

Rederscentrale

Informatieblad NOVEMBER 2022



Klimaatpolitiek



Zeevisserijfonds

Vijverstraat 47 bus 3 - 8400 Oostende

Tel: 059 509 555
Fax: 059 509 525
info@zeevissersfonds.be



PREVIS
Preventie van arbeidsongevallen aan boord van Vissersschepen

Voor een veilige visserij
met oog voor
de reële noden van de vissers



Download de Previs App!

Contact:

Luk Louwagie +32 477 68 25 00
previs@zeevissersfonds.be

Het kantoor is enkel open op afspraak – we zijn van ma - do van 08u30 - 12u15 en van 13u00 - 17u00 en op vrijdag van 08u30 - 12u30 telefonisch bereikbaar op het nummer 059/509 555

Informatieblad van de Rederscentrale



Verantwoordelijke uitgever:

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

Hoofredactie - Emiel Brouckaert (EB)

Redactie:
Zarah Bellefroid (ZB)
Sander Meyns (SM)
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.

NOVEMBER 2022

INHOUD

Een blik op de klimaatdoelstellingen	3
Aanlanding in Milford opnieuw mogelijk	5
Controles en rapporteringen gedurende de zeereis	9
Aandachtspunten van de Rederscentrale	11
Aanvoer & besomming	15
Quotaruilen 2022	15
Stand der vangsten	16
Innoverend vissen	18
Ruimtelijke Ordening	21
Interview vertegenwoordigers van het motorenbouwbedrijf ABC	23
Jaarlijks Economisch Rapport over de EU-Visserijvloot	27
Marktsituatie in de zeevisserij	28
Vergelijkende zeevisserijstatistiek	30
Wijzigingen aan de vloot	32

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 !



Stedelijke Vismijn Nieuwpoort

**DUURZAAM GEVANGEN VIS
VERSE GARNALEN
VERSE KUSTVIS**

Erkende garnaalzeef en
machinale sortering voor platvis

Thuiskoopstelsel van de
Vlaamse visveiling met gunstige
tarieven voor reders en vissers

 vismijn@nieuwpoort.be
tel. 058 22 49 71



© Christophe De Muynck

NIEUWPOORT 

Een blik op de klimaatdoelstellingen

De Green Deal, de Farm to Fork-strategie, de jaarlijkse COP-conferenties; het woord "klimaatdoelstellingen" is alomtegenwoordig in het nieuws en is reeds enkele jaren een Hot Topic op de prioriteitenagenda van de diverse beleidsniveaus. De huidige energiecrisis heeft ertoe geleid dat het debat inzake groene, maar betaalbare energie ook aan tafel wordt gevoerd bij de doorsnee Vlaamse gezinnen. De vooropgestelde beleidsplannen met betrekking tot het klimaat zullen echter ook een aanzienlijke impact hebben op de visserijsector. In dit Rederscentrale Informatieblad wordt bij deze een rubriek opgestart waarbij in de komende maanden diverse klimaattopics en de gelinkte doelstellingen aan bod zullen komen.

Internationale initiatieven

Eind 2019 stelde de Europese Commissie haar plan voor in de strijd tegen klimaatverandering. De Green Deal heeft als doelstelling een klimaatneutraal Europa tegen 2050 en bevat een Roadmap met 50 doelstellingen waartoe onder meer de bevordering van (voedsel)duurzaamheid behoort. In november vindt jaarlijks de Conference of the Parties (COP) plaats, een klimaattop voor alle landen die het VN-Klimaatverdrag hebben geratificeerd. Uit dergelijke grootschalige initiatieven en bijeenkomsten vloeien logischerwijze steeds ambitieuze klimaatdoelstellingen voort, doelstellingen die broodnodig zijn en moeten durven worden uitgesproken want het staat buiten kijf dat er actie nodig is en we niet langer rustig kunnen verder kabbelen op dezelfde stroom als het verleden. Desalniettemin dienen er enkele kanttekeningen gemaakt te worden, meer specifiek over het vooropgestelde tijdsplan voor het bereiken van deze doelen.

Crisis

Op amper twee jaar tijd is de wereld sterk veranderd: na de coronacrisis werden we geconfronteerd met het Russisch-Oekraïens conflict en de grondstoffen- en energieprijzen crisis die hieruit voortvloeit. De eerder vastgelegde klimaatdoelstellingen worden dan ook best tegen het licht gehouden in het kader van de huidige realiteit. Door de opeenvolgende crisissen van de afgelopen periode hebben heel wat gezonde ondernemingen in diverse sectoren het bijzonder moeilijk om het hoofd boven water te houden. Het kan dan toch niet de bedoeling zijn hen te verplichten om ingrijpende, niet-werkbare en verlieslatende aanpassingen op korte termijn door te voeren waaraan ze momenteel ten onder zouden gaan? Verandering is absoluut nodig, maar hou bedrijven niet in een wurggreep en geef hen de tijd om te groeien en te innoveren op een duurzame manier, zowel ecologisch als financieel.

Energiekosten

In het kader van energietransitie, wordt voor de visserijsector onder meer gekeken naar maatregelen die tot reductie van brandstofverbruik kunnen leiden. Zo lanceerde de Europese Commissie onder meer in juli 2021 een voorstel om de Energy Taxation Directive of energiebelastingrichtlijn te herzien. Dit initiatief kadert in het 'fit for 55'-project dat deel uitmaakt van de EU-Green Deal. Met de herziening beoogt de Commissie de richtlijn te stroomlijnen met de huidige EU klimaat- en energiedoelstellingen. Naast de promotie van alternatieve, milieuvriendelijke technologieën, wordt er tevens een maatregel voorgesteld die een aanzienlijke

impact zou kunnen hebben op de visserijsector. Fossiele brandstoffen die gebruikt worden voor de luchtvaart, zeevaart en visserij zouden niet langer vrijgesteld worden van accijnzen in de EU.

De invoering van een extra heffing op brandstof in een periode waarin de visserijsector reeds gebukt gaat onder de stijgende operationele kosten, stootte logischerwijze op protest aangezien de concurrerende positie van de EU-bedrijven op de internationale markt zo in het gedrang zou worden gebracht. Bovendien heeft de visserijsector de afgelopen jaren reeds enorme inspanningen geleverd om haar activiteiten verder te verduurzamen. Zo is voor de Belgische visserij het brandstofverbruik momenteel met bijna 50% gedaald ten opzicht van het jaar 2008. Het is dan ook primordiaal dat er rekening wordt gehouden met dergelijke verwezenlijkingen van de sector.

Alternatieven

Wat betreft brandstof zijn er voor de meeste vissersvaartuigen tot op heden helaas nog geen volwaardige alternatieve energiebronnen beschikbaar. Desalniettemin zet de sector volop in om de stap naar groene energie in de toekomst mogelijk te maken. De Rederscentrale ondersteunt haar leden in deze zoektocht. Zo organiseerden de partners van het Convenant 'Op koers naar duurzaamheid' op woensdagmorgen 23 november 2022 een seminarie rond energietransitie in de visserijsector. Tijdens dit uniek evenement gaven scheepsbouwers en motorfabrikanten een toelichting bij de mogelijke alternatieven, nu én in de toekomst. Als voorsmaak op dit netwerkevent vindt u elders in dit informatieblad tevens een interview met vertegenwoordigers van het scheepsmotorenbedrijf ABC.

Windmolens op zee

Naast rekening houden met het huidige kader waarin we ons bevinden, dient ook de aanpak inzake klimaatdoelstellingen regelmatig geëvalueerd worden. De uitrol van innovatieve technieken gaat logischerwijze ook gepaard met onzekerheid. We kunnen immers enkel maar een inschatting maken van de mogelijke gevolgen op lange termijn van de beslissingen die we vandaag de dag nemen. Na verloop van tijd groeit ook de kennis die stap per stap wordt vergaard. Het is dan ook primordiaal om de aanpak die initieel als de Way Forward werd aanzien, na verloop van tijd te evalueren en te durven bijsturen waar nodig. Een voorbeeld hiervan is de exponentiële groei van windmolenparken op zee de voorbije jaren. De huidige crisis heeft duidelijk aangetoond dat de garantie op energie-

Voordelig vissen met data!

- Draadloze sensoren
- Meet waardevolle data aan boord
- Integratie bestaande systemen
- Koppeling met online portals
- Diverse vissersschepen zijn al uitgerust
- Laat u vrijblijvend informeren!



Brandstofbesparing met DB MATIC



Met vernieuwde brandstof-meter van De Boer Marine:

- Eenvoudig en flexibel te installeren
- Zeer compact
- Zeer accuraat door temperatuurcorrectie

Live Brandstofdashboard, al diverse schepen besparen brandstof dankzij DBMatic!



+32 478 33 24 81
Knokke Heist, België

De Boer Marine
nautical & satellite solutions

+31 (0) 527 308500
Westwal 9 8321WG Urk, Nederland



CREVITS
REDERIJ

Kotterstraat 44, 8380 Zeebrugge

GSM Claudia: 0475 41 06 61
GSM Jan: 0495 72 04 91

Ketting
Rubber bollen
Visserijbenodigdheden

voorziening die tevens duurzaam is, absoluut essentieel is. Het zo snel mogelijk bereiken van deze klimaatdoelstelling mag echter geen voorwendsel zijn om overhaaste beslissingen te nemen waarbij de indirecte gevolgen op lange termijn misschien wel te veel buiten beschouwing worden gehouden. Hierbij gaat het niet enkel om het effect op de visbestanden en bodemkwaliteit in zee, maar ook om de gevolgen van de nodige structurele aanpassingen, zowel in zee als op het land. Alvast wat de Rederscentrale betreft, voer voor verdere discussie.

En meer...

In de volgende edities van dit informatieblad zullen onder meer volgende (EU) klimaatoplossingen aan bod komen: afval, de Farm-to-Fork- en biodiversiteitsstrategieën, het Action Plan to Conserve Fisheries Resources and Protect Marine Ecosystems, het GVB-rapport van de Europese Commissie, 'decarbonisatiedoelstellingen' voor de scheepvaart etc.

ZB ■

Aanlanding in Milford opnieuw mogelijk

Op 1 januari 2021 trad door de brexit het nieuwe handels- en samenwerkingsakkoord tussen de EU en het VK in werking. Sindsdien was het praktisch niet mogelijk om vangsten van Belgische vaartuigen voor doorvoer naar de Belgische verkooppunten in Britse havens aan te landen. Via het project 'testreizen Britse havens' werkten diverse partners aan de heropstart van die mogelijkheid. Sinds 16 november 2022 kunnen commerciële aanlandingen in Milford opnieuw plaatsvinden, mits voldaan wordt aan de voorwaarden en procedures zoals beschreven in het draaiboek dat aan alle rederijen werd overgemaakt. Onderstaande bijdrage bevat een samenvatting van dit draaiboek, een resultaat van het project 'Testreizen Britse havens', dat kan worden gedownload via de website van de Rederscentrale.

Vismachtiging, EORI-nummer & NEAFC-account

Rederijen die visproducten wensen aan te landen in Britse havens dienen in het bezit te zijn van een vismachtiging om te mogen vissen in Britse wateren. Daarnaast dient de rederij een EORI-nummer (Economic Operators Registration and Identification-nummer) aan te vragen. Dit is een uniek nummer ter identificatie in het douanegebied van de Unie dat door een douaneautoriteit aan een (vertegenwoordiger van een) marktdeelnemer wordt toegekend om hem/haar voor douanedoelinden te registreren. Het wordt in alle douaneprocedures gebruikt bij de uitwisseling van informatie met de douaneadministraties.

Daarnaast dient de rederij een NEAFC-account aan te maken. Dit account is noodzakelijk om een Port State Control (PSC)-formulier te kunnen versturen naar de Britse overheden. Informatie hierover is terug te vinden op de website van het Departement Landbouw en Visserij onder de rubriek 'Aanlanding in Britse havens'.

Aanmelding aanlanding in Milford

De rederij meldt zich voor een aanlanding ten minste één week op voorhand aan bij Steve Lowyck van de Vlaamse Visveiling (VLV). Dit kan via e-mail (s.lowyck@vlvis.be) of telefonisch (+32 50 55 99 33). Graag volgende details doorgeven:

- naam en nummer vissersvaartuig;
- datum en tijdstip aanlanding;
- voorkeur transporteur.

De VLV zal vervolgens alle betrokken partijen (Rederscentrale, Dienst Visserij, douaneagent, scheepsagenten, transporteur) op de hoogte brengen van de aanlanding.

Visvangst en elektronisch logboek

Het is heel belangrijk dat tijdens de visreis het logboek correct bijgehouden wordt en dat het aantal kisten perfect

klopt gezien de strenge controles waarmee we momenteel geconfronteerd worden. In principe kunnen alle vangsten aan boord worden gehouden zoals voorgeschreven door de Vlaamse/Europese regelgeving. Let wel op met volgende soorten:

- Het is verboden om krabbenpoten aan te landen in Britse havens, enkel volledige krabben zijn toegestaan (FAO code = CRA).
- Let er zeker op dat kathaai in het elektronisch logboek als FAO code SYT wordt ingevoerd en niet als DGS (doornhaai).
- Sint-Jacobsschelpen aangeland in Britse havens moeten minimum 11 cm zijn over het breedste van de schelp (in de EU 10 cm).
- Daarnaast schrijft de Marine Management Organisation (MMO) van het VK voor dat alle viskisten moeten worden voorzien van etiketten met daarop de FAO-code van de vissoort, een ID-nummer van de viskist, de datum van de vangst, het ICES-gebied, indicatie dat het om verse vis gaat, de vangstmethode (bv TBB), hoeveelheid in kg, nummer en naam van het vaartuig en het adres van de rederij. Rederijen die nog niet in het bezit zijn van een etiketprinter aan boord kunnen via het secretariaat van de Rederscentrale gegevens bekomen over een drukkerij waar deze etiketten kunnen worden besteld.

