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met de planken en met verviervoudiging voor vaartuigen die uitsluitend zijn uitgerust met de zegen.

Heek

In alle gebieden:

- 50 kg/dag op reisbasis van 1 januari t.e.m. 31 mei 2017.
- 200 kg/dag op reisbasis van 1 juni t.e.m. 31 december 2017.

Bot en schar

De gecombineerde totale vangsten van schar en bot worden in de Noordzee het hele jaar per zeereis beperkt tot een hoeveelheid die gelijk is aan 600 kg per vaartdag.

Tongschar en witje

De totale vangst van tongschar en witje wordt het volledige jaar per zeereis in de Noordzee beperkt tot 200 kg per dag voor het KVS en 400 kg per dag voor het GVS.

Makreel

De totale makreelvangst per zeereis in de Noordzee mag maximaal 50 kg per dag bedragen. Voor de groep vaartuigen die uitsluitend uitgerust zijn met de zegen en die per zeereis minder dan 10 kg Noordzeetong aanlanden, is het

totale makreelquotum vastgesteld op 50 ton, daarna geldt de beperking 50 kg per dag.

Haring

In de Noordzee en het Oostelijk Kanaal worden de vangsten op reisbasis beperkt tot 800 kg per dag.

Zwarte koolvis

Van zodra 60% van het quotum in de Noordzee is opgebruikt, geldt de volgende regeling op reisbasis: 40 kg per dag voor het KVS en 80 kg per dag voor het GVS. Deze hoeveelheden worden verdubbeld voor de dagen waarop een vaartuig het bordenvistuig met een maaswijdte ≥ 100 mm heeft gebruikt.

Leng

Van zodra 60% van het quotum is opgevist, worden de vangsten per zeereis in de Noorse zone beperkt tot 30 kg per dag.

Zeebaars

Er werden Europese herstelmaatregelen voor de zeebaars uitgewerkt met een algemeen vangstverbod binnen en buiten de 12-mijlszone van het Verenigd Koninkrijk. In de periode van 1 januari 2017 tot 31 december 2017 is het voor vaartuigen met gesleept tuig in de ICES-gebieden IVb, IVc, VIId, VIle, VIIf en VIIh toegestaan om een hoeveelheid zeebaars aan boord te houden, die niet meer dan 3% van de totale aan boord gehouden vangst van mariene organismen in levend gewicht bedraagt en dit binnen de limiet van maximaal 400 kg per maand. Visserij op zeebaars met staand tuig is enkel toegestaan voor vaartuigen met een historische referentie voor zeebaars gedurende de periode 1 juli 2015 tot 30 september 2016 en is beperkt tot maximaal 250 kg per maand.

Aanlandingsplicht demersale visserijen

Zoals bekend is op 1 januari 2016 de aanlandingsverplichting (Landing Obligation - LO) voor de demersale visserijen in werking getreden. Deze wordt gradueel over de periode 2016-2019 ingevoerd. Voor 2017 komen een bijkomend aantal soorten onder de aanlandplicht in de Noordzee terwijl de historische triggerwaarden voor de Noordwestelijke wateren verlaagd worden.

De aanlandingsplicht voor een bepaalde soort gevangen door een bepaalde visserij, betekent in principe dat de vangsten van die soort door een vaartuig uitgerust met dit bepaald tuig in dit gebied niet teruggegooid mogen worden. Dus ook de ondermaatse exemplaren moeten aan boord blijven en van het quotum worden afgetrokken. Ingeval het quotum in het gebied is benut, wordt voor de rest van het jaar de gehele visserij in het gehele gebied voor de vaartuigen die onder de LO vallen, gesloten. (In 2016 was dit het geval voor de Belgische vloot in gebied VIIHjk vanaf 9 juni, in gebied VIIlab vanaf 20 augustus 2016 en in gebied VIIfg vanaf 17 december).

Hieronder een overzicht van de soorten die vanaf 1 januari 2017 onder de aanlandplicht vallen, samen met diegene waarvoor dat al in 2016 van toepassing was. Meer details kunnen worden teruggevonden in de officiële publicatie.

