

de zeevisserij

een structuuranalyse van de
belgische zeevisserij

EDDY OMEY

WES

WESTVLAAMS EKONOMISCH STUDIEBUREAU

Eigendom van het
West-Vlaams Economisch Studiebureau
Bureau Reeks / Boek

WESTVLAAMS
ECONOMISCH STUDIEBUREAU
WES

de zeevisserij

Studie uitgevoerd in opdracht van de Provincie West-Vlaanderen

XXVII

BARON RUTZELMAN A. BRUGGE

WESTVLAAMS
EKONOMISCH STUDIEBUREAU
WES

Wetenschappelijk komitee

Voorzitter : Prof. dr. ec. O. Vanneste

Leden : Prof. dr. ec. N. Vanhove

Dr. ec. J. Theys

Dr. wet. S. Beernaert

XXVII

BARON RUZETTELAAN 33, BRUGGE 4

EDDY OMEY, Lic. ec. wet.

De Vlaamse zeevisserij werd in 1973 door de Staat overgenomen. Dit was het resultaat van een langdurig proces van nationalisering van de zeevisserij, dat begon in 1973 met de overname van de zeevisserij en in 1974 met de overname van de kustvisserij.

De Belgische zeevisserij werd overgenomen door de Staat op 1 januari 1974. Dit was het resultaat van een langdurig proces van nationalisering van de zeevisserij, dat begon in 1973 met de overname van de zeevisserij en in 1974 met de overname van de kustvisserij.

De zeevisserij werd overgenomen door de Staat op 1 januari 1974. Dit was het resultaat van een langdurig proces van nationalisering van de zeevisserij, dat begon in 1973 met de overname van de zeevisserij en in 1974 met de overname van de kustvisserij.

de zeevisserij

*een structuuranalyse
van de belgische zeevisserij*

De zeevisserij werd overgenomen door de Staat op 1 januari 1974. Dit was het resultaat van een langdurig proces van nationalisering van de zeevisserij, dat begon in 1973 met de overname van de zeevisserij en in 1974 met de overname van de kustvisserij.

De zeevisserij werd overgenomen door de Staat op 1 januari 1974. Dit was het resultaat van een langdurig proces van nationalisering van de zeevisserij, dat begon in 1973 met de overname van de zeevisserij en in 1974 met de overname van de kustvisserij.

De zeevisserij werd overgenomen door de Staat op 1 januari 1974. Dit was het resultaat van een langdurig proces van nationalisering van de zeevisserij, dat begon in 1973 met de overname van de zeevisserij en in 1974 met de overname van de kustvisserij.

voorwoord

Van bij het ontstaan van de WER-WES in 1954 kwam er bij het regionaal ontwikkelingswerk in West-Vlaanderen een duidelijke belangstelling tot uiting voor de vraagstukken van de zeevisserij. Reeds in 1959 verscheen er een uitgebreide studie in boekvorm over deze typische Westvlaamse bedrijfstak.

"De Belgische Zeevisserij" werd opgemaakt onder impuls van Ere-gouverneur Baron P. van Outryve d'Ydewalle, toendertijd Voorzitter van de Westvlaamse Economische Raad. Naar zijn zeggen, in de inleiding van het werk, was de zeevisserij immers een belangrijke bedrijvigheid en onder de Westvlaamse bedrijven werd de zeevisserij zelfs de meest-typische Westvlaamse broodwinning genoemd. In de geviseerde periode rond 1959 was er overigens een crisis in deze bedrijfstak.

Op menselijk vlak was er verder de dankbaarheid die uitging vanwege de Westvlaamse en de Belgische bevolking naar hen die in de zopas voorbije oorlogsjaren, mits tal van persoonlijke offers, hun bijdrage hadden geleverd voor de "verzadiging van zovelen die anders aan honger en ontbering moesten ten onder gaan".

Deze studie kende een zeer grote belangstelling en werd overigens, met steun van de centrale overheid, uitgegeven in het Nederlands en het Frans.

Sindsdien zijn heel wat gegevens van de sociaal-economische kontekst - zowel wat de provincie West-Vlaanderen in haar geheel, als wat de visserij in het bijzonder betreft - grondig gewijzigd. Niet in het minst dient daarbij verwezen te worden naar de uitbouw van een Europese politiek terzake, die aan het geheel een nieuwe dimensie heeft gegeven.