Administratie voor aanlanding

De rederij dient volgende documenten op te maken en te versturen ten minste vier uur voor aanlanding in Milford:

- PSC1-formulier;
- Gevalideerd vangstcertificaat (IUU);
- Prior Notification (PNO);
- Pre Landing Declaration (PLD);
- Packing List & Export Invoice.

De scheepswerf
voor de visserij
in Zeebrugge!

WWW.GARDEC.BE



MECHANIEK | MACHINERING | LASSEN



BRUSSELLE
CARRAL MARINE



VANQUATHEN-LOMBAERTS-EGGERMONT ADVOCATENASSOCIATIE

Georges VANQUATHEN (†)
Jean-Luc LOMBAERTS
Marijke EGGERMONT

Invalidenlaan 14
8301 KNOKE-HEIST

Tel. 050/51 43 43
Fax 050/51 03 06
G.S.M. 0499/07 87 34

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



Via een samenwerking tussen Rederscentrale, de Vlaamse Visveiling, de Dienst Visserij en E-catch is men erin geslaagd om bovenstaande documenten allemaal automatisch te laten genereren via gegevens uit het elektronisch logboek. De schipper kan een PDF-document bekomen door op de betreffende knop in het elektronisch logboek te drukken.

Het is wel zeer zinvol om alle documenten nogmaals te controleren op eventuele fouten want anders worden ze niet goedgekeurd door de Vlaamse of Britse overheden. Een gedetailleerd overzicht van welke informatie deze documenten moeten bevatten en welke vakken afgetekend moeten worden, is terug te vinden in het draaiboek.

Aanlanding in Milford

Aanlandingen in Milford zijn steeds mogelijk op maandag (voor de woensdagmarkt), woensdag (voor de vrijdagmarkt) en eventueel op vrijdag (voor de maandagmarkt). De reder dient rekening te houden met de Lock Times (tijdstippen van toegankelijkheid via de sluis) in Milford Haven (<https://www.milfordmarina.com/lock-times>) om toegang te kunnen krijgen tot de haven.

In principe kunnen Belgische vissersvaartuigen binnenlopen op Lock Times tussen middernacht en 15 uur 's middags. Dit maakt het mogelijk om de veiling van twee dagen later te kunnen halen. Opgelet: omdat er pas permanentie is bij de Dienst Visserij vanaf 08 uur 's morgens hangt het af van de goodwill van de Britse autoriteiten om reeds voor die tijd Milford Haven te mogen binnenvaren, gezien de documenten nog niet werden goedgekeurd. De Dienst Visserij kan hiervoor ook geen garanties bieden. In geval toestemming verkregen wordt om 's nachts binnen te lopen, kan de vis vanzelfsprekend nog niet gelost worden. Dit is pas het geval na goedkeuring van alle documenten. Bij voorkeur komt het vaartuig dus binnen tussen 12 uur en 15 uur zodat de documenten vier uur op voorhand kunnen worden goedgekeurd.

Transit, export en gezondheidscertificaat

De douaneagent is een partner die instaat voor de douaneformaliteiten. Vis gevangen buiten de 12-mijlszone wordt gezien als Europese vis en die dient onder transit (via een T1-document) overgebracht te worden naar België. Vis gevangen door vaartuigen binnen de 12-mijlszone wordt aanzien als Engelse vis en hiervoor geldt de exportprocedure. Ook hiervoor wordt beroep gedaan op een douaneagent.

Wat betreft voedselveiligheid dient een gezondheidscertificaat opgemaakt te worden bij aanlanding. Dit certificaat moet worden goedgekeurd door de VK-autoriteiten om de vis te mogen transporteren. De goederen moeten vergezeld worden van dit certificaat. De scheepsagenten ter plaatse in Milford zorgen ervoor dat er een Health Officer aanwezig is bij het aanlanden voor de opmaak van het gezondheidscertificaat.

Transport en opvrachten

De route die in principe steeds zal worden afgewerkt, is Milford - Folkestone/Dover - Calais - Boulogne (SIVEP-keuring) - VLV.

Het transport kan worden aangevraagd via de Vlaamse Visveiling. Opvrachten met kisten of netmaterialen vormen geen probleem, die kunnen dus meegegeven worden met de transporteur naar Milford. Proviand voor de bemanning daarentegen is geen evidentie gezien de strenge reglementeringen inzake voedselveiligheid. Daarom worden rederijen op heden aangeraden om dit niet mee te sturen maar aan te kopen in het VK. Bij een opvracht richting Milford zal er ook steeds een factuur opgemaakt moeten worden aan het vaartuig.

De transporteurs adviseren om zeker ten laatste om 15 uur uit Milford te kunnen vertrekken, waardoor de chauffeur 's nachts zijn verplichte rust kan nemen in Frankrijk en de volgende dag kan verder rijden richting Boulogne voor de keuring bij SIVEP.

Keuring in Boulogne

Producten van dierlijke oorsprong zoals vis zijn onderworpen aan sanitaire en fytosanitaire (SPS) controles. De doorgang van voertuigen naar de SIVEP (veterinaire en fytosanitaire inspectiedienst) is verplicht bij ontschepping in de haven van Calais, de plaats van binnenkomst in de Europese Unie. In Calais is er geen SIVEP waardoor de vrachtwagen zich moet aanbieden in het SIVEP te Boulogne. De chauffeur moet aan boord van zijn voertuig de gezondheidscertificaten in bezit hebben die betrekking hebben op de vervoerde goederen. Het is zeer belangrijk dat het gezondheidscertificaat correct werd ingevuld en overeenkomt met de goederenlijst.

Er gebeurt in ieder geval een documentencontrole. Indien de documentencontrole conform is, is er normaliter geen fysieke controle nodig, al kan men beslissen om toch een fysieke controle uit te voeren. Een veel voorkomende vraag is dat de inspecteur een bepaalde vissoort wil zien. Het is dus ten eerste aangeraden om van elke soort één kist dicht bij de laaddeur te zetten. Na een conforme controle geeft de grenscontrolepost (GCP) een Gemeenschappelijk Gezondheidsdocument van Binnenkomst af (GGB of CHED in het Engels). Vervolgens kan de vrachtwagen zich aanbieden in de VLV te Oostende of Zeebrugge waar de vis uiteindelijk verkocht wordt.

Milford binnenlopen zonder vis te lossen

In geval van slecht weer of noodzakelijke herstellingen aan het vaartuig of vistuig bestaat de kans dat vaartuigen in Milford wensen binnen te lopen zonder vis te lossen. In dit geval dient ook ten minste vier uur voor binnenkomst een PSC1-bericht verstuurd te worden. De andere documenten (zoals Catch & Health Certificate, Prior Notification, Pre Landing) zijn dan niet van toepassing.

Voor verdere vragen over aanlandingen in Milford en de bijhorende procedures en verplichtingen kan er steeds contact opgenomen worden met het secretariaat van de Rederscentrale via info@rederscentrale.be of +32 59 32 35 03.



Machinefabriek Kramer BV

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



AUTOMATISCHE WORMMETEL VOOR GLANZALEN

AKK300 COMPACT

MOSSELEN OESTERS MESHEFTEN VIS GARNALEN NOTEN THEE ZADEN



IN BALANCE WITH YOUR NEEDS



Wegen op zee



Netcontrole



Sorteren op zee

MARELEC Food Technologies
Redanweg 15 - 8620 Nieuwpoort - Belgium -
T +32 58 222 111 - sales@marelec.com

www.marelec.com



TWEEDEHANDS
SCHEEPSMATERIAAL
EN VISSERIJARTIKELEN

DIVERSE SOORTEN
DYNAMO'S
MOTOREN
COMPRESSOREN
SEPERATORS
HYDROFOREN
BLOKKEN
KATROLLEN



OP ZOEK NAAR EEN SPECIFIEK PRODUCT?
WOMERST CONTACT OP
DAN HELPEN WIJ U GRAGIG VERDER.

+31653176888
www.kibo-urk.nl

FOKSDIEP 24 | 8321MK | URK

Controles en rapporteringen gedurende de zeereis

De visserijsector wordt momenteel letterlijk overspoeld door allerlei controles en rapporteringen. Uiteraard verzet de Rederscentrale zich niet tegen controles, maar de administratieve rompslomp zou heel wat eenvoudiger en efficiënter moeten kunnen worden afgehandeld. Of zoals de voorzitter het stelt: “De kruik gaat zolang te water tot ze barst”.

Vissen en navigeren behoren tot de kerntaak van schippers, maar steeds vaker dienen ze zich een weg te banen in een overvloed aan maatregelen en controlesystemen. De aanwerving van een administratief bediende is hiervoor als het ware tegenwoordig geen overbodige luxe meer. Hoewel er algemeen gesteld wordt dat administratieve vereenvoudiging de toekomst is, legt iedere overheidsinstantie nieuwe wetten en maatregelen op waardoor het soms niet meer werkbaar lijkt. IT-kennis is voor schippers vandaag de dag een must geworden.

Een overzicht van administratieve taken die de reder en/of schipper dienen uit te voeren per zeereis.

Voor het uitvaren:

- aangifte Dimona;
- invullen arbeidscontracten;
- invullen bemanningslijst;
- invullen Stores lijst voor douane (voorraden aan boord voor bemanning).

Tijdens de visreis:

- M-catch (elektronisch logboek - rapporteren van vangstgegevens via satellietcommunicatie)
 - ‘DEP-bericht’: uitvaren haven;
 - ‘COE-bericht’: wijziging visserijzone (in- en uitgaand);
 - ‘FAR-bericht’: dagelijks rapporteren van de vangst, gewogen per soort (kan oplopen tot 30 soorten);
 - ‘COX-bericht’: vangst uitgaande en ingaande zone;
 - ‘EOF-bericht’: einde visserij-activiteit voor de betreffende zeereis;
 - ‘PNO-bericht’: vooraankondiging binnenkomen haven;
 - ‘RTP-bericht’: terugkeer haven;
 - ‘LAN-bericht’: gewichten van de aangelande vangsten.
- Vessel Monitoring System (VMS): iedere twee uur wordt via satellietcommunicatie positie en snelheid van het schip gerapporteerd. Het functioneren van het systeem moet regelmatig worden nagezien en bij niet-functioneren mag niet worden uitgevaren.
- Automatic Identification System (AIS): permanente uitzending van positie schip.
- Britse wateren: email zenden voor het binnen- en buitenvaren van bepaalde visserijzones.
- VTS (Vessel Traffic System): melden aan kuststation via VHF marifoon, radarcontrole.
- Controle op zee door (marine-)schepen van de autoriteiten van de kuststaten; bezoek aan boord om netten en vangst te controleren.

- Visruimplan: opmaak van een plan waarop iedere kist vermeld staat met vermelding vissoort.

Bij het aanlopen in de haven om de vis te lossen:

- FAL Form 1: Algemene melding (General Declaration);
- FAL Form 3: Voorraad aan boord voor bemanning (Ship’s Stores Declaration);
- FAL Form 4: Persoonlijke goederen bemanning (Crew’s Effects);
- FAL Form 5: Bemanningslijst, identificatie aanwezigen aan boord (Crew List);
- FAL Form 8; Gezondheidsverklaring (Health Declaration);
- Fuel Loading document: Verklaring ter voorbereiding van bunkeroperaties (laden van brandstof);
- Voorbereiding van mogelijke controle door lokale autoriteiten (internationale visserij- en maritieme wetgevingen).

Algemene inspecties en controles

- Jaarlijkse controle door FOD Mobiliteit;
- Controle op het respecteren van de sociale wetgeving en ‘welzijn op het werk’ door FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg;
- Controle door belasting en BTW-dienst;
- Jaarlijkse controle aan boord door Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV).

De differentiatie van verre visgebieden en het aanlopen van vreemde havens zorgen voor de Belgische visserij bij technische problemen vaak voor oponthoud en economische derving buiten de wil van de reder om.

Het probleem is niet alleen de hoeveelheid aan rapporteringen, maar ook dat bij technische mankementen de rederij en bemanning de nadelen ervan ondervinden. Tevens wordt bij controle, naast een angst om in het complexe systeem iets vergeten te hebben, een extra werklust gelegd op de bemanning die soms uren ter beschikking moeten blijven van de controleurs om hen wat ze wensen te controleren, aan te bieden. Nogmaals, controle blijft nodig, maar de overtuiging is er dat met alle reeds bestaande systemen de lasten, zowel voor vissers en rederij, als voor overheden en controleurs gevoelig verminderd kunnen worden. De Rederscentrale blijft bereid om hierover met alle betrokken het overleg verder te zetten.



TRANSPORT & LOGISTIC SOLUTIONS

Flexibel al je vangsten lossen vanuit de Golf van Biskaje tot aan de Noorse zone?

Vebatrans denkt met je mee, want de vangst is altijd **variërend** en ieder seizoen is anders in de visserij.

Wij zorgen dat het **transport** daarbij aansluit van en naar **alle havens** tussen Cherbourg in het Zuiden en Kopervik in het Noorden.

Samen zorgen we er zo voor dat de markt een **constante aanvoer** van kwaliteits producten heeft.

Een goede markt bouw je samen op!

+31 6 33317293

Wij zijn altijd makkelijk en snel
te bereiken via Whatsapp.

Vebatrans B.V. De Meer 10, 8321 MT Urk, Nederland

Aandachtspunten van de Rederscentrale

Dit is het maandelijks overzicht van de activiteiten van de medewerkers van de Rederscentrale die niet uitgebreid aan bod komen in de andere artikels. Zoals voor alle artikels worden de leden ook voor deze thema's uitgenodigd om het secretariaat te contacteren indien meer informatie over een activiteit is gewenst.