Boomkorvaartuig

Noordzee

- Maaswijdte 80-119 mm: LO voor tong, langoustines en schelvis; maar de minimis voor tong van 7% op jaarbasis voor de vloot uitgerust met netten met een grotere maaswijdte voor de kuil (drempelwaarde max. 10% op elk ogenblik tijdens de zeereis).
- Maaswijdte > 120 mm: LO voor schol, langoustines, tong, kabeljauw, schelvis en wijting; geen de minimis.

Noordwestelijke wateren (behalve Ierse zee)

Maaswijdte 80-119 mm: LO voor tong; maar de minimis van 3% op jaarbasis voor de vloot (drempelwaarde max 5% op elk ogenblik tijdens de zeereis).

Plankenvisserij

Noordzee

- Maaswijdte 70-99 mm: LO voor tong, langoustines, schelvis maar de minimis voor langoustines van 6% op jaarbasis voor de vloot.
- Maaswijdte ≥ 100 mm: LO voor schol, schelvis, wijting, kabeljauw, tong en langoustines; geen de minimis.

Noordwestelijke wateren

- Maaswijdte 80-99 mm: in VIId LO voor tong.
- Alle trawls: in VIId, LO voor wijting; maar de minimis van 7% op jaarbasis voor de vloot (O.154).
- Alle trawls: in VIle,f,g,h, j,k LO voor wijting; de minimis voor wijting van 7% op jaarbasis voor de vloot (Z.99).

Passieve visserij

Noordzee

LO voor tong, schelvis, wijting en kabeljauw en de minimis voor tong van 3% (drempelwaarde max. 10% op elk ogenblik tijdens de visreis).

Noordwestelijke wateren (behalve Ierse zee)

LO voor tong, maar de minimis van 3% (drempelwaarde max. 5% op elk ogenblik tijdens de visreis), LO voor heek, LO voor witte koolvis in VIId en VIle.

Registratie in het logboek

Er wordt aangedrongen op een correcte registratie van de gegevens. Door de combinatie van nog toegelaten teruggooi, de minimis uitzonderingen en toegepaste aanlandingsverplichting blijkt er echter dat het voor schippers niet altijd even duidelijk is hoe dit allemaal correct in het (e-)logboek dient te worden geregistreerd. Voor meer duidelijkheid hieromtrent refereren we graag naar het artikel 'Het invullen van het logboek in het kader van de aanlandingsverplichting' in het informatieblad van november 2016 of naar het rondschriven van de Dienst Visserij van 22 december 2016 met als kenmerk vis/106.420.4/0773.

Algemeen

Voor meer details over minimum instandhoudingsreferentiematen, nationale conversiefactoren, inruil van vaartdagen, diverse controlemaatregelen, het e-logboek en overige aandachtspunten verwijzen we graag naar de officiële publicatie. Ook het secretariaat van de Rederscentrale kan gecontacteerd worden om vragen ter verduidelijking van reders en schippers te beantwoorden.



SOCIAAL SECRETARIAAT VOOR ONDERNEMERS

Besox verwerkt reeds 70 jaar de lonen van de Belgische Zeevisserij, en hiervoor hebben we 6 medewerkers die dagelijks ter beschikking staan: **Patricia, Christa, Vanessa, Katrien en Frederiek** in onze burelen in Knokke-Heist en **Karin** in onze burelen in Oostende.

CONTACT

PATRICIA DE BAENE : PATRICIA.DEBAENE@BESOX.BE | 050 63 07 18

CHRISTA MEYSSEMAN : CHRISTA.MEYSSEMAN@BESOX.BE | 050 63 07 90

VANESSA BIL : VANESSA.BIL@BESOX.BE | 050 63 07 01

KATRIEN VAN DEN BRUAENE : KATRIEN.VAN.DEN.BRUAENE@BESOX.BE | 050 63 07 23

FREDERIEK MOBOUCK : FREDERIEK.MOBOUCK@BESOX.BE | 050 63 07 93

KARIN PYFFEROEN : KARIN.PYFFEROEN@BESOX.BE | 059 44 70 25

BAYAUXLAAN 12 | 8300 KNOKKE-HEIST

JACOBSENSTRAAT 7 | 8400 OOSTENDE

besox, bij ons zijn de extra's standaard

INDIEN U EEN OFFERTE WENST VOOR UW LOONADMINISTRATIE KAN U STEEDS VRIJBLIJVEND CONTACT OPNEMEN
MET ONZE COMMERCIELE VERANTWOORDELIJKE IN OOSTENDE VOOR EEN GESPREK OF EEN PRIJSOFFERTE:

HEIDI VANOOTEGHEM : HEIDI.VANOOTEGHEM@BESOX.BE | 0499 94 07 62



VLAAMSE VISVEILING nv

ZEEBRUGGE & OOSTENDE

3 maal per week het aanvoerpunt voor verse vis in Vlaanderen

Afdeling Zeebrugge

Noordzeestraat 201
8380 Zeebrugge

Tel: +32 50 55 99 33

Fax +32 50 54 50 18

Afdeling Oostende

Maritiemplein 1
8400 Oostende

Tel: +32 59 33 90 90

Fax +32 59 34 08 98

@: info@vlvis.be • Web: www.vlvis.be

Aanvoer in Belgische havens daalt met één derde. Visprijzen doen het goed.

Ingevolge de meer aanlandingen van enkele Belgische vaartuigen in buitenlandse havens geeft de statistiek voor de maand november een vertekend beeld. Bijgevolg zal in deze rubriek een korte toelichting gegeven worden van de maandcijfers voor de buitenlandse havens.

AANVOER

In november 2016 werden in Belgische havens 1.199 ton visserijproducten aangevoerd door Belgische vissersvaartuigen. Dit is 34% minder dan vorig jaar. Hiervan werden 879 ton of 73% aangevoerd in de vismijn van Zeebrugge (+7%), 290 ton of 24% in Oostende (-9%) en 30 ton of 2% in Nieuwpoort.

De totale hoeveelheid aangelande demersale vissoorten verminderde met 36% tot 1.023 ton, wat goed is voor 85% van de totale aanvoer (-3%). De aanvoer van de rondvissoorten daalde tot 51 ton t.o.v. 183 ton in 2015.

Bij de platvissen kende schol een forse aanvoerdaling tot 346 ton (-56%). Ook werd er heel wat minder tong aangeland (183 ton), een daling met 22%. Tongschar ging met 68% achteruit terwijl de aanvoer van schartong 44 ton bedroeg. Vorig jaar werd geen schartong aangevoerd wegens sluiting van het Bristolkanaal. De aanvoer van griet en tarbot ging achteruit, terwijl de rog-aanvoer toenam met 225% tot 99 ton en dit vooral door de grotere aanvoer vanuit het Bristolkanaal. Er werd 132% meer zeeduivel aangeland (29 ton), de rode ponen kenden een toename van 10% tot 127 ton.

Bij de schaaldieren steeg de aanvoer van garnalen met 173% tot 47 ton. De langoustineaanvoer daalde tot 4 ton. De aanvoer van Sint-Jacobsschelpen bleef status quo op 13 ton. Tot slot daalde de zeekat met 54% tot 56 ton.

Buitenland

In november 2016 werden in buitenlandse havens 1.334 ton visserijproducten aangevoerd door Belgische vissersvaartuigen. Hiervan werden 1.312 ton of 98% aangevoerd in Nederland en 22 ton of 2% in Frankrijk.

De totale hoeveelheid aangelande demersale vissoorten bedroeg 1.157 ton, wat goed is voor 87% van de totale aanvoer.

Van de voornaamste soorten werden volgende hoeveelheden aangeland: schol 733 ton, kabeljauw 136 ton, garnaal 110 ton en tong 66 ton.

AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde in de drie Belgische vismijnen gerealiseerd door Belgische vaartuigen, bedroeg in november 5,12 miljoen euro t.o.v. 6,44 miljoen euro in november vorig jaar. Dit is een vermindering met 20%.

De besomming voor de demersale vissoorten bedroeg 4,19 miljoen euro (-28%), wat overeenkomt met 82% (-8%) van de totale aanvoerwaarde.