Ten einde een nieuw overzicht te hebben van de huidige structuur en de problematiek van de zeevisserij op heden, verzocht de provincie West-Vlaanderen het WES een analyse te maken over deze bedrijfstak. Voor deze blijvende belangstelling wens ik de provincie West-Vlaanderen speciaal te danken. Op deze wijze immers vertolkt zij de verknochtheid van de Westvlamingen aan de zee en aan de zeelieden. Zij belijdt haar geloof in de toekomst van een groep mensen die numeriek kleiner is geworden maar die door hun doorzettingsvermogen en hun ondernemingsgeest bewijzen dat zij willen en kunnen slagen in een opdracht die wel mensvriendelijker en technischer is geworden, maar die nog steeds moeilijk en slopend blijft en hogere risico's inhoudt.

Dit is de geest waarin zowel de vroegere als de huidige auteurs hebben gewerkt aan een rapport dat, door zijn merkwaardige analyse heen, een diepe menselijke bewogenheid als achtergrond heeft. Mijn dank en felicitaties gaan naar de auteur, lic. E. Omeij en naar de direktie en het personeel van het WES voor de inspanningen en de zorg die zij hebben

opgebracht bij de studie, de uitwerking en de publikatie van deze nieuwe WES-uitgave.

Prof. dr. O. Vanneste
Gouverneur
Voorzitter Westvlaams
Economisch Studiebureau

inleiding

De zeevisserijsector is, samen met de toeristische sektor, een zeer typische bedrijfstak van de Westvlaamse economie. Beide zijn bovendien kwasi uitsluitend gesitueerd in de Westvlaamse kustzone. Ze vormen er dan ook, direkt en indirekt, voorname bronnen van tewerkstelling.

Het Westvlaams Economisch Studiebureau analyseerde vroeger reeds de economische aspecten van de Belgische zeevisserijsector (O. Vanneste en P. Hovart, "De Belgische zeevisserij. Een economische studie"). Deze grondige studie dateert evenwel reeds van het jaar 1959, zodat een aktualisatie noodzakelijk werd.

In de meer dan twintig jaar, die intussen zijn verlopen, is de situatie in de visserijsector dermate gewijzigd, dat onmogelijk identiek hetzelfde stramien kan worden gevolgd als in de vorige studie. Niettemin werd gepoogd de grote lijnen te behouden.

In het eerste hoofdstuk van de studie wordt een grondige analyse gemaakt van de evolutie van vloot en bemanning. Zowel het aantal vaartuigen, de drijfkracht, de tonnenmaat, de verdeling naar scheepsklasse en thuishaven, als de ouderdomsstructuur van de vloot komen hier aan bod. Aandacht wordt eveneens besteed aan de exploitatie van de vloot en de evolutie van de bemanning.

In het tweede hoofdstuk worden aanvoer en besomming uitvoerig besproken. In eerste instantie wordt de globale aanvoer geanalyseerd, zowel in Belgische als in vreemde havens, en gesteld ten opzichte van de capaciteits- en bemanningsevolutie. De globale aanvoer wordt vervolgens gedifferentieerd naar vissoort, haven, visgrond en scheepsklasse.

Het derde hoofdstuk van de studie behandelt de rentabiliteit van de globale zeevisserijsector. De gegevens inzake exploitatieresultaten en kostenevolutie werden bekomen uit een steekproef van boekhoudingen, uitgevoerd door de Dienst voor de Zeevisserij.

De eerste drie hoofdstukken van de studie bevatten de analyse van de produktiesector op zich. In de twee volgende delen komen de verwerking, de handel en de konsumptie van de zeevisserijprodukten aan bod.

Hoofdstuk vier is volledig gewijd aan de buitenlandse handel. Ook de in- en uitvoer van vismeel komt hier aan bod. Aanvoer, invoer en uitvoer leveren als resultante het intern verbruik van vis en visserijprodukten op. Dit laatste wordt samen met de visverwerkende nijverheid en de distributie behandeld in hoofdstuk vijf.

Het laatste hoofdstuk van de studie handelt tenslotte over het visserijbeleid in zijn diverse aspecten : het overbevissingsprobleem en het instandhoudingsbeleid, het eigen-

domsrecht op de visgronden, het structuurbeleid, het extern beleid en het marktbeleid.

Omwille van het feit dat het benodigde cijfermateriaal met enige vertraging gepubliceerd wordt, hebben de meest recente gegevens in deze studie betrekking op het jaar 1980. Waar dit mogelijk was, werden de gegevens aangevuld met de cijfers van het jaar 1981.

Een gedegen inzicht in de huidige situatie en het verloop in de voorbije jaren is een basisvoorwaarde om een verantwoord beleid voor de visserijsektor te kunnen uitwerken. Gehoopt wordt dat onderhavige studie deze basisinformatie met voldoende diepgang brengt om dit beleid degelijk te onderbouwen.