NSAC

Op 10 en 11 oktober gingen in de kantoren van het Europese Visserijcontrole Agentschap (EFCA) te Vigo in Spanje vergaderingen van de Noordzee Adviesraad (NSAC) door. Op maandag was er een Uitvoerend Comité (ExCom) en op dinsdag een Algemene Vergadering en een Ecosysteem Werkgroep. Vanzelfsprekend was een toelichting over de EFCA-werking een belangrijk onderdeel van de agenda's.

Bij de ExCom werd verder ingegaan op de brandstofcrisis in de sector in connectie met het werk van de Sociale Aspecten Focusgroep. Elke visserijvertegenwoordiger lichtte de situatie toe in de respectievelijke lidstaten. Een ander thema was het rapport over het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) in voorbereiding bij de Europese Commissie. Een lid van DG MARE kon nog niet veel vertellen buiten een verwijzing naar de deadline eind dit jaar en de plannen om intense discussiemomenten te organiseren in 2023, na de publicatie van het rapport.

Het Franse voorzitterschap gaf daarna een overzicht van de werkzaamheden binnen de Scheveningen Groep (of Noordzee Lidstatengroep). Definiëring & implementatie van de technische maatregelen-regelgeving, en de voorbereiding van de 2023 Joint Recommendations voor het Noordzee Discard Plan (te herziene uitzonderingen vanaf 2024) bleken de belangrijkste werkpunten ten tijde van focus op de onderhandelingen over de 2023 TAC's en quota. De NSAC kondigde de intentie aan om in de komende maanden een workshop over de werking van de aanlandplicht te organiseren. De voorbereiding hiervan is ondertussen verdergezet op een bijeenkomst van de NSAC Aanlandplicht Focusgroep die op 3 november is bijeengekomen en de Demersale Werkgroep van 8 november.

Tijdens de Ecosystem Werkgroep werden voorbereidingen getroffen voor de organisatie van een workshop omtrent de rol die de NSAC kan spelen inzake betrokkenheid van stakeholders in het mariene ruimtelijke planning proces. Zowel NSAC-leden, overheden als betrokken partijen zoals ontwikkelaars van windmolenparken zullen uitgenodigd worden. Doelstelling van de werkgroep is om een document te produceren waarbij de NSAC aanbevelingen naar voor schuift over hoe stakeholders beter kunnen worden betrokken in toekomstige dossiers betreffende ruimtelijke ordening. Er wordt voor de organisatie van de workshop gemikt op het tweede kwartaal van 2023.

Vervolgens werd beslist dat er een advies zal uitgewerkt worden omtrent de plastics-problematiek en de rol die Europa kan spelen in het vastleggen van juridisch bindende Europese overeenkomsten wereldwijd rond de bestrij-

ding van plastics. Hierover zijn gesprekken aan de gang op initiatief van de Verenigde Naties. Aansluitend gaf een EBCD-medewerkster een verslag van een event dat in september door de Europese Commissie werd georganiseerd rond Fishing for Litter (FFL). Alle lidstaten worden opgeroepen door Europa om nog meer in te zetten op FFL en daarbij kunnen middelen voorzien worden uit het nieuwe Europese Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFM-ZVA) dat ook in Vlaanderen zal opstarten vanaf het voorjaar 2023.

Martin Baptist, een Nederlandse onderzoeker aan de Wageningen Universiteit, kwam nog aan de werkgroep een project voorstellen dat de zandextractie en de gevolgen hiervan op het ecosysteem en andere aspecten zoals de visstocks in kaart zal brengen. Het project zal lopen over vijf jaar, maar binnen ruim twee jaar worden reeds eerste resultaten verwacht. Het onderzoek moet klaarheid schenken over de impact op zowel middellange als lange termijn. Er werd aangegeven dat ook Belgische wetenschappers deelnemen aan het project en dat in het Belgische gedeelte van de Noordzee in verhouding een pak meer aan zandwinning wordt gedaan dan in bijvoorbeeld Nederland. Bij ons is de nood aan zand een pak groter dan in vele nadere lidstaten, en we hebben het nadeel dat het Belgisch gedeelte van de Noordzee zeer beperkt is qua oppervlak.

Energieproductie op zee: overleg met Kabinet minister van de Noordzee en DG Leefmilieu

De federale regering heeft de intentie uitgedrukt om verder in te zetten op het gebruik van ruimte in het Belgisch deel van de Noordzee voor energieproductie. De doelstellingen zijn om zes gigawatt te halen tegen 2030 en 8 gigawatt tegen 2050, maar ook bij het Kabinet Van Quickenborne en het Directoraat-Generaal Leefmilieu wordt de vraag gesteld waar daarvoor ruimte kan worden gevonden.

Er wordt daarrond overleg georganiseerd met verscheidene stakeholders, waaronder de Belgische visserij vertegenwoordigd door de Rederscentrale. Dit ging door op 13 oktober en al snel bleek er overeenstemming dat meer ruimte vinden voor extra energieproductie zo goed als onhaalbaar is binnen het bestaande Marien Ruimtelijk Plan en zelfs in het volgende. Rederscentrale wees tevens op enkele standpunten in dit verband en op rapporten waar de problematiek van ruimtegebruik op zee aan bod komt. Samengevat: *"Economische activiteiten zoals offshore energieproductie, zeemijnbouw en grondstoffenontginning moeten gebeuren binnen ecologische haalbaarheidscriteria waarbij de impact van lawaai, vibratie en elektromagnetische straling op de voortplanting en verschillende stadia (van eicel tot volwassenheid) van mariene fauna veel nauw-*

keuriger geanalyseerd moeten worden voor alle structuren, inclusief bekabeling.”.

Stuurgroep Raywatch

Op dinsdag 18 oktober vond de afsluitende stuurgroep van het ILVO-project Raywatch plaats. Het doel van het Raywatch-project is om meer data te verzamelen over roggen door uitbreiding van het bestaande National Data Gathering Program (NDGP). Qua onderzoeksgebied focust dit project zich op de westelijke wateren (Engels Kanaal, Ierse zee, Keltische zee).

De dataverzameling van het Raywatch-project bestaat uit twee verschillende delen, enerzijds het verzamelen van data op zee en anderzijds dataverzameling in het lab. In totaal werden meer dan 18.000 roggen gevangen waarvan diverse biologische parameters (lengtes, gewichten) bepaald werden. Een deel van de roggen werd eveneens meegenomen naar het labo waar individuele parameters werden verzameld en leeftijd en maturiteit werd bepaald. Daarnaast werd een deel van de roggen ook gescoord op algemene vitaliteit aan de hand van een vitaliteitscore, zoals in het SUMARIS-project. Resultaten tonen dezelfde positieve trend aan, waarbij vooral vitaliteitscore A en B naar voor komen (de hoogste vitaliteitscores), wat zeer positief is in het kader van de overlevingsuitzondering inzake de aanlandplicht.

Wat maturiteit betreft tonen resultaten in het labo aan dat een groot deel van de geobserveerde individuen nog niet geslachtsrijp zijn. Een aanbeveling betreffende de minimum instandhoudingsreferentie grootte vormt daarom onderdeel van de aanbevelingen vanuit het project. Daarnaast wordt in de aanbevelingen door het ILVO nogmaals de noodzaak betreffende gegevensverzameling van roggen aangekaart. Ten slotte wordt via het project samenwerking en standaardisatie van gegevens aanbevolen aan de overheid.

Opleiding verbindingsofficier bij de Belgische Zeemacht

Kennis van de (Belgische) visserijsector en visserij-activiteiten op zee maakt deel uit van deze opleiding. Aan de Rederscentrale werd gevraagd om aan de kandidaten een toelichting hierover te geven. Dit is doorgegaan op 18 oktober in de marinebasis van Zeebrugge en werd door de inrichters ten zeerste geapprecieerd.

Europese bodemvisserijalliantie

Zoals in het artikel 'Bodemvisserij' in de oktober 2022-editie van dit informatieblad weergegeven, ligt de focus van EBFA sinds enige tijd op het uitvoeringsbesluit van Europese Commissie om kwetsbare gebieden af te sluiten voor bodemvisserij. Het gaat om zones die zich tussen 400 en 800 meter diepte bevinden ter hoogte van de kusten van Frankrijk, Ierland, Portugal en Spanje. De sluiting van deze gebieden is een gevolg van een richtlijn van de Raad en het Parlement uit 2016.

Gezien er heel wat onduidelijkheid bestaat over de implementatie werd op vraag van de Europese Bodemvisserijalliantie (EBFA) op 20 oktober een overleg georganiseerd met Europees Commissaris Sinkevičius. Daar argumen-

teerden Europese visserijvertegenwoordigers uit de lidstaten die actief zijn in de betreffende gebieden, dat het ICES-advies waarop de sluitingen zijn gebaseerd, onvolledig is waardoor de sluitingen onvoldoende kunnen worden geargumenteed. De EBFA is het er mee eens dat zeer gevoelige gebieden beschermd dienen te worden, maar aan de Commissie wordt gevraagd om bij het invoeren van maatregelen alles in een breder perspectief te bekijken en bijvoorbeeld ook rekening te houden met de bijdrage van de visserij-industrie aan de Europese voedselbevoorrading.

De betrokken EBFA-leden brengen aan dat er onvoldoende consultatie is geweest voorafgaand aan het publiceren van de richtlijn en aan de uitvoeringsbesluiten. Bovendien zou blijken dat een Impact Assessment niet met alle elementen rekening heeft gehouden en dat de criteria voor de sluitingen niet volledig zijn gevolgd. Er wordt nu een nieuw ICES-advies verwacht voor verdere implementatie van de richtlijn en de sector heeft gevraagd om betrokken te worden bij de uitwerking van dit advies die in december 2022 gepland is.

Een ander Hot Item is het door de Europese Commissie aangekondigde actieplan ter bescherming van de visbestanden en het maritieme ecosysteem in het kader van de EU-biodiversiteitsstrategie 2030. Dit plan bevat de optie om het gebruik van actieve bodemvistuigen geleidelijk aan te beperken en zelfs uit te faseren. Gezien de mogelijke verregaande consequenties voor de Europese visserijsectoren blijft het voor de EBFA absolute prioriteit om Europa aan de hand van wetenschappelijke argumenten te overtuigen dat de impact van de Europese bodemvisserij veel minder negatief is dan wordt verondersteld. Geruchten vanuit Brussel doen vermoeden dat er binnen de Europese Commissie nog steeds onenigheid is over een aantal maatregelen die het plan bevat en de goedkeuring en publicatie van het actieplan zou uitgesteld worden tot ten minste januari 2023. De Commissie werkt op dit moment eveneens aan een evaluatie van de doelstellingen van het Gemeenschappelijk Visserbeleid. Mede hierdoor kan de implementatie van dit actieplan langer op zich laten wachten.

VLAM Raad van Bestuur

Op donderdag 22 oktober stond een VLAM Raad van Bestuur ingepland. Traditioneel wordt de oktober-bestuursvergadering gewijd aan de voorstelling van de sectorprogramma's voor het komende jaar. VLAM kent op heden 11 sectorgroepen, namelijk Akkerbouw, Groenten & fruit, Sierteelt, Runderen & veeteelt & schapen, varkens, Pluimvee & eieren & konijnen, Zuivel, Visserij & Aquacultuur, Bio, Streekproducten en Bier. Voor de sectorgroep Visserij en Aquacultuur zal verder gewerkt worden op de ingeslagen weg waarbij de basis ligt op promotie van vissoorten die door Belgische vissersvaartuigen worden aangevoerd en de lokale aquacultuur. Er zal getracht worden om een binding te creëren tussen de consument en de visserijsector, met aandacht voor de pijlers lokaliteit, duurzaamheid & ecologie, gezondheid en productkennis. Daarnaast werd de VLAM-begroting voor 2023 toegelicht en goedgekeurd door de aanwezige bestuursleden.

EFCA

De Rederscentrale vertegenwoordigde de Noordwestelijke Wateren Adviesraad (NWWAC) op een seminarie over de vijfjarige evaluatie van het European Fisheries Control Agency (EFCA). Dit ging door in Vigo, Spanje, op 25 oktober. De belangrijkste conclusies over de periode 2017-2021 en daaruit volgende aanbevelingen waren:

- Eens de nieuwe controleverordening goedgekeurd zal zijn, zullen de EFCA-doelstellingen herbekeken moeten worden.
- De evaluatie van EFCA-programma's rond gezamenlijke inzet van lidstaten controlediensten en rond risicoanalyses voor controleprioriteit is dat er een efficiënte en geharmoniseerde toepassing van de EU inspectieprocedures was.
- Ook EFCA's betrokkenheid bij de internationale dimensie en de ondersteuning van de nationale kustwachten werden positief geëvalueerd.
- Over EFCA's betrokkenheid bij de controle expertgroepen van de lidstaten was er twijfel.
- Een aanbeveling was om EFCA meer te betrekken bij de controles aan land en bij het uittesten van nieuwe controletechnologieën.

De Europese Commissie voegde toe dat EFCA volgens hen nuttig kan zijn bij het bekomen van een geharmoniseerde methodologie voor het wegen van vangsten en aanlandingen, en van het opzetten van richtlijnen voor het gebruik van elektronische monitoring systemen op afstand (REM).

Deze elementen werden samen met de resultaten van besprekingen in sessies over de volgend onderwerpen meegenomen naar de bespreking in de EFCA Raad van Bestuur voor het opmaken van het 2023 werkplan:

- evolutie van de operationele coördinatie en bijdrage aan samenwerking;
- een organisatie die klaar is voor de toekomst, slimme informatiedeling en nieuwe controletechnologieën;
- de internationale dimensie;
- samenwerking met ander EU-agentschappen.