Wijting bracht 25% meer op, nl. € 19.000. Kabeljauw en schelvis brachten respectievelijk 85% en 60% minder op nl. € 65.000 voor kabeljauw en slechts € 6.000 voor schelvis.

De aanvoerwaarde voor schol daalde tot € 655.000. De fel gedaalde aanvoer van tong ging gepaard met iets mindere prijzen wat de aanvoerwaarde deed dalen met 24% tot 1,64 miljoen euro. Hiermee bedraagt de tongomzet 32% van de totale besomming, wat 1% minder is dan in november 2015.

Een negatieve trend vertoonde zich ook bij andere platvissoorten waarbij dalingen van de omzet werden genoteerd, zoals -21% voor tarbot en -13% voor griet. Voor tongschar, waarvan de aanvoer met 68% afnam, werd een daling van 76% genoteerd.

Stijgers ↑			Dalers ↓		
Soort	Ton	%	Soort	Ton	%
Wijting	14	+10%	Schelvis	3	-56%
Rog	99	+225%	Kabeljauw	21	-85%
Rode poon	127	+10%	Steenbolk	11	-18%
Zeeduivel	29	+132%	Schol	346	-56%
Garnaal	47	+173%	Schar	10	-51%
Pijlinktvis	25	+37%	Bot	3	-65%
			Tong	143	-22%
			Tarbot	40	-19%
			Griet	28	-27%
			Tongschar	24	-68%
			Hondshaai	32	-17%
			Langoustines	4	-25%
			Zeekat	56	-54%

Tabel 1: Evolutie aanvoer demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. dezelfde maand 2015



N.V. LEMAHIEU H.K.
 Oude Vaartstraat 4 - 8730 Beernem
 ☎ (050) 25 04 80 - Fax (050) 78 19 68
 info@lemahieu.eu - www.lemahieu.eu

**THERMO - ISOLERENDE VERPAKKING
 IN EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN VOOR:**

verse vis en viswaren
 vers vlees en vleeswaren
 groenten en fruit
 zuivelproducten
 diepvriesproducten
 breekbare mechanische, elektrische of
 precisie-instrumenten
 het groeperen van borden potten en bekers in glas,
 plastic of aardewerk (paletten)
 pootbakjes voor horticuultuur en tuinbouw
 isolatieplaten

**ALLE TOEPASSINGEN
 IN EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN**



Kaai 250A- Voorhavenlaan 84 - B 9000 Gent
 Tel. +32 (0)9 255 58 00 - Fax +32 (0)9 251 69 84
 e-mail: info@werkhuisen-ketels.be

**OFFICIEEL HOOFDVERDELER CUMMINS MARINE MOTOREN
 SERVICE CENTER CUMMINS MARINE**



Plaatsen van dieselmotoren tot 3000 pk
 Afbouwen van nieuwbouwschepen
 Scheepslift tot 300 ton en 13 m breed
 Alle scheepsherstellingen boven de waterlijn
 Schroeven - Schroefassen - Roeren
 Plaatsen van straalbuizen
 Alle plaat- en laswerken
 Alle draai- en freeswerken



VJ n.v.

Tel. 050 54 45 41
 Fax 050 54 58 37

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalconstructie
Draai-, frees- en schaafwerk
Inox- en aluminiumconstructie
Verhuur telescopische kranen

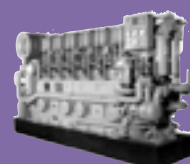
SDS n.v.

Tel. 050 54 51 78
 Fax 050 55 03 67

Leveren, plaatsen en herstelling van:
alle dieselmotoren,
keerkoppelingen, pompen
en compressoren e.a.
ABC-dealer
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingswerk



Bureel - Werkplaatsen:
Boomkorstraat 7/8 - 8380 ZEEBRUGGE
GSM 0477 41 20 93
24u/24u



Zeeduivel kende een aanvoerwaarde van € 327.000 (+95%), zeebaars bracht € 25.000 op, een stijging met 91%.

De besomming van garnaal nam toe met 340% tot € 437.000. Door de lage aanvoer van langoustines, bedroeg de omzet slechts € 30.000. Sint-Jacobschelpen deden het beter met een opbrengst van € 72.000, wat 12% meer is dan november vorig jaar.