Voor het verstrekken van informatie en dokumentatie zijn wij zeer veel dank verschuldigd aan de Bedrijfsraad voor de Visserij, de Dienst voor de Zeevisserij, het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, het Rijksstation voor de Zeevisserij en de Rederscentrale.

Onze speciale dank gaat naar de heren W. Van Roose, Sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Visserij, P. Hovart, Directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij, L. Maertens, Inspekteur-Hoofd van Dienst van de Dienst voor de Zeevisserij, A. Wittevrongel, Directeur van de Rederscentrale, J. Deroose, Directeur van de Beroepsvereniging Hand in Hand, O. Waeghe, Directeur van de Rijksvisserijschool van Knokke-Heist, en vele anderen uit de zeevisserijwereld, voor de vruchtbare gedachtenwisselingen inzake de inhoud van de studie, besluiten en aanbevelingen.

hoofdstuk 1 vloot en bemanning

1. ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE VISSERSVLOOT

In deze eerste afdeling wordt een globaal overzicht gegeven van het verloop van de vlootomvang. In tabel 1.1 wordt de evolutie weergegeven van het aantal vaartuigen van de Belgische vissersvloot sinds 1960; figuur 1.1 illustreert het verloop sinds 1938.

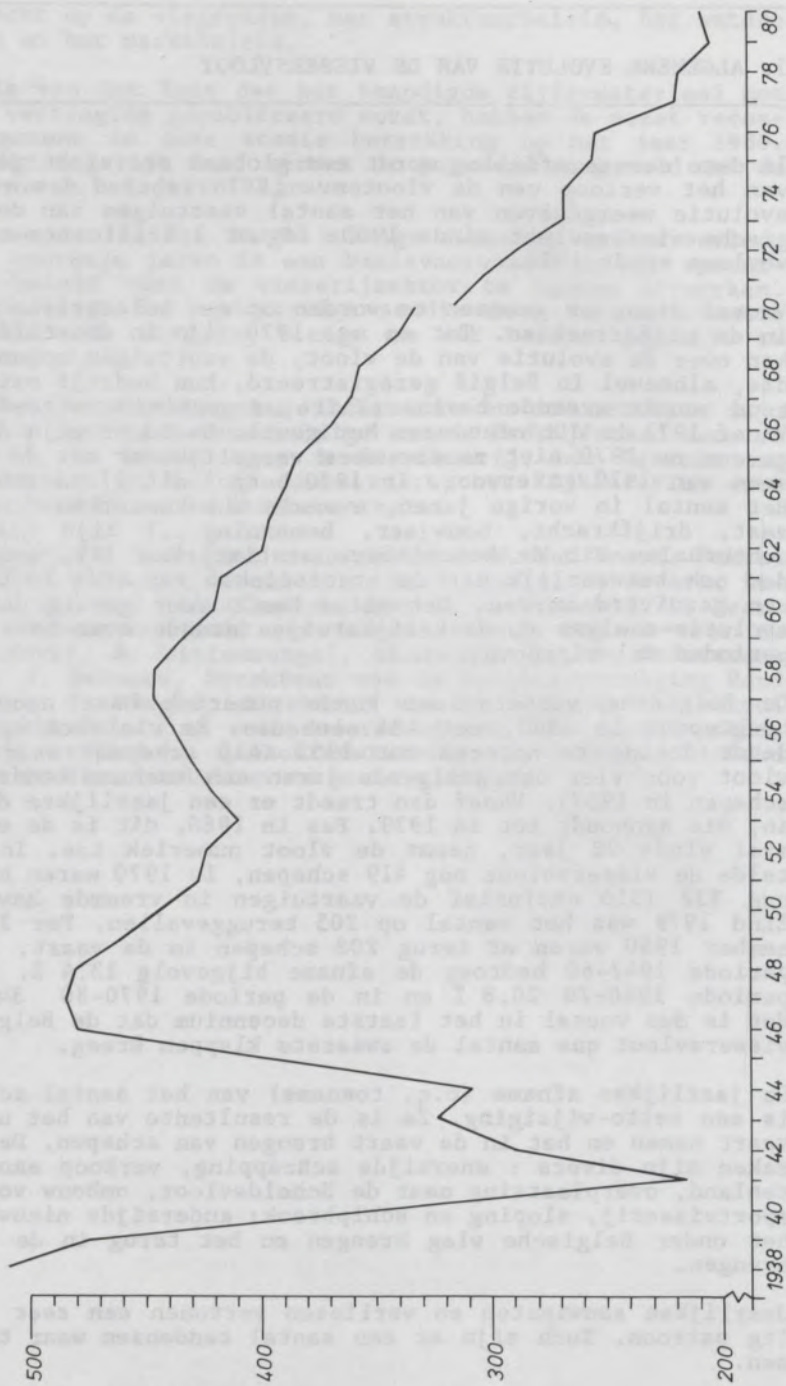
Vooraf dient er gewezen te worden op een belangrijke breuk in de cijferreeksen. Tot en met 1970 zijn in de statistieken over de evolutie van de vloot, de vaartuigen opgenomen, die, alhoewel in België geregistreerd, hun bedrijf uitsluitend vanuit vreemde havens (Zafre, Argentinië) uitoefenen. Vanaf 1971 is dit niet meer het geval. Daardoor zijn de gegevens na 1970 niet zonder meer vergelijkbaar met de gegevens van 1970 en ervoor. In 1970 betrof dit 17 vaartuigen. Het aantal in vorige jaren, evenals hun kenmerken (tonnenmaat, drijfkracht, bouwjaar, bemanning...) zijn niet te achterhalen uit de beschikbare statistieken (1), zodat ze dan ook bezwaarlijk uit de statistieken van vóór 1970 kunnen gezuiverd worden. Dit alles heeft voor gevolg dat een evolutie-analyse noodzakelijkerwijze steeds over twee subperioden zal uiteenvallen.