SALV

De maandelijkse zitting van de Vlaamse Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij ging door op 28 oktober. Naast de puur land-gebonden onderwerpen werd ook gesproken over adviezen rond de begroting 2023, het Belgisch EU-voorzitterschap 2024, energieproblematiek, klimaatadaptatie en voedselbeleid. Specifiek voor visserij werden mogelijke agendapunten besproken voor de volgende zitting van de Technische Werkcommissie Visserij (TWV) die gepland staat op 22 november.

Energie- en grondstoffencrisis in de visserijsector

Zoals meegeven onder dezelfde titel van het openingsartikel in de oktobereditie van dit informatieblad, blijft Rederscentrale pleiten bij het Departement Landbouw en Visserij en het kabinet van de minister bevoegd voor visserij, Hilde Crevits voor een uitbreiding van de steun voor het verderzetten van de bevoorrading van de Vlaamse visserijketen en het behouden van de tewerkstelling. De crisissituatie is zeker nog niet van de baan.

Buiten de door de Europese instellingen gecreëerde mogelijkheden via artikels in de regelgeving rond fondsen voor de visserij, is er op 9 november ook besloten om het tijdelijk crisiskader voor steun vanuit de lidstaten aan hun bedrijven te verlengen tot 31 december 2023. Voor de visserij werd de maximum steunmogelijkheid per bedrijf op 300.000 euro gebracht, vanzelfsprekend wanneer voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden.

In een crisissituatie zoals de huidige, is een primaire sector zoals de visserij des te meer afhankelijk van de marktwerking. Als we terugblikken op de eerste tien maanden van 2022 dan merken we dat de inkomstzijde positief geëvolueerd is en dat de omzet van rederijen door een goede aanvoer en prijsvorming een stuk hoger ligt dan in 2021. Niettemin ging die omzetverhoging volledig op aan kosten voor brandstof, materialen, lonen etc. Om enigszins het hoofd te kunnen bieden en richting break-even resultaat te kunnen evolueren, werd ook gekeken naar mogelijkheden in het buitenland. Veel Belgische vissersvaartuigen weken uit naar Franse havens om brandstof te bunkeren omwille van de algemene tussenkomst op de brandstofprijs die voorzien is door de Franse overheid.

In tegenstelling tot veel andere EU-lidstaten, is er door de Belgische rederijen amper beslist om de activiteiten stil te leggen. De Rederscentrale blijft aandringen om alle mogelijkheden te gebruiken die er zijn om dit te blijven vermijden en om de visserijrederijen correct te vergoeden voor het verderzetten van de aanvoer en zodoende bij te dragen aan het behoud van veel tewerkstelling.

EAPO Executive Committee

Op donderdag 10 november 2022 vond een hybride vergadering plaats van het Uitvoerend Comité (ExCom) van EAPO in Brussel. Na een summier rapportering van de verschillende werkgroepen, werd de EAPO Position Paper inzake de visserijmogelijkheden voor 2023 besproken. Dit lijvig document bundelt de aanbevelingen uit de diverse EAPO-werkgroepen en wordt jaarlijks uitgestuurd naar de leden van de EU-ministerraad voor Landbouw en Visserij naar aanleiding van de TAC en Quota-onderhandelingen voor het komende jaar.

In het kader van de aanhoudende crisis gaven de aanwezige leden een korte stand van zaken over de eventuele steunmaatregelen in hun lidstaat.

Tenslotte rapporteerde de EAPO Policy Officer over de topics die hij van nabij opvolgt en de diverse meetings die hij de afgelopen maand heeft bijgewoond inzake mariene ruimtelijke planning, de EU Taxonomy etc.

FINFISH-studie 2022

Recent werd de FINFISH-studie 2022 gepubliceerd door AIPCE-CEP, een associatie die de belangen behartigt van de EU-visverwerkers en visgroothandelaren.

De FINFISH-studie heeft als voornaamste doel een bewustwording te creëren rond het feit dat import van bepaalde Whitefish-soorten zoals onder meer kabeljauw, heek en koolvis, relevant kan zijn om te voldoen aan de vraag naar

vis, schaal- en schelpdieren binnen de EU. Aan de hand van grafieken wordt onder meer aangetoond wat de oorsprong is van het aanbod visproducten op de Europese markt en welk percentage daarvan afkomstig is uit import. De studie verschaft tevens informatie over andere soorten zoals makreel, garnalen, tonijn, zeebaars, zalm.

Daarnaast wordt in dit jaarlijkse rapport tevens achtergrondinformatie aangeboden voor het EU-beleid inzake autonome tarief contingenten (ATQs), vrijhandelsovereenkomsten, IUU-visserij etc.

De FINFISH-studie is integraal raadpleegbaar op de website van AIPCE-CEP.

Informatiemoment MIM-opleidingen

Op donderdag 30 november om 14 uur vindt in de gebouwen van het Maritiem Instituut Mercator (MIM) een informatiemoment plaats voor reders waar het MIM een toelichting zal geven over hun (toekomstig) opleidingsaanbod. Met de introductie van het duaal leren vanaf het schooljaar 2023-2024 zullen de opleidingen een aantal veranderingen ondergaan. Reders die interesse hebben om aanwezig te zijn, kunnen dit bevestigen bij het secretariaat van de Rederscentrale via info@rederscentrale.be of 059 32 35 03.

ZB/EB/SM/MV/JV ■

UW OFFICIËLE CUMMINS DEALER

MOTOREN - SERVICE - ONDERDELEN - FILTERS



✓ Plaatsen van dieselmotoren en generatoren

✓ Afbouwen van nieuwbouwschepen

✓ Scheepslift tot 750 ton en 15 m breed

✓ Alle scheepsherstellingen boven de waterlijn

✓ Schroeven - Schroefassen - Roeren

✓ Plaatsen van straalbuizen

✓ Alle plaat- en laswerken

✓ Alle draai- en freeswerken



Officiële Cummins verdeler



Officiële Cummins verdeler





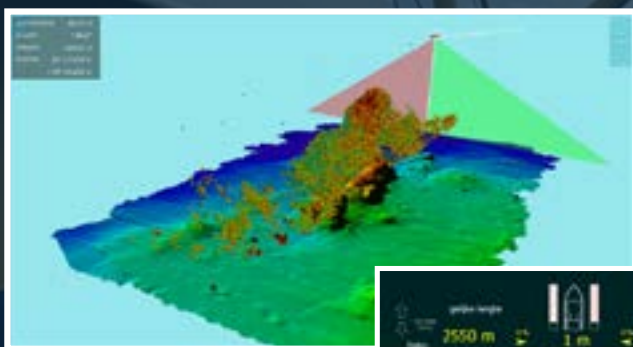


📍 Kaai 250A - Voorhavenlaan 84 - B 9000 Gent ☎ +32 (0)9 255 58 00 ✉ info@werkhuizen-ketels.be

Navigatie | Communicatie | VSAT | IT | Safety | Visserijapparatuur | Data

De Boer Marine
nautical & satellite solutions

De specialist in visserijapparatuur!



- Jarenlange ervaring in de visserij
- Persoonlijke betrokkenheid
- Wij begrijpen de specifieke wensen van de visserman
- Groot aanbod van specifieke visserijapparatuur
- Certified dealer van apparatuur zoals WASSP Multibeam en trekkrachtsystemen

www.deboermarine.nl | sales@deboermarine.nl | +31 (0) 527 308500 | Westwal 9 8321WG Urk, Nederland

Aanvoer & besomming

Belgische vaartuigen in Belgische havens

Oktober 2022

	Gewicht (kg)	Waarde (€)	G.P. (€/kg)
Stedelijke vismijn Nieuwpoort	49.334	231.766	4,70
Vlaamse Visveiling	1.247.903	7.014.444	5,62
TOTAAL	1.297.237	7.246.210	5,59

Quotaruiten 2022

België krijgt van Spanje

80 ton schartong 7
80 ton rog 6,7a-c,e-k

Spanje krijgt van België

2 ton wijting 7b-k
1 ton kabeljauw 5b,6a
100 ton zeeduivel 7

België krijgt van het VK

30 ton tong 7fg
35 ton tong 7e
2 ton tong 7a
10 ton tong 7d
2 ton tong 7hjk

het VK krijgt van België

30 ton zeeduivel 2a,4
6 ton zeeduivel 6
130 ton kabeljauw 2a,3a,4
480 ton sprot 2a,4

België krijgt van Nederland

12,5 ton zeeduivel 6
28 ton makreel 2a,3,4

Nederland krijgt van België

12,5 ton zeeduivel 7
100 ton sprot 2a,4

België krijgt van Spanje

20 ton rog 6,7a-c,e-k

Spanje krijgt van België

8 ton zeeduivel 7

Stand der vangsten

	VISSOORT	GEBIED ¹	ACTUEEL BELGISCH QUOTUM (ton)	VANGSTEN	BENUT %
Kabeljauw	2a(VK);3a(≠SK,≠KT);4		436	199,36	45,72
	7a		5	1,20	25,64
	7bc;7e-k;8;9;10		14	5,61	39,16
	7d		33	3,51	10,64
	Totaal		488	209,68	42,97
Schelvis	2a(VK);4		321	131,59	40,99
	7b-k;8;9;10		195	174,95	89,92
	7a		48	4,40	9,07
	Totaal		564	310,94	55,12
Zwarte koolvis	2a(VK);3a;3bc(EU);4		16	3,49	21,82
	7;8;9;10		3	0,62	20,60
	Totaal		19	4,11	21,65
Witte koolvis	7		265	6,32	2,39
	8abde	gesloten	gesloten	gesloten	gesloten
	Totaal		265	6,32	2,39
Leng	4(EU&VK)		18	5,83	32,39
	6;7;8;9;10;12;14		61	9,36	15,35
	4(NW)		10	0,92	9,22
	Totaal		89	16,11	18,10
Wijting	2a(VK);4		460	65,53	14,26
	7a		4	3,06	76,45
	7b-k		145	114,14	78,70
	8	gesloten	gesloten	gesloten	gesloten
	Totaal		609	182,73	30,02
Schol	2a(VK);3a(≠SK,≠KT);4		5.442	1.066,17	19,59
	7a		94	79,57	84,69
	7de		1.435	518,01	36,10
	7fg		376	273,00	72,70
	7hjk		34	7,72	23,00
	8	gesloten	gesloten	gesloten	gesloten
	Totaal		7.380	1.944,47	26,35
Tong	2;4(EU&VK)		1.297	140,03	10,80
	7a		582	444,80	76,42
	7d		725	565,21	77,94
	7e		184	104,88	56,92
	7fg		874	776,01	88,77
	7hjk		48	32,16	66,44
	8ab	gesloten	gesloten	gesloten	gesloten
	Totaal		3.711	2.063,09	55,59
Tarbot en griet	2a;4(EU&VK)		420	100,31	23,87

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

	VISSOORT	GEBIED ¹	ACTUEEL BELGISCH QUOTUM (ton)	VANGSTEN	BENUT %	
Rog		2a;4(EU&VK)	251	119,50	47,61	
		6ab;7a-c;7e-k	1.137	1.046,46	92,04	
		7d	202	179,75	89,07	
		8;9	gesloten	gesloten	gesloten	
		Totaal	1.590	1.345,71	84,65	
Golfrog		7de	gesloten	gesloten	gesloten	
kleinoogrog		7fg	gesloten	gesloten	gesloten	
Tongschar en witje		2a;4(EU&VK)	392	90,94	23,19	
Andere soorten nozo		4(NW)	112	12,68	11,33	
Makreel		2a(VK);3a;3bc(EU);4	197	173,67	88,27	
		5b;6;7;8abde	65	49,38	76,49	
		Totaal	261	223,05	85,36	
Sprot		2a;4(EU&VK)	8	0,06	0,76	
		7de	26	0,00	0,00	
		Totaal	34	0,06	0,18	
Horsmakreel		4bc;7d	43	17,41	40,75	
Heek		2a;4(EU&VK)	31	12,80	40,97	
		4(NW)	17	3,25	19,09	
		5b;6;7;12,14	212	65,09	30,73	
		8abde	gesloten	gesloten	gesloten	
		Totaal	260	81,14	31,21	
Zeeduivel		2a;4(EU&VK)	217	151,70	69,88	
		4(NW)	25	24,22	96,90	
		7	3.507	1.220,54	34,81	
		8abde	gesloten	gesloten	gesloten	
		Totaal	3.749	1.396,46	37,25	
Schartong		2a;4(EU&VK)	9	0,28	3,17	
		7	888	777,64	87,60	
		8abde	gesloten	gesloten	gesloten	
		Totaal	897	777,92	86,76	
Langoustine		2a;4(EU&VK)	1.361	613,67	45,08	
		7	10	8,06	81,99	
		8abde	gesloten	gesloten	gesloten	
		Totaal	1.371	621,73	45,34	
Haring		4c;7d(≠Blackwater-bestand)	96	11,73	12,18	



Netwerk: van naaldje tot draadje uitgerold

Mid oktober is ILVO gestart met het in kaart brengen van de volledige keten van netmateriaal. De eigenschappen van het ruwe materiaal, de productie van de garen en touw, de verwerking tot netten, het eigenlijke gebruik, de opslag (aan land en aan boord) én de bijhorende afvalstromen van elke stap worden in detail uitgelicht. De opdracht maakt deel uit van een bredere vraag van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) die wil te weten komen hoe de inzameling en verwerking van vistuigafval in onze vissershavens kan geoptimaliseerd worden en hoe de recyclagemogelijkheden vergroot kunnen worden.

Circulaire economie

Onze productie- en consumptiepatronen leggen steeds meer druk op de natuurlijke hulpbronnen, het klimaat en de biodiversiteit. Ons verbruik van olie, aardgas, mineralen, hout, water, voedselbronnen enz. is de laatste vijftig jaar aanzienlijk toegenomen als gevolg van onze verbeterde levensstandaard en de bevolkingsgroei.