Buitenland

De totale omzet gerealiseerd door Belgische vaartuigen in buitenlandse visveilingen, bedroeg 4,86 miljoen euro.

De besomming voor de demersale vissoorten bedroeg 3,66 miljoen euro, wat overeenkomt met 75% van de totale aanvoerwaarde.

De aanvoerwaarde van de belangrijkste doelsoorten bedroeg: schol 1,43 miljoen euro, garnaal 914.000 euro, tong 831.000 euro en kabeljauw 405.000 euro.

PRIJZEN

De gemiddelde visprijs steeg met 20% tot 4,27 euro/kg. In de vismijn van Zeebrugge werd gemiddeld 4,09 euro/kg (+14%) geboden en in Oostende werd 4,76 euro/kg betaald (+37%). De aanvoer in Nieuwpoort bracht gemiddeld 4,86 euro/kg op wat 27% hoger is dan in de overeenstemmende maand van 2015.

Voor de demersale vissoorten betaalde men gemiddeld 4,09 euro/kg t.o.v. 3,61 euro/kg in november vorig jaar (+13%).

De gemiddelde prijs voor kabeljauw bedroeg 3,11 euro/kg (+8%).

De prijs voor schol steeg. De gemiddelde prijs bedroeg 1,90 euro/kg. Per klasse 1-2-3-4 betaalde men respectievelijk volgende prijzen in euro/kg: 2,53 (-1%); 1,92 (+3%); 1,75 (+3%) en 1,71 (+8%).

Tong: Volgende prijzen in euro/kg werden bekomen per grootteklasse:

Grootte Klasse	November 2015	November 2016	Evolutie
1	18,27	14,28	-22%
2	16,67	14,66	-12%
3	13,71	12,47	-9%
4	11,75	11,11	-5%
5	8,86	9,29	+5%
Totaal	11,77	11,47	-3%

Tabel 2

Stijgers ↑			Dalers ↓		
Soort	Euro/kg	%	Soort	Euro/kg	%
Kabeljauw	3,11	+8%	Schelvis	2,19	-7%
Wijting	1,37	+13%	Steenbolk	0,82	-6%
Schol	1,90	+3%	Tong	11,47	-3%
Bot	1,08	+23%	Tarbot	8,79	-4%
Schar	1,17	+30%	Rog	2,65	-19%
Griet	6,89	+19%	Zeeduivel	11,18	-16%
Hondshaai	0,70	+16%			
Garnaal	9,21	+61%			
Langoustines	7,68	+11%			
Sint-Jakobsschelpen	5,39	+8%			
Pijlinktvis	5,51	+21%			
Zeekat	3,71	+42%			

Tabel 3: Evolutie prijzen demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. zelfde maand 2015

Onze economisch belangrijkste vissoort tong noteerde een prijsdaling van 3% tot gemiddeld 11,47 euro/kg.

Buitenland

De gemiddelde visprijs door Belgische vaartuigen aangeland in het buitenland bedroeg in november 3,64 euro/kg. In Nederland bedroeg de gemiddelde visprijs 3,64 euro/kg en in Frankrijk 3,77 euro/kg.

Voor de demersale vissoorten betaalde men gemiddeld 3,16 euro/kg.

De gemiddelde visprijzen voor de voornaamste vissoorten waren: tong 12,52 euro/kg, schol 1,96 euro/kg, kabeljauw 2,97 euro/kg, tongschar 5,25 euro/kg, tarbot 9,01 euro/kg, griet 8,40 euro/kg en garnaal 8,28 euro/kg.