De Belgische vissersvloot kende numeriek haar naoorlogs hoogtepunt in 1947, met 484 eenheden. Er viel een aanhoudende daling te noteren tot 1953 (410 schepen) waarna de vloot voor vier opeenvolgende jaren een toename kende (446 schepen in 1957). Vanaf dan treedt er een jaarlijkse daling in, die aanhoudt tot in 1979. Pas in 1980, dit is de eerste maal sinds 23 jaar, neemt de vloot numeriek toe. In 1960 telde de vissersvloot nog 419 schepen, in 1970 waren het er nog 332 (315 exclusief de vaartuigen in vreemde havens). Eind 1979 was het aantal op 205 teruggevallen. Per 31 december 1980 waren er terug 208 schepen in de vaart. In de periode 1947-60 bedroeg de afname bijgevolg 13,4 %, in de periode 1960-70 20,8 % en in de periode 1970-80 34,0 %. Het is dus vooral in het laatste decennium dat de Belgische vissersvloot qua aantal de zwaarste klappen kreeg.

De jaarlijkse afname (c.q. toename) van het aantal schepen is een netto-wijziging. Ze is de resultante van het uit de vaart nemen en het in de vaart brengen van schepen. De oorzaken zijn divers : enerzijds schrapping, verkoop aan buitenland, overplaatsing naar de Scheldevloot, ombouw voor de sportvisserij, sloping en schipbreuk; anderzijds nieuwbouw, het onder Belgische vlag brengen en het terug in de vaart brengen.

Jaarlijkse aanwinsten en verliezen vertonen een zeer grillig patroon. Toch zijn er een aantal tendensen waar te nemen.

Figuur 1.1: Evolutie van de Belgische vissersvloot, aantal vaartuigen. 1938-1980.



TABEL 1.1 : Evolutie van de vissersvloot, 1960-80

	Vloot- omvang	Winst/ verlies	Ont- trekking	Toevoeging, inclusief nieuwbouw	Nieuwbouw
1960	419	-14	22	8	6
1961	416	- 3	16	13	9
1962	398	-18	28	10	10
1963	396	- 2	19	17	15
1964	388	- 8	37	29	29
1965	383	- 5	26	21	21
1966	369	-14	33	19	19
1967	358	-11	27	16	15
1968	356	- 2	19	17	14
1969	338	-18	30	12	12
1970 (a)	332	- 6	19	13	9
1971	302	-13	24	11	9
1972	284	-18	20	2	1
1973	268	-16	23	7	4
1974	268	-	18	18	7
1975	255	-13	18	5	3
1976	253	- 2	5	3	1
1977	219	-34	35	1	-
1978	216	- 3	4	1	-
1979	205	-11	13	2	-
1980	208	+ 3	5	8	6

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

(a) Tot en met 1970 inclusief de in België geregistreerde vaartuigen die hun bedrijf uitsluitend vanuit vreemde havens (Zaire en Argentinië) uitoefenen. In 1970 betreft dit 17 vaartuigen, zodat het vloottotaal exclusief deze vaartuigen 315 bedroeg. Voor de vorige jaren is hun aantal niet bekendgemaakt in de jaarstatistieken.