Deze productie en consumptie zijn gebaseerd op een lineair gebruik van hulpbronnen: "ontginnen-fabriceren-consumeren-weggooiën". De lineaire economie, op basis van de idee van onbeperkte economische groei, genereert een onhoudbare hoeveelheid afval voor het milieu en is niet vol te houden in een wereld met beperkte hulpbronnen. Elk jaar produceert de Europese Unie 2,5 miljard ton afval, of 5 ton per hoofd van de bevolking per jaar.

De circulaire economie toont meer veerkracht. Ze verwijst naar een systeem waarin de waarde van producten, materialen en hulpbronnen zo lang mogelijk in de economie wordt gehouden. De afvalproductie wordt tot een minimum beperkt. Hierdoor heeft de circulaire economie doorgaans een kleinere ecologische voetafdruk dan de traditionele modellen.



Figuur 1 - Lineaire economie versus circulaire economie (Bron: <https://www.health.belgium.be/nl/circulaire-economie>)

SMARTLIFE

Sinds 2020 coördineert OVAM Cmartlife (spreek uit "smartlife"), een Europees project met verschillende acties rond circulaire economie.

Cmartlife staat voluit voor 'Circular Material Approach on Residual waste Targets and a Litter Free Environment'. Het is een geïntegreerd LIFE-project waarin maar liefst 7 partners zich inzetten voor het sluiten van materiaalkringlopen met als concrete doelstelling de reductie in restafval, zowel van huishoudelijk als gelijkgesteld restafval met 15% tegen 2027. OVAM is de coördinator van het project en werkt hiervoor samen met bovenlokale partner Westtoer, Vlaamse partners Vlaco en VVSG-Interafval, en de Belgische partners Denuo, Fost Plus en Valipac.

Eén van de acties focust op het optimaliseren van de inzameling en verwerking van vistuigafval en op het vergroten van de recyclagemogelijkheden in de drie Belgische vissershavens: Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

AANVAARDINGSPLICHT

Het onderzoek kadert in het uitwerken van de aanvaardingsplicht voor kunststofhoudend vistuigafval, die door Europa vanaf 2025 wordt opgelegd. Deze houdt in dat de producent van kunststofhoudend vistuigafval verplicht is de afgedankte producten, die de consument hem aanbiedt, gratis te aanvaarden. Veelal wordt de aanvaardingsplicht door een sector collectief georganiseerd. Denk bijvoorbeeld aan gekende inzamelsystemen zoals Recupel voor elektrisch en elektronisch afval en Bebat voor batterijen.

KETEN VAN NETMATERIAAL VAN A TOT Z

OVAM doet beroep op de expertise van het ILVO om in eerste instantie de keten in kaart te brengen. ILVO maakt een overzicht van de relevante bestaande studies en rapporten van de verschillende aspecten van het ontstaan, het beheer en de recyclage van vistuigafval. Niet enkel het netwerk/netmateriaal wordt meegenomen maar ook de spekking en waar mogelijk wordt ook de materiaalstroom uit de aquacultuursector en de recreatieve visserij gedocumenteerd.

Er wordt gekeken naar diverse aspecten: ontwerp en productie, beheer aan boord, herstellingen, zowel aan boord als aan wal, afgifte van het vistuigafval en inzameling van de materialen, tussentijdse opslag aan de wal, eventuele voorbehandeling en scheiden van vistuigafval en materialen, verwerken van vistuigafval tot gerecycleerde materialen en afzet van deze gerecycleerde materialen op de markt. Daarnaast wordt nagegaan wat de impact is van elke stap op het mogelijke recyclageproces.



Foto 1 - Vistuig (Bron: <https://www.vaindane.com/blogs/forsog/econyl%C2%AE-nylon-from-discarded-fishing-nets-to-sportswear>)

MOGELIJKHEDEN RECYCLAGE EN PLAN VAN AANPAK

ILVO zal vervolgens info verzamelen over vistuigrecyclage in Vlaanderen en in het buitenland. Concreet zal er gefocust worden op de waardeketen, de beschikbare technologieën, de stakeholders en succesfactoren/knelpunten. Er zal afgetoetst worden welke van deze buitenlandse voorbeelden relevant zijn in een Vlaamse context.

In een laatste fase zal ILVO verbeteringsvoorstellen formuleren waarbij gekeken wordt naar kosten-efficiëntie en internationale *best practices*. Per voorstel wordt een plan van aanpak uitgewerkt met bijhorende beschikbare instrumenten (wetgeving, beleidsplannen, financiële instrumenten, enz.).

Tot slot worden twee proefprojecten uitgeschreven, waarbij enerzijds mogelijke verbeteringen tijdens de behandeling aan boord en anderzijds de recyclage van vistuigafval centraal staan.

OPROEP NAAR EXPERTEN, SLEUTELFIGUREN EN GEBRUIKERS IN DE KETEN

Eens deze info verzameld is, is het de bedoeling om die verder aan te vullen en af te toetsen met de sector. Bijkomende inzichten, kennis, praktijkvoorbeelden en info uit gesprekken met de ervaringsdeskundigen op het terrein moet het plaatje vervolledigen.

Helpt u, als Guardian of the Sea, graag mee aan dit project? Neem dan contact op met stephanie.maes@ilvo.vlaanderen.be



Meer info:

<https://ovam.vlaanderen.be/cmartlife>

Contact :

stephanie.maes@ilvo.vlaanderen.be

Bent u een visser of reder? Dan heb ik uw hulp nodig!

Als master studente Industrieel Ingenieur aan de UGent voer ik in het kader van mijn thesis onderzoek naar de preventie van verloren vistuig. De focus ligt op de Belgische en Nederlandse boomkorvisserij. Hiervoor werd een survey opgesteld om mijn onderzoek verder af te bakenen. Dankzij ILVO krijg ik de juiste ondersteuning.

Het verlies van visnetten heeft een negatieve impact op economie en milieu. Via de vragenlijst wil ik de verschillende factoren die een rol spelen bij het verliezen van netten, alsook de omvang van het probleem en de bijhorende oorzaken binnen de sleepnetvisserij in kaart brengen. Met de resultaten van de survey streef ik ernaar om via mijn thesis-onderzoek, rekening houdende met technische en economische factoren, een in de commerciële visserij toepasbaar concept dat het verlies van vistuig beperkt te ontwikkelen. Zo hoop ik mijn steentje te kunnen bijdragen aan de verdere verduurzaming van de sleepnetvisserij.



Neem deel aan deze survey en help het verlies van vistuig beperken!

De survey duurt slechts 10 min en is volledig anoniem.

Uw bijdrage wordt alvast enorm geapprecieerd.

Scan de QR code of surf naar de volgende link: bit.ly/PlasticVrij

Nieuwsgierig? Ideeën? Plannen? → Innoverend.vissen@ilvo.vlaanderen.be

**of Tel +32 59 56 98 04 (Heleen)
Tel +32 59 56 98 14 (Mattias)**



Ruimtelijke Ordening

Ruimtelijke Ordening op zee blijft een item waar de visserijsector permanent aandacht voor moet hebben. Deze maand rapporteert de Rederscentrale over een overleg met Britse collega's omtrent windmolenparken en mariene beschermde gebieden en over de plannen voor het bouwen van een windmolenpark in de Golf van Biskaje.

Overleg Britse windmolenparken en mariene beschermde gebieden

Op maandag 24 oktober vond een online meeting plaats tussen Rederscentrale, de Britse Western Fish PO en Waterdance. Onderwerp van de meeting zijn de zeer ambitieuze en verontrustende plannen van de Britse overheid voor het bouwen van drijvende windmolenparken in het Bristolkanaal en Keltische Zee en het voorstel betreffende mariene beschermde gebieden waarbinnen visserijmaatregelen worden getroffen tegen ten laatste eind 2024.

In vorige edities van het informatieblad werd reeds gerapporteerd over de plannen van Crown Estate voor het inplanten van vier drijvende windmolenparken in het Bristolkanaal en Keltische Zee. Daarvoor werden vijf zoekgebieden aangeduid. Ondertussen werden deze verfijnd en gereduceerd tot vier zoekgebieden (zie kaart 1). In dit kader werd in het VK een Celtic Sea Subgroup opgericht door The National Federation of Fishermen's Organisation. Gezien deze plannen heel wat impact zullen hebben op zowel Britse als Belgische vissers, wordt gekeken of een samenwerking met Rederscentrale nuttig blijkt.

Daarnaast werd er gesproken over de Britse mariene beschermde gebieden. Hoewel nog geen duidelijke tijdschema kan worden gegeven, heeft de Britse overheid het voornemen tegen eind 2024 enkele beheermaatregelen in te voeren in 50 gebieden. Een eerste blik op de plannen geeft aan dat de maatregelen een aanzienlijke impact kunnen hebben op de Belgische vloot. Vanuit Britse overheid wordt gevraagd naar wetenschappelijke studies die aantonen dat er geen negatieve impact is op de instandhoudingsdoelstellingen door sleepnetvisserij. Rederscentrale heeft hiervoor contact opgenomen met het ILVO en het Departement LV.

Windpark Oléron - Golf van Biskaje

Het Franse bulletin Le Marin rapporteert dat de aanbesteding voor het offshore windpark voor het eiland Oléron in de Golf van Biskaje gestart werd. Het doel is om in 2024 de aanbesteding rond te hebben om in 2030 te starten met de bouw van het windmolenpark. Het project gaat daarnaast ook een nieuwe consultatiefase in. Er zullen onder andere werkgroepen opgericht worden met vissers, milieuvereenigingen en andere zeegebruikers. De eerste kaarten (kaart 2) tonen aan dat het windmolenpark binnen de Golf van Biskaje, waar de Belgische vloot visserijactiviteiten uitvoert, geplaatst zal worden. Exacte coördinaten moeten uitwijzen wat de impact zou zijn op onze vloot.



Kaart 2: (Bron: Le Marin)



Kaart 1: zoekgebieden drijvende windmolenparken Bristolkanaal en Keltische Zee
(Bron: website The Crown Estate)

OP ONS KUNT U REKENEN



Radio Holland is wereldwijd toonaangevend in navigatie & communicatie, IT aan boord en Service & Onderhoud. Wij staan bekend om onze 24/7 service verlening en ons ongeëvenaarde netwerk van service locaties. Over de hele wereld laten reders hun apparatuur aan boord onderhouden en repareren door onze technische specialisten, die altijd en overal klaar staan.



Groenlandstraat 93, 8380 Zeebrugge | T +32 50 55 98 55 | E service.zeebrugge@radioholland.com



VLAAMSE VISVEILING nv
ZEEBRUGGE & OOSTENDE

Het aanvoerpunt voor verse vis in Vlaanderen

Afdeling Zeebrugge

Noordzeestraat 201
8380 Zeebrugge

Tel: +32 50 55 99 33
Fax +32 50 55 99 35

Afdeling Oostende

Sprotplein 2
8400 Oostende

Tel: +32 50 55 99 38
Fax +32 59 32 04 46

@: info@vlvis.be • Web: www.vlvis.be

Interview vertegenwoordigers van het motorenbouwbedrijf ABC

In de scheepsvaart gebeuren reeds heel wat inspanningen om de CO₂-uitstoot te verminderen. Brandstofprijzen bevinden zich momenteel op het hoogste niveau ooit, wat het energietransitieproces misschien wel kan versnellen. Op 23 november 2022 organiseert de sector vanuit het Convenant 'Op koers naar duurzaamheid' een seminarie rond energietransitie. Rederscentrale ging al even z'n licht opsteken bij ABC, een toonaangevende Belgische fabrikant van motoren voor de energie- en transportindustrie. Aan het woord zijn Jean-Pierre Props (Sales Area Manager) en Maxime De Cordier (Marketing Manager).

Rederscentrale: Heren, bedankt om ons te ontvangen op jullie bedrijfssite op de Wiedauwkaai die de haven van Gent verbindt met het stadscentrum. We staan hier aan de smalle voorkant van het gebouw, maar daarachter schuilt een gigantisch loodsencomplex. ABC kent een lange geschiedenis en is geen kleine speler op de motorenmarkt.

Jean-Pierre en Maxime: Anglo Belgian Corporation (ABC) heeft meer dan een eeuw ervaring met motorbouw. Het bedrijf werd in 1912 kort na de bouw van de eerste vergunde Rudolf Dieselmotor opgericht door een groep Belgische ondernemers. Het doel was het vervaardigen van interne verbrandingsmotoren, type semi-diesel. De toekomst van deze motoren zag er rooskleurig uit omdat zij geschikt waren om alle transportmogelijkheden over land en zee volledig te veranderen.

Tijdens de wereldoorlogen ging het een stuk minder door, dat de handel en verkoop van motoren aanzienlijk vermindert, al bleef ABC het vertrouwen van Belgische vissers en scheepsbouwers behouden, wat hun redding werd. Aangezien het productieniveau tijdens die periodes laag was, werd heel veel tijd aan onderzoek, ontwikkeling en nieuw design besteed. Sinds de jaren 80 ontwerpt en produceert ABC middelsnel-lopende motoren. ABC blijft met volle overgave werken aan de ontwikkeling van nog efficiëntere motoren met meer vermogen en minder brandstofverbruik en dus ook minder uitstoot. Ons bedrijf is ondertussen vertegenwoordigd in meer dan 120 landen.

Rederscentrale: Hoe lang zijn jullie al actief binnen de visserijsector en hoe slagen jullie erin om daar marktleider te blijven?

Jean-Pierre en Maxime: De eerste motoren waren niet voor de scheepsvaart, maar wel voor generatoren en pomp-units.