MV ■



Vergelijkende zeevisserijstatistiek

November 2015-2016

		11/2015			11/2016		
		KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
Demersaal	SCHELVIS	5.834	13.743	2,36	2.530	5.544	2,19
	KABELJAUW	146.350	421.849	2,88	21.074	65.552	3,11
	KOOLVIS	780	1.278	1,64	268	543	2,02
	WIJTING	12.611	15.222	1,21	13.860	18.985	1,37
	POLLAK	2.072	9.074	4,38	714	3.136	4,39
	LENG	1.383	4.585	3,31	1.335	3.980	2,98
	HEEK	575	1.427	2,48	624	1.575	2,52
	STEENBOLK	13.184	11.441	0,87	10.891	8.946	0,82
	SCHOL	789.500	1.450.130	1,84	345.771	655.476	1,90
	BOT	8.133	7.126	0,88	2.884	3.108	1,08
	SCHAR	20.827	18.738	0,90	10.246	11.936	1,16
	TONG	183.114	2.154.895	11,77	142.634	1.636.170	11,47
	TARBOT	49.468	451.722	9,13	40.412	355.327	8,79
	GRIET	38.011	220.940	5,81	27.790	191.524	6,89
	TONGSCHAR	75.075	520.926	6,94	24.150	123.284	5,10
	SCHARRETONG	5	10	1,99	43.954	165.826	3,77
	HEILBOT	20	261	13,06	27	339	12,55
	HONDSTONG (WITJE)	302	940	3,11	4.925	11.096	2,25
	ROGGEN	7	23	3,30	70	192	2,74
	RODE POON	115.242	64.018	0,56	126.978	132.915	1,05
	GRAUWE POON	1.848	325	0,18	1.292	486	0,38
	ENGELSE POON	4.856	2.351	0,48	8.282	5.332	0,64
	ZEEWOLF	4.647	16.920	3,64	521	2.211	4,24
	ZEEDUIVEL	12.604	167.572	13,30	29.268	327.209	11,18
	KONGERAAL	1.599	3.113	1,95	1.859	3.189	1,72
	ROODBAARZEN	13	14	1,05			
	MUL	34.094	48.748	1,43	8.363	47.010	5,62
	ZEEBAARS	1.131	13.233	11,70	2.265	25.201	11,13
	KATHAAIACHTIGEN	38.940	27.300	0,70			
	HAAIEN ALG.	1.367	711	0,52	422	180	0,43
	ANDERE DEMERS.	1.048	1.279	1,22	644	1.203	1,87
	GROOTOOGROG	621	1.284	2,07	1.583	3.558	2,25
	STEKELROG	14.069	46.439	3,30	32.645	82.383	2,52
	BLONDE ROG	15.457	51.368	3,32	46.519	131.008	2,82
	ZANDROG	299	1.129	3,78	17.928	48.411	2,70
	GOLFROG				176	312	1,78
	ZANDTONG	3.767	28.291	7,51	7.975	55.282	6,93
	PIETERMAN	2.832	10.482	3,70	2.577	11.479	4,45
	LIPVISSSEN	33	16	0,48	26	17	0,66
	PALING	17	140	8,22	13	142	10,89
	ZONNEVIS	700	5.850	8,36	2.481	17.744	7,15
	ZWARTE ZEEBRASEM	741	922	1,24	991	1.310	1,32
	HONDSHAAL				32.262	26.134	0,81
	KATHAAI	499	630	1,26	4.389	4.602	1,05
	DUNLIPHARDER				3	3	0,95
	ATL. ZALM	1	10	19,64			
	Subtotaal	1.603.676	5.796.476	3,61	1.023.621	4.189.858	4,09
Pelagisch	HORSMAKREEL	359	441	1,23	1.575	1.096	0,70
	HARING	364	628	1,73	3.152	3.263	1,04
	MAKREEL	983	1.585	1,61	4.243	10.458	2,46
	SARDINE				100	213	2,13
	Subtotaal	1.706	2.654	1,56	9.070	15.030	1,66
Schaaldieren	GARNAAL	18.650	108.703	5,83	49.882	460.122	9,22
	LANGOUST.(GEH.)	5.245	36.425	6,94	3.935	30.212	7,68
	LANGOUST.(ST.)	1.078	10.911	10,12	870	8.870	10,20
	NOORDZEEKRAB	18.258	6.698	0,37	9.552	6.390	0,67
	ZEEKREEFT	135	1.309	9,69	269	3.043	11,31
	ANDERE SCHAALD.	98	80	0,82	368	217	0,59
	KRABBPOTEN	5.633	7.299	1,30	3.994	8.717	2,18
	Subtotaal	49.097	171.424	3,49	68.870	517.573	7,52
Weekdieren	ST.JAKOBS-SCH.	12.973	64.785	4,99	13.422	72.312	5,39
	PIJLINKTVISSEN	18.168	82.403	4,54	24.804	136.662	5,51
	ZEEKAT	123.412	322.559	2,61	56.118	208.209	3,71
	OCTOPUS	1.513	1.998	1,32	2.885	3.786	1,31
	WULK	6.826	5.396	0,79	2.360	2.650	1,12
	Subtotaal	162.892	477.139	2,93	99.589	423.618	4,25
Totaal		1.817.371	6.447.694	3,55	1.201.150	5.146.079	4,28