De gemiddelde jaarlijkse toevoeging aan de vloot bedroeg in de jaren 1960-70 15,9 vaartuigen. In de eerste helft van de jaren zeventig viel dit gemiddelde terug op 8,6 schepen.

In de subperiode 1976-79 werden jaarlijks amper twee (1,8) vaartuigen aan de vloot toegevoegd. Met de toevoeging van acht vaartuigen in 1980, en te oordelen naar de 9 schepen die in aanbouw waren eind 1980, blijkt deze negatieve trend te zijn omgebogen.

De gemiddelde jaarlijkse onttrekkingen aan de vloot verlopen eveneens in neergaande zin, doch het niveau blijft telkens heel wat hoger dan dat van de toevoegingen. In de jaren zestig werden gemiddeld per jaar 25,2 vaartuigen aan de vloot onttrokken, in de eerste helft van de jaren zeventig daalde dit tot gemiddeld 20,6 en in 1976-79 tot 14,3. In 1980 werden slechts vijf vaartuigen uit de vaart genomen.

Dit alles heeft niettemin tot gevolg dat de netto-afname een licht stijgende tendens vertoonde tot in 1979. Terwijl de vloot in de jaren zestig netto met 9,3 schepen per jaar afnam, is dit in de jaren 1976-79 gemiddeld 12,5 geworden. De toename in 1980 breekt deze stijgende tendens af.

De procentuele evolutie (dit wil zeggen, uitgedrukt ten opzichte van een steeds slinkend vloottotaal, althans tot in 1979) toont de negatieve gang van zaken nog sterker aan.

De gemiddelde toevoegingsgraad bedroeg in de jaren zestig jaarlijks 4,2 %. In de periode 1971-75 werden er per 100 vaartuigen jaarlijks gemiddeld nog 3,1 schepen aan toegevoegd, in de jaren 1976-79 was dit nog amper één (0,8). De gemiddelde onttrekkingsgraad evolueerde van 6,6 % in de jaren zestig, over 7,1 % in de periode 1971-75, tot 5,9 % in de jaren 1976-79. Netto slonk de vloot in de periode 1960-70 gemiddeld met 2,4 % per jaar; in de jaren 1971-79 is dit opgelopen tot gemiddeld 4,7 %, dit is nagenoeg het dubbele. De uitzonderlijke toename in 1980 bedroeg 1,5 procent.

Een en ander betekent dat tot voor 1980 de aan de vloot onttrokken vaartuigen steeds minder en minder vervangen zijn geworden door andere schepen. In de jaren zestig werd jaarlijks gemiddeld 65,0 % vervangen; in de subperiode 1976-79 was dit teruggevallen op 25,8 %.

Een interessant gegeven bij die vervanging is het aantal nieuwgebouwde schepen dat in de plaats komt van de onttrokken vaartuigen (2)(3). In de periode 1960-70 waren gemiddeld 88,9 % daarvan nieuwgebouwd. Van 1971 tot 1975 is dit gemiddeld slechts 57,6 % meer, terwijl in de jaren 1976-79 slechts 8,3 % van de aan de vloot toegevoegde vaartuigen nieuwgebouwd zijn. De heropleving van de nieuwbouw in 1980 levert evenwel terug een hoge vernieuwingsgraad op (75,0 % van de toegevoegde vaartuigen zijn nieuwbouw).

Dit gegeven is van bijzonder belang voor de ouderdomsstructuur van de vloot (zie verder). Terwijl in de eerste helft van de bestudeerde periode gemiddeld nagenoeg 4,0 % van de vaartuigen nieuw waren, is dit vanaf 1971 gemiddeld amper nog 1,0 %. In 1980 bedroeg de nieuwbouwgraad terug 2,9 %.

Een heel aantal factoren bepalen de evolutie van de vloot en in het bijzonder de ontwikkeling in de nieuwbouw. Het bemanningsprobleem (vooral in de jaren zestig), de fors oplopende bouwkosten, de hausse van de olieprijs, de lage rentabiliteit en het algemeen klimaat van onzekerheid in de jaren zeventig omtrent het Europees visserijbeleid, de problematiek van de visserijzones en de achteruitgang van bepaalde visbestanden (vangstbeperkende maatregelen) heeft vast en zeker een remmende invloed gehad op de instandhouding van de vloot, althans qua aantal schepen.

Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat het invoeren van enkele uitzonderlijke financiële regelingen in het verleden en ook momenteel een aantrekkingskracht hebben uitgeoefend

op bepaalde reders. De belangrijkste van deze regelingen worden hierna in het kort behandeld. Ze kunnen zowel negatieve als positieve uitwerkingen hebben.