Afbeelding: de voorgevel van de ABC-gebouwen aan de Wiedauwkaai te Gent

Motoren in de scheepsvaart zijn maar in de jaren 20 van vorige eeuw beginnen groeien en vanaf begin de jaren 30 werden er visserijmotoren geproduceerd. We mogen met fierheid zeggen dat quasi de volledige Belgische vloot klant is bij ABC, op enkele uitzonderingen na. Eén van onze grote sterktes is dat wij weinig afhankelijk zijn van andere landen en we bezitten een zeer hoge toegevoegde waarde, want maar liefst 85% van onze componenten wordt in-house geproduceerd. Dit brengt veel voordelen qua kwaliteit en levertermijnen met zich mee. We kunnen met trotsheid zeggen dat 100% van onze materialen West-Europees zijn. We bezitten ook gieterijen voor het gieten van cilinderkoppen en motorblokken.

Rederscentrale: Hoe verhoudt jullie werk in de visserijsector zich ten opzichte van de activiteiten in andere sectoren?

Jean-Pierre en Maxime: Het is moeilijk om daar een getal op te plakken, omdat alle industrieën waarin ABC actief is hoogtes en laagtes kennen. Daarnaast verdelen we motoren in maar liefst 120 verschillende landen. Visserij blijft voor ons wel een zeer belangrijk en trouw cliënteel. Zo hebben we de voorbije jaren mooie projecten mogen realiseren terwijl bijvoorbeeld de binnenvaart het op dit moment wat moeilijker heeft. Ook in de kustvaart zijn we erg actief. Dit gaat over schepen van 80 tot 110 meter lengte. Caterpillar kondigde aan dat zij vanaf eind dit jaar stoppen met de productie van hun MAK-motoren, wat voor ons perspectieven biedt. We mogen dus voor de zeevaartsector een mooi aantal aan motoren produceren, net als voor de Offshore Supply.



Afbeelding: een blik op één van de vele loodsen waar de ABC-motoren geproduceerd worden

Rederscentrale: Voor we overgaan naar energietransitie willen we het hebben over bestaande motoren op de huidige vissersvaartuigen. Zien jullie nog mogelijkheden voor energiebesparing?

Jean-Pierre en Maxime: Wij kunnen geen wondermiddelen op de markt brengen, maar we willen wel steeds verbe-

teringen realiseren. Dat is niet altijd evident, want we zijn afhankelijk van de wetten van de thermodynamica en die liggen in principe vast. We merken dat oudere vaartuigen nog efficiëntiewinsten kunnen boeken via het verlagen van het toerental of aanpassingen aan de schroefdiameter. In eerste instantie zijn we van 2 meter- naar 3 meter-schroeven geëvolueerd en nu zitten we al op 4 meter. Voor nieuwe vaartuigen bekijken we of het noodzakelijk is om nog een 8 cilinder-motor te plaatsen.

Rederscentrale: *Over naar het vissersvaartuig van de toekomst. Hoe ver staan jullie op vlak van energietransitie?*

Jean-Pierre en Maxime: We durven zeggen dat we ver staan op vlak van alternatieve brandstoffen, zoals waterstof (H_2) en methanol (CH_3OH). Dit zijn de meest voor de hand liggende opties om dieselmotoren te vervangen. Waterstofgas is de mooiste oplossing, want via de verbranding van waterstof maak je water. Bij de Dual Fuel H_2 -motoren wordt de hoofdbbrandstof – in dit geval waterstof – tot ontbranding gebracht via een pilootinjectie diesel. De verhouding diesel-waterstof is in dit geval 15-85. Bij de 100% waterstofmotoren is geen sprake meer van koolstofdioxide (CO_2) of stikstofoxiden (NOX). Zelfontbranding van waterstof door compressie is echter onmogelijk omdat hiervoor minimaal 580 graden nodig is. Daarom wordt er voor dit type motoren een bougie gebruikt.

Zowel de Dual Fuel als 100% waterstofmotoren in een vermogensgamma van 500 kW (680 PK) tot 2670 kW (3630 PK) zijn vandaag commercieel beschikbaar.

Een grote uitdaging bij waterstof is dat de hoeveelheid die je aan boord moet hebben veel te groot is ten opzichte van de opslagmogelijkheden van het vaartuig. Voor vissersvaartuigen die meerdere dagen van huis zijn en te kampen hebben met beperkte ruimte aan boord vormt dit een te grote uitdaging.

Rederscentrale: *Dus moeten we verder kijken in de richting van methanol?*

Jean-Pierre en Maxime: Methanol biedt inderdaad perspectieven. Dit is een vloeibaar product en kun je dus ook nog meenemen in een tank. Duurzame methanol wordt gemaakt uit waterstof en afgevangen CO_2 uit lucht. Het is technisch haalbaar om uit CO_2 en waterstof (uit hernieuw-



Afbeelding: Een voor 100% op waterstof draaiende BeHydro monofuel motor ontworpen in 2022 door ABC



SOCIAAL SECRETARIAAT • VERZEKERINGEN
FINANCE

Besox verwerkt al **72 jaar** de lonen van de Belgische Zeevisserij. Hiervoor hebben we dagelijks **5 payroll experts** ter beschikking staan in onze kantoren te **Knokke-Heist** en **Oostende**!

Offerte aanvragen of gesprek inplannen?

Heidi Vanooteghem | 0499 94 07 62
heidi.vanooteghem@besox.be

**Kalvekeetdijk 179 bus 4
8300 Knokke-Heist**

Thomas Morbee
050 63 07 07

Patricia De Baene
050 63 07 18

Christa Meysseman
050 63 07 90

Katrien Van Den Bruaene
050 63 07 23

**Hendrik Baelskaai 25
8400 Oostende**

Karin Pyfferoen
059 44 70 25

WWW.BESOX.BE

bare energie) 'groene' methanol te maken. Het reeds bestaande CO₂-niveau blijft ongewijzigd waardoor methanol een CO₂-neutrale brandstof is. Ten opzichte van diesel is er echter wel ±2,5 keer aan volume van nodig voor hetzelfde resultaat. Maar bij waterstof neemt dit, afhankelijk van de tankdruk (350-700 bar), wel 13 keer meer volume in beslag. Een uitdaging van methanol is dat het al begint te verdampen bij 25 graden. Hierdoor word je geconfronteerd met zeer strenge veiligheidsrichtlijnen zoals geldend voor gasmaatschappijen. Methanol is ook een toxisch en gevaarlijk product waardoor de nodige omzichtigheid aangewezen is, maar het biedt zeker perspectieven naar de toekomst toe.

Rederscentrale: *De EU-Green Deal schrijft voor dat Europa tegen 2030 de CO₂-uitstoot met 55 procent moet terugbrengen ten opzichte van 1990 en tegen 2050 klimaatneutraal moet zijn. Wordt hieraan dan reeds voldaan?*

Jean-Pierre en Maxime: Wanneer je 'groene' methanol gebruikt, ben je inderdaad CO₂-neutraal. De ontsteking van methanol gebeurt eveneens via het Dual Fuel-principe en om de NOX-uitstoot te reduceren, kan gebruik worden gemaakt van een katalysator.

Rederscentrale: *Is dit haalbaar op een bestaand vissersvaartuig?*

Jean-Pierre en Maxime: In principe is alles mogelijk en kan elke motor omgebouwd worden. Momenteel zijn we nog aan het onderzoeken of dit wel de moeite loont want het gaat om een zeer ingrijpende conversie en dit zal een aanzienlijk kostenplaatje met zich meebrengen. Op het

ogenblik zijn we bezig met de ombouw van een bestaande sleepboot met twee 8 cilinder-motoren.

Rederscentrale: *Wat zijn verder de grootste knelpunten?*

Jean-Pierre en Maxime: De beschikbaarheid en prijs van methanol zijn issues. Er is genoeg methanol, maar het is geen 'groene' methanol. De overheid zal moeten tussenkomen om het groene verhaal te doen slagen. De vraag naar methanol zal zo waanzinnig groot zijn dat je regels moet opstellen wie het wel en niet kan krijgen en welke methanol wel dan niet in aanmerking komt. Bedrijven die momenteel methanol gebruiken, gaan die vanuit hun eigen parken genereren, zoals bijvoorbeeld Ørsted, een Deens energiebedrijf dat windparken op zee en op het land ontwikkelt, bouwt en exploiteert. We pleiten er wel voor om zeker in de transport of in scheepsvaart een plaats te krijgen waar methanol ter beschikking is. Tegen 2050 willen we klimaatneutraal zijn, wat op zich zeker haalbaar is, maar we moeten samen met de betrokken overheden een plan opmaken om alle uitdagingen tijdig het hoofd te kunnen bieden.

Rederscentrale: *Zijn elektrische motoren dan absoluut geen optie?*

Jean-Pierre en Maxime: Elektrische motoren in de scheepsvaart integreren is gewoonweg onmogelijk. Dat heeft te maken met het opslaan van elektrische energie, dat meestal nog met accu's gebeurt. De energie-inhoud van accu's is zo beperkt dat louter elektrisch varen op grote afstanden onmogelijk is. De aandrijving van het vaartuig kan wel elektrisch zijn, maar het volledige schip op elektriciteit laten varen is geen optie.

Er is nog een andere piste, namelijk ammoniak. Maar hier zetten wij binnen ABC niet op in omdat ammoniak zeer traag in ontbranding gaat en het brandpunt zeer hoog ligt (165 graden Celsius ten opzichte van bv 65 bij diesel). Je moet al een combinatie van waterstof en ammoniak gaan uitwerken om het brandbaar te maken en dan moet je het nog ontsteken via diesel. Dit is zeker op een vissersvaartuig niet evident. En het is extreem toxisch, veel gevaarlijker dan methanol.

Rederscentrale: *Bedankt voor deze heldere uitleg. We kijken ernaar uit om jullie op 23 november te mogen ontvangen op het seminarie energietransitie. Hebben jullie als afsluiter nog een boodschap die je wil delen met onze leden en andere belanghebbenden uit de visserijsector?*

Jean-Pierre en Maxime: We willen van deze opportuniteit gebruik maken om de Vlaamse reders eens te bedanken voor de jarenlange samenwerking en de vertrouwensrelatie die we met hen hebben opgebouwd. ABC bouwt louter motoren naar wens en op maat van de gebruiker, waardoor iedere realisatie uniek is. Daarom is het zo belangrijk dat we een goede verstandhouding hebben met de gebruikers. Ons bedrijf is trouwens volledig in privé handen. De eigenaars geloven in de visserijsector en investeren het geld dat verdiend wordt steeds opnieuw in onderzoek en innovatie. Dit laat ons toe te blijven innoveren. Het stemt ons ook hoopvol om mee de energietransitie te kunnen realiseren op relatief korte termijn.

Rederscentrale: *Hartelijk dank en tot gauw.*



VAN EYGEN BV
CASIER-VERMEERSCH
BRANDSTOFFEN

BEL: 058 233 672
BRUGSESTEENWEG 64A • 8433 MIDDELKERKE



INNOVATING THE FUTURE

Wij combineren onze bewezen ontwerpen, vakmanschap en innovatieve technologie voor een maximale inzetbaarheid en duurzaamheid.

SCHEEPSBOUW

REPARATIES

MACHINEFABRIEK

DROOGDOKKEN



**Maaskant Shipyards
Stellendam**

Lid van de DAMEN SHIPYARDS GROUP



Deltahaven 40
3251 LC Stellendam

Telefoon 0187-491477
E-mail info-maaskant@damen.com
www.damen.com/en/companies/damen-maaskant-shipyards-stellendam



BMT

Clarity from complexity

BMT Belgium NV

*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

antwerp@bmtglobal.com
www.bmt.org/surveys

We keep you fishing



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

PADMOS

Officieel Dealer
Mitsubishi Dieselmotoren

Bezoek/correspondentieadres: Padmos, Deltahaven 18, 3251 LC Stellendam (NL)

+31 (0)187 49 80 20 @ info@padmos.nl www.padmos.nl

Jaarlijks Economisch Rapport over de EU-Visserijvloot

Jaarlijks wordt een Economisch Rapport over de EU-Visserijvloot gepubliceerd door de Europese Commissie in samenwerking met het Wetenschappelijk Technisch en Economisch Comité voor Visserij, kortweg WTECV of STECF in het Engels. In dit document wordt steeds een analyse gemaakt van de economische ontwikkeling van de EU-visserijvloot van de 22 EU-kuststaten. Het 2022-Rapport werd gepubliceerd op 10 oktober 2022. In onderstaand artikel vindt u de voornaamste bevindingen uit dit rapport.

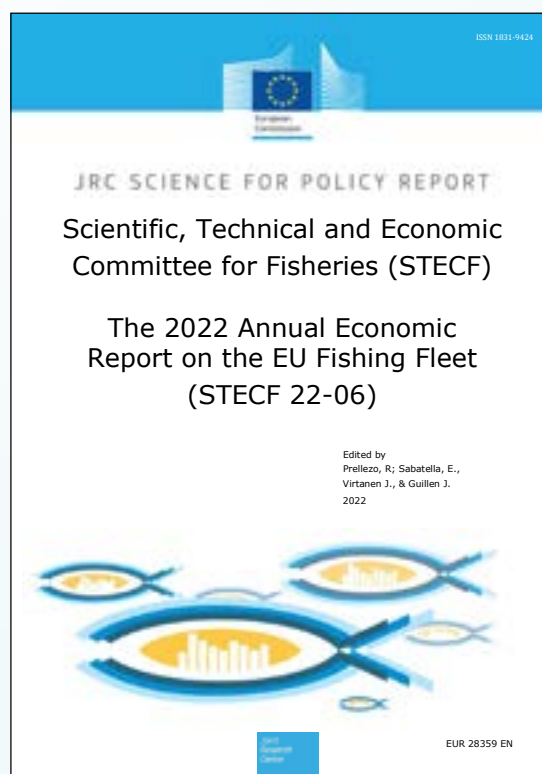
Het economisch rapport bevat traditiegetrouw een analyse van de afgelopen jaren en maakt een prognose voor de nabije toekomst. De diverse hoofdstukken focussen zowel op de vloottoestand per individuele lidstaat als op de onderlinge regionale verschillen tussen de noordwestelijke wateren, de zuidwestelijke wateren, de Noordzee etc.