Gecumuleerde vergelijkende zeevisserijstatistiek (2015-2016)

		JAN-NOV 2015			JAN-NOV 2016		
		KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
Demersaal	SCHELVIS	132.066	256.093	1,94	99.234	176.427	1,78
	KABELJAUW	937.741	2.567.321	2,74	424.545	1.332.694	3,14
	KOOLVIS	4.564	7.825	1,71	4.966	7.845	1,58
	WIJTING	240.220	278.179	1,16	285.507	302.908	1,06
	POLLAK	39.286	135.110	3,44	40.674	138.683	3,41
	LENG	34.298	87.312	2,55	36.205	83.603	2,31
	TORSK	333	103	0,31	217	72	0,33
	HEEK	43.967	79.860	1,82	48.541	98.407	2,03
	STEENBOLK	279.644	155.015	0,55	270.411	177.673	0,66
	SCHOL	4.959.726	7.525.847	1,52	4.716.262	7.898.412	1,67
	BOT	279.944	154.110	0,55	213.685	144.683	0,68
	SCHAR	265.375	160.009	0,60	211.419	169.988	0,80
	TONG	2.559.377	26.213.308	10,24	2.045.521	23.381.276	11,43
	TARBOT	324.086	3.326.589	10,26	357.588	3.391.475	9,48
	GRIET	259.267	1.793.123	6,92	254.915	1.714.593	6,73
	TONGSCHAR	648.733	3.569.902	5,50	469.174	2.408.483	5,13
	SCHARRETONG	231.257	610.703	2,64	254.924	586.414	2,30
	HEILBOT	445	5.605	12,60	747	9.370	12,54
	HONDSTONG (WITJE)	42.219	89.829	2,13	72.995	143.497	1,97
	ROGGEN	621	948	1,53	10.609	23.039	2,17
	RODE POON	683.061	718.999	1,05	833.083	936.106	1,12
	GRAUWE POON	36.603	10.767	0,29	56.122	21.209	0,38
	ENGELSE POON	160.506	99.045	0,62	202.707	111.327	0,55
	ZEEWOLF	35.540	123.868	3,49	14.813	57.179	3,86
	ZEEDUIVEL	347.195	3.614.265	10,41	393.089	4.022.876	10,23
	KONGERAAL	25.849	30.039	1,16	33.832	43.448	1,28
	ROODBAARZEN	38	39	1,02	4	5	1,19
	MUL	110.504	287.158	2,60	104.104	470.687	4,52
	ZEEBAARS	30.465	334.845	10,99	19.913	232.640	11,68
	KATHAAIACHTIGEN	628.742	451.701	0,72	162.490	113.213	0,70
	HAAIEN ALG.	7.954	3.609	0,45	6.462	2.828	0,44
	ANDERE DEMERS.	9.132	15.097	1,65	7.302	12.584	1,72
	GROOTOOGROG	52.775	67.565	1,28	25.664	48.877	1,90
	STEKELROG	548.051	1.043.123	1,90	391.964	861.336	2,20
	BLONDE ROG	475.668	1.160.139	2,44	379.849	997.654	2,63
	ZANDROG	115.984	238.551	2,06	116.554	260.013	2,23
	GOLFROG				2.732	5.356	1,96
	ZANDTONG	45.696	313.834	6,87	37.390	277.396	7,42
	PIETERMAN	25.569	91.277	3,57	16.697	78.925	4,73
	LIPVISSSEN	3.855	1.498	0,39	3.253	2.143	0,66
	PALING	30	212	7,06	21	207	9,87
	ZONNEVIS	19.620	132.307	6,74	20.533	148.434	7,23
	ZWARTE ZEEBRASEM	5.764	4.750	0,82	9.010	8.653	0,96
	HONDSHAAL				343.271	172.713	0,50
Demersaal	KATHAAI	34.368	27.195	0,79	32.654	31.240	0,96
	DUNLIPHARDER	69	114	1,65	101	138	1,37
	ATL. ZALM	3	26	8,65	5	32	6,42
	FOREL				1	3	2,96
	ZALMFOREL				1	7	6,82
	Subtotaal	14.686.210	55.786.813	3,80	13.031.760	51.106.770	3,92
Pelagisch	HORSMAKREEL	39.807	16.858	0,42	33.515	14.298	0,43
	HARING	8.715	5.044	0,58	17.928	9.364	0,52
	MAKREEL	9.612	14.585	1,52	34.014	54.524	1,60
	SPROT	23	21	0,93	45	64	1,43
	GEEP	4	0	0,12			
	SARDINE	163	384	2,35	895	1.902	2,13
	Subtotaal	58.324	36.891	0,63	86.397	80.152	0,93
Schaaldieren	GARNAAL	309.199	1.476.455	4,78	434.186	2.963.545	6,83
	LANGOUST.(GEH.)	73.367	551.035	7,51	96.153	741.451	7,71
	LANGOUST.(ST.)	18.787	163.059	8,68	28.404	237.603	8,37
	NOORDZEEKRAB	96.533	43.697	0,45	63.329	35.478	0,56
	ZEEKREEFT	1.505	14.713	9,78	2.087	22.046	10,56
	ANDERE SCHAALD.	3.065	2.066	0,67	4.586	1.889	0,41
	KRABBPOTEN	45.413	110.968	2,44	41.393	124.631	3,01
	Subtotaal	547.869	2.361.991	4,31	670.138	4.126.644	6,16
Weekdieren	ST.JAKOBS-SCH.	365.467	1.107.722	3,03	330.691	1.075.624	3,25
	PIJLINKTVISSEN	223.230	913.431	4,09	103.512	677.287	6,54
	ZEEKAT	554.975	1.377.419	2,48	756.670	2.370.071	3,13
	OCTOPUS	48.789	31.182	0,64	59.743	69.951	1,17
	WULK	60.430	60.185	1,00	40.740	41.134	1,01
	Subtotaal	1.252.891	3.489.939	2,79	1.291.356	4.234.066	3,28
Totaal		16.545.294	61.675.634	3,73	15.079.651	59.547.631	3,95