Negatief voor de vlootomvang, positief voor de ouderdomsstructuur was het invoeren in augustus 1976 van de uitzonderlijke slooppremieregeling zonder nieuwbouwverplichting. Heel wat reders hebben hiervan gebruik gemaakt, wat het uitzonderlijk hoog aantal uit de vaart genomen vaartuigen in 1977 (namelijk 35) verklaart. De geldende slooppremieregeling voordien was dubbel van aard : enerzijds 5.000 fr. per B.T. zonder nieuwbouwverplichting (4), anderzijds 6.000 fr. per B.T., met nieuwbouwverplichting (5). In 1976 werd de regeling zonder nieuwbouwverplichting opgetrokken tot 20.000 fr. per B.T. (maximaal 3 miljoen fr.) (6). Eind 1979 werd deze regeling opgeheven, zodat nu nog enkel de slooppremie met nieuwbouwverplichting bestaat. Het bedrag van deze premie (6.000 fr. per B.T.) werd evenwel sinds 1968 niet meer aangepast en is heden ten dage volkomen achterhaald. Besprekingen om het bedrag te verhogen, zijn aan de gang. De uitzonderlijke slooppremieregeling heeft op die manier de afbouw van het verouderde gedeelte van de vloot bewerkstelligd.

De heropleving van de nieuwbouw in 1980 en 1981 hangt andermaal nauw samen met enkele uitzonderlijke premiestelsels. Hoewel de rederijen nog steeds een beroep konden doen op de wet van 1948 op het scheepskrediet, is door andere omstandigheden de nieuwbouw in de jaren zeventig toch in het slop geraakt. Bijkomende maatregelen zijn blijkbaar nodig geweest om de nieuwbouw nieuw leven in te blazen, hoewel moet gezegd worden dat de vrij goede resultaten in de jaren 1978 en 1979 (zie hoofdstuk 2) blijkbaar een sterke stimulans zijn geweest.

Het belangrijkste stelsel is wellicht de VOZOR-regeling geweest. Begin 1979 werd deze Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogsrisiko's ontbonden en zowat 10 % (ongeveer 80 miljoen fr.) van de gekapitaliseerde premies werden aan de zeevisserij toegewezen (7). Het belangrijkste deel daarvan werd aangewend voor het toekennen van premies, enerzijds voor nieuwbouw, anderzijds aan jonge schippers voor de aankoop van tweedehandsvaartuigen zowel in binnen- als buitenland. De premie voor nieuwbouw bedroeg 10 % met maximum 4 miljoen fr. van de bouwprijs en bedroeg 10 % met maximum 1 miljoen fr. van de aankoopprijs van het tweedehandsvaartuig (25 % en maximum 2,5 miljoen fr. indien geen beroep werd gedaan op de wet van 1948 op het scheepskrediet). De VOZOR-regeling is van groot belang geweest voor de nieuwbouwbeslissingen in de laatste jaren. Dit uitzonderlijk premiestelsel liep op 30 juni 1981 ten einde.

Daarnaast werd in 1978 door de Europese Gemeenschap de verordening 1852/78 uitgevaardigd, waarbij een tussentijdse gemeenschappelijke aktie voor de herstrukturering van de kustvisserij werd ingesteld (8). Deze verordening voorziet in een financiële tegemoetkoming met gemeenschapsmiddelen bij de bouw van vissersvaartuigen met minder dan 24 meter

tussen de loodlijnen (9). De premie wordt enkel toegekend indien ook de betrokken lidstaat financiële steun verleent. De totale subsidie (EOGFL-steun en nationale steun) mag evenwel niet meer dan 50 % van de investering bedragen. Deze verordening, waarvan de geldigheidsduur reeds tweemaal werd verlengd, heeft er eveneens toe bijgedragen om voor het eerst sedert 1975 nieuwe Belgische vissersvaartuigen op stapel te zetten.

Een vrij recent initiatief ter stimulering van de nieuwbouw is de nieuwbouwpremie van de provincie West-Vlaanderen. Binnen de perken van de daartoe goedgekeurde kredieten kan de Bestendige Deputatie aldus investeringstoelagen verlenen aan Westvlaamse rederijen voor de bouw van vaartuigen, die gebouwd worden in het Vlaamse gewest en in Westvlaamse havens worden ingeschreven. Het bedrag van de toelage werd vastgesteld op 10 % met maximum 2,5 miljoen fr. van de investering. Deze regeling werd goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 31 juli 1981.