Voor de analyse van de voorbije jaren maakt het rapport voor 2022 gebruik van beschikbare gegevens tussen 2008 tot 2020, maar focust zich voornamelijk op het jaar 2020. De impact van de COVID-19-pandemie was sterk voelbaar in 2020 met onder meer een verstoring van de markt en het consumptiepatroon van de EU-burgers. De kleinschalige visserij werd in deze periode het hardst getroffen. Ook andere factoren zoals brexit hadden een aanzienlijke impact op de economische toestand van de Europese vloot. De gehele vloot sloot 2020 af met winst, ondanks een daling van de brutowinstmarge.

In het rapport wordt tevens uitvoerig stilgestaan bij de economische uitdagingen die het jaar 2022 reeds met zich heeft meegebracht. Naar aanleiding van het Russisch-Oekraïens conflict stegen de brandstofprijzen doorheen 2022 aanzienlijk, meer bepaald tot bijna een verdubbeling ten opzichte van de prijzen uit 2021. Naast een verstoord productieproces, werkte dit tevens een exponentiële stijging van de operationele kosten in de hand. De vloeten met het grootste brandstofverbruik werden hierdoor dan ook het zwaarst geïmpacteerd. Bovendien kunnen deze verhoogde kosten niet rechtstreeks doorgerekend worden in de visprijs.

Aangezien het einde van het conflict helaas nog niet in zicht is, wordt er in het rapport voorspeld dat de sector het jaar 2022 verlieslatend zal afsluiten vanwege de hoge brandstofprijzen, operationele kosten en de inflatie. Een belangrijke kanttekening die bij deze prognose gemaakt moet worden, is het gegeven dat er hierbij geen rekening wordt gehouden met de financiële steunmogelijkheden vanuit Europa en de lidstaten.

In het kader van de prognose voor 2022 wordt in het rapport ook een inschatting gemaakt van de totale break-even brandstofprijs voor de Europese vissersvloot. Naar aanleiding hiervan heeft EAPO, waarin Rederscentrale zetelt als Belgische vertegenwoordiger en het secretariaat organiseert, ervoor gekozen een brief aan DGMARE te sturen met het verzoek om in het rapport een opgesplitste break-even brandstofprijs op te nemen en niet alleen een totale



break-even brandstofprijs te vermelden, die door de variëteit aan scheepstypes, visserijtechnieken en lokale gebruiken niet als representatief wordt beschouwd. Deze brief is raadpleegbaar op de EAPO-website onder "publications".

Het rapport kijkt ook al wat verder vooruit. Zo wordt gesteld dat de doelstellingen inzake duurzame visserij en energietransitie onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn indien de sector op lange termijn economisch rendabel wil blijven. Onderzoek toont immers aan dat vlootsegmenten die zich focussen op duurzaam geëxploiteerde visbestanden en hun brandstofverbruik verlagen om zo energie-efficiënter te opereren, veerkrachtiger zijn. Het feit dat de Europese vissersvloot jaarlijks gezamenlijk bijna 2 miljard liter brandstof verbruikt, wordt hierbij in acht genomen. Het rapport benadrukt dan ook het belang van de energietransitie om de economische levensvatbaarheid van de Europese visserijsector in de toekomst te vrijwaren.

Het jaarlijks economisch rapport 2022 over de EU-visserijvloot is integraal raadpleegbaar via <https://stecf.jrc.ec.europa.eu>.

Marktsituatie in de zeevisserij

SEPTEMBER 2022

Teneinde seizoenschommelingen te neutraliseren, worden de gegevens vergeleken met de overeenstemmende maand van het voorgaande jaar.

Stijgende aanvoertendens zet zich voort.

AANVOER

In de maand september werden door Belgische vaartuigen 1.111 ton visserijproducten aangevoerd in Belgische havens. Ten opzichte van september 2021 is dit een stijging met 10%. Hiervan werden 495 ton of 45% aangevoerd in de vismijn van Zeebrugge (-13%) en 572 ton of 51% in Oostende (+13%). De aanvoer in Nieuwpoort bedroeg 44 ton of 4% (sq).

De aanvoer van rondvissoorten daalde met 27% tot 48 ton. De aanvoer van schol daalde tot 169 ton, wat neerkomt op 15% van de totale aanvoer. De aanvoer van tong steeg met 14% tot 187 ton. Griet daalde met 5%, terwijl tarbot met 2% daalde. Langoustines daalden in aanvoer (-64%) en de aanvoer van rog steeg met 29%. In volle garnaalseizoen kende de aanvoer van de 'vis van het jaar' een sterke vooruitgang met 165% tot 141 ton.

Overzicht 2022

In de eerste 9 maanden van 2022 werden er in totaal 9.076 ton visserijproducten aangevoerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens. Dit is 4% meer dan in de

vergelijkbare periode van 2021. Er werden 1% minder demersale vissoorten aangevoerd waaronder 1.152 ton schol, wat 17% minder is dan vorig jaar en 1.759 ton tong, een daling met 4%.

De aanvoer van de rondvissoorten daalde de eerste negen maanden van dit jaar met 1% ten opzichte van dezelfde periode in 2021, gaande van 22% voor wijting tot 36% voor kabeljauw. Zeeduivel deed het beter. Er werd 7,5% meer aangeland (363 ton). Schartong steeg met 18% tot 505 ton, tarbot daalde met 20% tot 131 ton en de aanvoer van griet daalde met 10% tot 96 ton. De garnaalaanvoer kende een stijging tijdens de eerste drie trimesters van 2022 met 149 ton en de aanvoer van Sint-Jacobsschelpen steeg met 6% tot 298 ton.

AANVOERWAARDE

De totale omzet in de Belgische vismijnen, gerealiseerd door Belgische vaartuigen in september 2022, bedroeg 6,75 miljoen euro wat 29% meer is dan in dezelfde maand vorig jaar. De besomming voor de demersale vissoorten bedroeg 5,61 miljoen euro (+21%), wat overeenkomt met 83% van de totale aanvoerwaarde (-5%).

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Ton	%	Soort	Ton	%
Schar	13	+7%	Zeeduivel	40	-4%
Bot	7	+24%	Steenbolk	4	-25%
RodePoon	17	+17%	Griet	12	-5%
Schelvis	26	+68%	Kabeljauw	6	-77%
Schartong	97	+56%	Heek	6	-36%
Rog	177	+29%	Tongschar	19	-49%
Tong	187	+14%	Schol	169	-25%
Hondshaai	36	+2%	Tarbot	21	-2%
Garnaal	141	+165%	Wijting	3	-47%
Zeekat	38	+25%	Langoustines	10	-64%
			Sint-Jacobsschelpen	11	-14%

Evolutie aanvoer demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. dezelfde maand 2021

De rondvissoorten brachten € 109.000 op, een daling met 31%. Bij de platvissoorten werd voor schol een omzetzakking met 5,5% genoteerd tot € 584.000 wat overeenkomt met 9% van de totale omzet. Tong bracht 3,29 miljoen euro op (+36%). Dit komt overeen met 49% van de totale besomming (+3%). De duurdere vissoorten griet en tarbot brachten respectievelijk 7% en 8% meer op dan vorig jaar. De omzet voor tongschar verminderde met 42% tot € 83.100, terwijl die voor schartong vermeerderde met 224% tot € 175.700.

Zeeduivel kende een aanvoerwaarde van € 382.000 (-2%). Voor roggem werd een verhoging genoteerd van 21% tot € 376.000. Door de grotere aanvoer in volle garnaalseizoen steeg de omzet van garnaal fors tegenover vorig jaar:

€ 752.600 (+259%). De aanvoerwaarde van langoustines daalde tot € 98.300 (-49%).

Overzicht 2022

In de eerste 9 maanden van dit jaar bereikte de totale besomming van Belgische vaartuigen in eigen havens 56 miljoen euro, een toename met 29% t.o.v. 2021. De opbrengst van demersale vissoorten steeg met 25% tot 47,8 miljoen euro wat overeenstemt met 85% van de totale besomming.

De cijfers voor tong stegen voor de eerste negen maanden (30,34 miljoen euro, +31,5%). De rondvissoorten kenden een omzetstijging van 17% t.o.v. vorig jaar. De omzet voor kabeljauw daalde wel met 16% tot 222.000 euro (d.i. slechts 0,39% van de totale opbrengst). Bij de platvissoorten bracht schol meer op dan vorig jaar (3,40 miljoen euro, +10%) wat neerkomt op slechts 6% van de totale omzet van Belgische vaartuigen in Belgische havens (-1%).

De opbrengst van garnalen steeg met 92% tot 2.226.000 euro. Dit is vooral te wijten aan de grotere aanvoer gedurende de zomermaanden en de goeie prijszetting. Langoustines brachten 35% minder op dan in de eerste drie trimesters van 2021 (€ 818.000). Binnen de groep van de weekdieren viel een omzetstijging voor Sint-Jacobsschelpen met 92% te noteren tot € 850.000.

PRIJZEN

De gemiddelde visprijs steeg in september met 17% ten opzichte van dezelfde maand vorig jaar, tot 6,07 euro/kg.

In de vismijn van Zeebrugge bedroeg de gemiddelde visprijs 5,91 euro/kg (+18%). In Oostende werd gemiddeld 6,31 euro/kg betaald (+13%). De visserijproducten in Nieuwpoort brachten gemiddeld 4,87 euro/kg op (+23%)

Voor de demersale vissoorten betaalde men gemiddeld 6,38 euro/kg t.o.v. 5,37 euro/kg in september vorig jaar. Voor kabeljauw werd gemiddeld 3,83 euro/kg betaald (+13%). De prijs voor schol steeg met 25% tot 3,45 euro/kg. Per klasse 1-2-3-4 betaalde men respectievelijk volgende prijzen in euro/kg: 6,89 (+33%); 4,99 (+29%); 3,61 (+33%) en 2,90 (+27%). Onze economisch belangrijkste vissoort tong noteerde een gemiddelde prijs van 17,64 euro/kg (+19%).

Volgende prijzen in euro/kg werden bekomen per grootteklasse voor tong:

Grootte-klasse	September 2021	September 2022	Evolutie
1	23,66	25,17	+6%
2	21,23	21,75	+2%
3	14,91	17,62	+18%
4	12,17	15,86	+30%
5	10,85	14,34	+32%
Totaal	14,86	17,64	+19%

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Euro/kg	%	Soort	Euro/kg	%
Zeeduivel	9,52	+1%	Schar	0,46	-39%
Steenbolk	0,99	+80%	Schelvis	1,10	-6%
Griet	11,49	+13%	Rog	2,11	-7%
Kabeljauw	3,83	+13%	Zeekat	4,13	-3%
Bot	1,02	+80%			
RodePoon	1,43	+4%			
Heek	3,22	+60%			
Tongschar	4,45	+14%			
Schartong	1,81	+109%			
Schol	3,45	+25%			
Tong	17,64	+19%			
Hondshaai	0,51	+25%			
Tarbot	14,97	+10%			
Wijting	2,07	+20%			
Garnaal	5,33	+35%			
Langoustines	9,44	+42%			
Sint-Jacobsschelpen	4,38	+40%			

Overzicht 2022

De gemiddelde visprijs over de eerste negen maanden bedroeg 6,17 euro/kg, een stijging met 24% t.o.v. vorig jaar. De gemiddelde prijs voor de demersale vissoorten steeg tot 6,62 euro/kg. De gemiddelde kabeljauwprijs bedroeg 3,86 euro/kg (+31%) en deze voor wijting steeg tot 1,35 euro/kg (+18%). De gemiddelde tongprijs steeg met 37% tot 17,24 euro/kg en voor tongschar werd 35% meer betaald: 4,25 euro/kg.

De duurdere vissoorten zoals zeeduivel 9,86 euro/kg (+8%), tarbot 16,24 euro/kg (+29%) en griet 12,68 euro/kg (+40%) noteerden een betere prijszetting. Gedurende de eerste 9 maanden steeg de scholprijs met 33% tot 2,95 euro/kg. De garnaalprijs steeg met 11% tot 6,29 euro/kg terwijl voor langoustines evenzeer een stijging met 27% werd genoteerd: 10,16 euro/kg. Ook de Sint-Jacobsschelpen noteerden een stijging van de gemiddelde prijs tot 2,85 euro/kg (+81%).