CIJFERS VERSTREKT DOOR DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSERIJ - ZEEVISSERIJ



BNP PARIBAS FORTIS



Ketting & rubber bollen
Visserijbenodigdheden
Metaalconstructie
Herstelling en onderhoud

Zeebrugge (8380), Marcus Gerardsstraat 12 - Tel 050/54.48.33 - Fax 050/54.79.11

Zeebrugge (8380), Kotterstraat 42 - Tel 0473/65.02.37 - Fax 050/54.79.11

Oostende (8400), Ankerstraat 24- Tel 0475/30.39.87 - Fax 050/54.79.11

PUBLICITEIT

Met dank aan onze adverteerders

p. 2 Vebatrans
p. 2 BMT Surveys
p. 2 Padmos
p. 4 VVC Equipment
p. 4 Joël Snauwaert mariene constructies
p. 6 Kramer machines
p. 6 OceanSat
p. 6 Marelec
p. 8 Bema
p. 8 Van Eygen brandstoffen
p. 8 Vanquathem-Lombaerts-Eggermont

p. 26 Besox
p. 26 Vlaamse Visveiling Zeebrugge & Oostende
p. 28 Lemahieu verpakking
p. 28 Ketels werkhuisen
p. 28 Gardec
p. 32 BNP Paribas Fortis
p. 32 Aconstruct
achterblad 3 Zeevissersfonds-Previs
achterblad 4 Radio Holland