Naast deze vrij recente initiatieven bestaat evenwel nog steeds, en dit reeds sedert geruime tijd, de mogelijkheid tot het verkrijgen van bouwkredieten tegen zeer gunstige kredietvoorwaarden, dit in toepassing van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet, die inmiddels al enige malen gewijzigd werd. Deze (gewijzigde) wet behelst een dubbele regeling.

Vooreerst wordt voorzien in de waarborg van leningen door Belgische kredietinstellingen (in praktijk de NMKN), gekoppeld aan een rentesubsidie tot beloop van de helft van de verschuldigde rente, met maximum 3 %. Deze lening mag evenwel maximaal 70 % van de totale waarde van het vaartuig belopen. De vereiste 30 % eigen vermogen kan ook andere premies (bijvoorbeeld de VOZOR-premie) omvatten. De looptijd bedraagt momenteel 15 jaar voor nieuwbouw en 7 jaar voor motoren.

Verder werd door de wet op het scheepskrediet het 'Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen' opgericht, dat aan de Belgische rederijen voor de koopvaardij en de zeevisserij een "rentegevende of renteloze verhaalbare financiële steun" kan verlenen.

Door de combinatie van beide regelingen is het derhalve mogelijk gebleken financiële steun te verlenen voor meer dan 70 % van de investeringswaarde, terwijl de werkelijke in-trest voor nieuwbouw op die manier zelden meer dan 3 % bedroeg.

2. ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE DRIJFKRACHT EN DE KAPACITEIT

Drijfkracht en tonnenmaat zijn twee zeer belangrijke variabelen. Ze bepalen immers grotendeels de vangstkapaciteit. De drijfkracht wordt uitgedrukt in effectieve PK voor motorschepen en in gefïndiceerde PK voor stoomschepen (10). De capaciteit wordt bepaald door de bruto-tonnenmaat van de vaartuigen (11).

De breuk in de statistische reeksen, waarvan vroeger sprake, is hier nog opvallender. De 17 vaartuigen in 1970 die permanent vanuit vreemde havens werkten, waren immers vrij grote vaartuigen. Hun globale drijfkracht bedroeg 13.810 PK, de globale tonnenmaat was 6.457 BT. De reeksen worden bijgevolg terug opgesplitst in twee subperioden: 1960-70 en 1970-80.

Tabel 1.2 verstrekt de gegevens in verband met de evolutie van de drijfkracht en de capaciteit. In figuur 1.2 wordt naast de evolutie van drijfkracht en capaciteit tevens de evolutie van het aantal vaartuigen weergegeven, dit alles aan de hand van indexcijfers (1960 = 100; 1970 = 100). Dit laat toe de evolutie van de gemiddelde drijfkracht en de gemiddelde bruto-tonnenmaat beter te verklaren.

TABEL 1.2 : Evolutie van de drijfkracht en capaciteit van de Belgische vissersvloot, 1960-80.

Jaar	Drijfkracht (a)	Gemiddelde drijfkracht	Kapaciteit (b)	Gemiddelde kapaciteit
1960	75.656	180,6	29.065	69,4
1961	76.968	185,0	29.713	71,4
1962	78.277	196,7	30.170	75,8
1963	77.711	196,2	28.869	72,9
1964	82.008	211,4	29.280	75,5
1965	85.901	224,3	29.859	78,0
1966	89.647	242,9	30.392	82,4
1967	93.055	259,9	30.707	85,8
1968	97.966	275,2	31.295	87,9
1969	96.732	286,2	29.468	87,2
1970 (c)	100.829	303,7	31.185	93,9
1970 (d)	87.019	276,3	24.728	78,5
1971	86.544	286,6	24.061	79,7
1972	84.773	298,5	23.175	81,6
1973	85.117	317,6	22.824	85,2
1974	91.967	343,2	24.042	89,7
1975	92.566	363,0	23.904	93,7
1976	93.701	370,4	24.044	95,0
1977	83.246	380,1	21.002	95,9
1978	82.355	381,3	20.737	96,0
1979	80.283	391,6	20.036	97,7
1980	85.541	411,3	21.122	101,5