Evolutie prijzen demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. zelfde maand 2021

Vergelijkende zeevisserijstatistiek

september 2021-2022

	09/2021			09/2022		
	KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
Demersaal						
ANDERE DEMERSALEN	719	1.175	1,64	6.795	11.579	1,70
BLONDE ROG	94.617	236.811	2,50	580.192	1.621.770	2,80
BOT	5.297	2.999	0,57	95.829	84.766	0,88
DUNLIPHARDER	54	58	1,09	574	1.222	2,13
ENGELSE POON	3.821	2.194	0,57	258.659	190.504	0,74
GEVLEKTE ROG				1.270	2.539	2,00
GRIET	12.626	128.530	10,18	96.291	1.219.816	12,67
HAAIEN ALGEMEEN	1.345	537	0,40	6.533	3.677	0,56
HEEK	9.377	18.881	2,01	56.393	135.194	2,40
HEILBOT	135	1.659	12,29	1.059	13.749	12,98
HONDSHAAL	34.975	14.392	0,41	373.129	145.897	0,39
HONDSTONG	3.013	5.298	1,76	46.036	64.540	1,40
KABELJAUW	26.200	88.915	3,39	57.616	222.412	3,86
KATHAAL	3.320	1.274	0,38	33.528	16.838	0,50
KONGERAAL	2.019	2.327	1,15	28.962	25.879	0,89
KOOLVIS	470	536	1,14	1.987	2.948	1,48
LENG	1.411	3.038	2,15	11.174	29.851	2,67
LIPVISSEN	54	14	0,27	1.526	889	0,58
MUL	571	2.190	3,83	65.611	377.535	5,75
PALING	4	45	11,32	16	163	10,18
PIETERMAN	4.930	2.134	0,43	24.762	49.189	1,99
POLLACK	524	2.926	5,58	7.088	35.629	5,03
RODE POON	14.125	19.511	1,38	279.865	407.574	1,46
ROGGEN ALGEMEEN	610	60	0,10	998	198	0,20
SCHAR	12.389	9.254	0,75	96.335	66.815	0,69
SCHARTONG	62.289	54.161	0,87	505.258	673.681	1,33
SCHELVIS	15.565	18.065	1,16	157.557	200.277	1,27
SCHOL	224.785	619.806	2,76	1.159.723	3.414.714	2,94
STEENBOLK	4.697	2.587	0,55	182.612	116.333	0,64
STEKELROG	42.499	74.522	1,75	396.509	785.712	1,98
TARBOT	21.592	293.714	13,60	131.228	2.129.969	16,23
TONG	162.777	2.418.541	14,86	1.766.502	30.473.910	17,25
TONGSCHAR	36.650	143.084	3,90	266.530	1.132.390	4,25
TORSK				223	47	0,21
WIJTING	5.841	10.070	1,72	101.512	137.185	1,35
ZANDTONG	1.094	9.191	8,40	21.223	213.532	10,06
ZEEBAARS	1.035	10.402	10,05	14.043	169.276	12,05
ZEEDUIVEL	41.578	390.286	9,39	363.550	3.587.330	9,87
ZEEWOLF	1.063	3.507	3,30	11.394	26.632	2,34
ZONNEVIS	2.987	26.646	8,92	23.459	199.251	8,49
ZWARTE POON	2.954	1.118	0,38	13.543	3.527	0,26
ZWARTE ZEEBRASEM	1	0	0,27	4.390	5.697	1,30
TOTAAL DEMERSAAL	860.006	4.620.461	5,37	7.251.867	48.000.906	6,62
Pelagisch						
ATLANTISCHE ZALM				31	302	9,90
GOUDBRASEM				14	38	2,83
HARING				10.584	5.105	0,48
HORSMAKREEL	26	13	0,48	9.576	5.584	0,58
MAKREEL	6	5	0,90	28.034	46.888	1,67
SARDINE				1.107	3.258	2,94
SPROT				625	1.187	1,90
TOTAAL PELAGISCH	32	18	0,56	49.970	62.362	1,25
Schaaldieren						
ANDERE SCHAALDIEREN	231	485	2,10	7.371	9.595	1,30
GARNAAL	75.589	232.026	3,07	370.678	2.286.147	6,17
LANGOEST				493	13.427	27,26
LANGOUSTINE	28.953	191.972	6,63	83.544	842.458	10,08
NOORDZEEKRAB	8.056	20.336	2,52	32.724	179.797	5,49
ZEEKREEFT	351	3.220	9,17	2.663	38.964	14,63
TOTAAL SCHAALDIEREN	113.180	448.039	3,96	497.471	3.370.389	6,78
Weekdieren						
INKTVISSEN				4	12	2,97
OCTOPUSSEN	11.441	14.738	1,29	158.998	235.485	1,48
PIJLINKTVISSEN	573	5.566	9,71	83.432	653.833	7,84
SINT-JACOBSSCHELP	12.341	38.521	3,12	297.894	849.675	2,85
WULK	3.333	2.210	0,66	52.339	37.105	0,71
ZEEKAT	30.137	127.392	4,23	740.722	3.081.155	4,16
TOTAAL WEEKDIEREN	57.825	188.428	3,26	1.333.388	4.857.266	3,64
EINDTOTAAL	1.031.043	5.256.946	5,10	9.132.696	56.290.923	6,16

VOORLOPIGE CIJFERS VERSTREKT DOOR DE DIENST VISSERIJ

Gecumuleerde vergelijkende zeevisserijstatistiek (2021-2022)

	2021			2022		
	KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
Demersaal						
ANDERE DEMERSALEN	5.557	9.156	1,65	1.092	1.380	1,26
ATLANTISCHE ZALM	9	70	7,82			
BLONDE ROG	400.127	1.232.205	3,08	105.517	251.258	2,38
BOT	124.384	51.671	0,42	6.551	6.713	1,02
DUNLIPHARDER	59	66	1,12	79	183	2,32
ENGELSE POON	213.772	185.545	0,87	3.012	1.666	0,55
GEVLEKTE ROG	647	987	1,53			
GRIET	93.466	837.088	8,96	11.994	137.816	11,49
HAAIEN ALGEMEEN	6.006	3.294	0,55	2.502	2.432	0,97
HEEK	46.438	78.526	1,69	6.012	19.386	3,22
HEILBOT	1.006	10.597	10,54	52	658	12,66
HONDSHAAL	282.576	172.463	0,61	35.605	18.335	0,51
HONDSTONG	28.070	45.367	1,62	6.171	11.377	1,84
KABELJAUW	63.049	174.515	2,77	5.992	22.948	3,83
KATHAAI	17.529	11.221	0,64	5.096	3.173	0,62
KONGERAAL	19.885	21.394	1,08	3.733	3.000	0,80
KOOLVIS	3.760	5.168	1,37	190	272	1,43
LENG	12.032	24.547	2,04	1.068	3.561	3,33
LIPVISSSEN	1.311	584	0,45	21	12	0,56
MUL	65.400	304.562	4,66	3.057	14.440	4,72
PALING	6	52	8,71	2	16	10,62
PIETERMAN	14.352	24.966	1,74	2.893	5.279	1,82
POLLACK	9.387	34.203	3,64	233	1.243	5,33
RODE POON	262.473	356.378	1,36	16.565	23.617	1,43
ROGGEN ALGEMEEN	177	394	2,23	146	20	0,14
SCHAR	85.796	47.932	0,56	13.242	6.045	0,46
SCHARTONG	325.201	321.931	0,99	97.255	175.666	1,81
SCHELVIS	102.818	120.256	1,17	26.112	28.746	1,10
SCHOL	1.162.443	2.463.802	2,12	169.286	584.138	3,45
STEENBOLK	146.113	64.904	0,44	3.505	3.484	0,99
STEKELROG	262.537	613.783	2,34	71.717	124.489	1,74
TARBOT	141.052	1.749.552	12,40	21.257	318.159	14,97
TONG	1.671.766	20.619.654	12,33	186.554	3.290.708	17,64
TONGSCHAR	237.942	773.426	3,25	18.688	83.185	4,45
TORSK	15	4	0,25	10	3	0,25
WIJTING	122.700	138.304	1,13	3.093	6.394	2,07
ZANDROG	264	921	3,49			
ZANDTONG	14.620	91.619	6,27	1.025	11.556	11,27
ZEEBAARS	10.908	108.916	9,99	1.896	22.784	12,02
ZEEDUIVEL	293.473	2.677.241	9,12	40.115	381.888	9,52
ZEEWOLF	2.030	5.960	2,94	11	42	3,79
ZONNEVIS	22.019	186.499	8,47	5.362	47.492	8,86
ZWARTE POON	20.883	6.360	0,30	2.475	548	0,22
ZWARTE ZEEBRASEM	7.871	5.418	0,69	93	212	2,28
TOTAAL DEMERSAAL	6.301.918	33.581.438	5,33	879.315	5.614.360	6,38
Pelagisch						
GEEP	1	1	0,59			
HARING	7.242	2.184	0,30	11	31	2,79
HORSMAKREEL	17.490	7.832	0,45	241	244	1,01
MAKREEL	7.022	12.468	1,78	3.788	5.346	1,41
SARDINE	469	547	1,17	42	195	4,65
SPROT	347	618	1,78	5	13	2,51
TOTAAL PELAGISCH	32.580	23.720	0,73	4.087	5.828	1,43
Schaaldieren						
ANDERE SCHAALDIEREN	6.783	17.303	2,55	653	898	1,37
GARNAAL	148.217	775.246	5,23	152.632	810.352	5,31
LANGOEST				91	2.390	26,29
LANGOUSTINE	127.594	1.061.392	8,32	10.426	98.378	9,44
NOORDZEEKRAB	26.404	131.211	4,97	8.193	30.990	3,78
ZEEKREEFT	1.138	13.325	11,71	637	7.226	11,35
TOTAAL SCHAALDIEREN	310.136	1.998.478	6,44	172.631	950.234	5,50
Weekdieren						
OCTOPUSSEN	94.317	110.004	1,17	12.791	15.561	1,22
PIJLINKTVISSEN	49.919	341.604	6,84	2.047	16.934	8,27
SINT-JACOBSSCHELP	267.640	402.726	1,50	10.560	46.348	4,39
WULK	30.410	26.405	0,87	3.935	3.657	0,93
ZEEKAT	464.894	1.471.037	3,16	37.571	155.307	4,13
TOTAAL WEEKDIEREN	907.180	2.351.775	2,59	66.904	237.807	3,55
EINDTOTAAL	7.551.814	35.956.933	4,76	1.122.937	6.808.229	6,06

VOORLOPIGE CIJFERS VERSTREKT DOOR DE DIENST VISSERIJ

Wijzigingen aan de vloot

In oktober stak de O.34 Lady Fortuna van wal en zo kwamen we eind oktober 2022 op een Belgische vloot met 58 actieve vaartuigen.

Na een lange voorbereiding konden de gebroeders Hollebeke eind oktober hun activiteit in de Belgische visserij met een eigen vaartuig herenemen. Nadat ze in juli 2021 de WD.34 Johnny K in Ierland aangekocht hadden, werd een lang parcours van een grondige opknapbeurt aangevat. Het vaartuig werd in 1988 gebouwd bij de werf Perfecta NV/ Meuse & Sambre en is tevens het zusterschip van de N.63 Shaun. Het vaartuig startte in 1988 te Zeebrugge en tien jaar later werd het verkocht aan een Nieuwpoortse rederij, waarna het in 2004 vertrok richting Ierland. Be-doeling is om het vaartuig in te zetten op de kustvisserij en bij aanvang zal op garnaal gevist worden.

MV ■



Met dank aan onze adverteerders

- | | | | |
|-------|--------------------------------|--------------|---|
| p. 2 | WVC Equipment | p. 14 | Scheepsherstellingen Ketels |
| p. 2 | Stedelijke Vismijn Nieuwpoort | p. 14 | De Boer Marine |
| p. 4 | DB Matic | p. 22 | Radio Holland |
| p. 4 | Crevits Rederij | p. 22 | Vlaamse Visveiling Zeebrugge & Oostende |
| p. 6 | Gardec | p. 24 | Besox |
| p. 6 | Vanquathem-Lombaerts-Eggermont | p. 25 | Van Eygen brandstoffen |
| p. 8 | Kramer machines | p. 26 | Maaskant |
| p. 8 | Marelec | p. 26 | BMT |
| p. 8 | KI-BO | p. 26 | Padmos |
| p. 10 | Vebatrans | | |
| | | achterblad 3 | Mobil - Ingelbeen Soete |
| | | achterblad 4 | Zeevissersfonds-PREVIS |



Z-24 Elia kiest voor Mobil smeermiddelen



Z.24 Elia | Volvo Penta D.13 (2021) Mobilgard HSD + 15w40 | Mobilgrease XHP 222

Situatie

In oktober 2022 koos reder Stéphane Vedelaar van Z.24 Elia ervoor om de Volvo Penta motor van 2021 over te schakelen naar onze premiumolie Mobilgard HSD +15w40. Voordien werd met een standaard 15w40 motorolie gewerkt. De Mobilgard HSD + 15w40 is ook officieel goedgekeurd door Volvo.

Het gebruikte standaard EP2 smeervet werd eveneens vervangen door onze Mobilgrease XHP 222.

Aanbevelingen

- Mobilgard HSD + 15w40 is een extra high performance, multigrade motorolie speciaal geformuleerd voor verhoogde verversings- intervallen in zwaarbelaste dieselmotoren in de scheepvaart.
- Mobilgrease XHP 222 is een uitstekend lithium-complex smeervet met een superieure weerstand tegen

de wegwassende werking van water en een uitmuntende bescherming.

Resultaat en voordelen

Dankzij onze Mobilgard HSD + 15w40 en de Mobil Serv Lubricant Analysis opvolging zal het smeerinterval zonder risico significant opgetrokken kunnen worden. Voorheen werd een olie-interval aangehouden van 500 uur.

Door de speciaal aangepaste formule houdt deze olie de motor extreem schoon en blijven additieven langer op peil. Tal van andere voorbeelden toonden ons dat de olieconditie uitstekend blijft, metaalslijtagedelen niet stijgen tijdens langere intervallen en dat er minder slibopbouw is zodat de motor perfect beschermd zal blijven.

Het olie-interval zal bij deze Volvo motor minstens tot 750 uur opgetrokken worden, wat een significantie besparing met zich zal meebrengen.

Het overschakelen naar Mobilgrease XHP 222 zal voor een verdubbeling van het smeerinterval zorgen. Door een betere smering zal ook de levensduur van de gesmeerde onderdelen een pak verlengd worden.



Rederscentrale

**Hendrik Baelskaai 20, bus 0.2
8400 Oostende**

Tel. 059 32 35 03

Fax 059 32 28 04

E-mail: info@rederscentrale.be

Openingsuren:

Maandag t.e.m. vrijdag van 8h00 tot 17h00