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

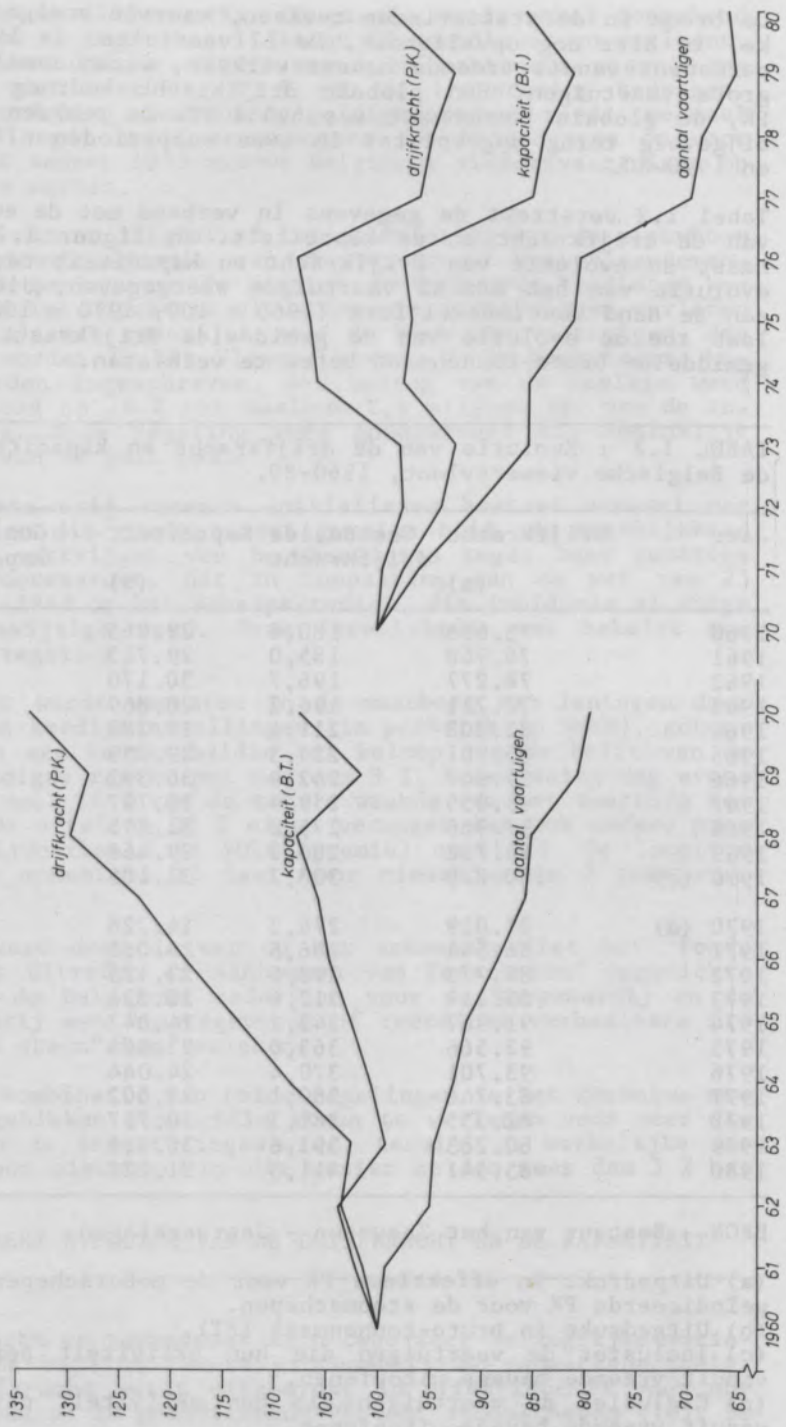
(a) Uitgedrukt in effectieve PK voor de motorschepen en in geïndiceerde PK voor de stoomschepen.

(b) Uitgedrukt in bruto-tonnenmaat (BT).

(c) Inclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(d) Exclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

Figuur 1.2: Evolutie van de vissersvloot naar aantal vaartuigen, capaciteit (B.T.) en drijfkraft (P.K.) Indexcijfers, 1960-80.



In tegenstelling tot het aantal vaartuigen, dat jaar na jaar een daling te zien geeft, vertonen drijfkracht en capaciteit in de periode 1960-70 een stijgende tendens. De totale PK van de vissersvloot neemt met 1/3 toe; de bruto-capaciteit vertoont een matiger stijging met 7,3 %.

Dit heeft logischerwijze voor gevolg dat de gemiddelde drijfkracht en tonnenmaat per schip een toename te zien geven. De gemiddelde drijfkracht neemt met 68,2 % toe, de gemiddelde capaciteit met 35,3 %.

Deze uiteenlopende evolutie zet zich ook na 1970 door. Het aantal vaartuigen daalt in deze periode met ruim één derde. De totale PK kent ups en downs, maar weet zich over de volledige periode 1970-80 beschouwd, relatief te handhaven. De bruto-capaciteit daalt in de jaren zeventig met ongeveer 15 %. Dit heeft voor gevolg dat de toename van de gemiddelde drijfkracht en tonnenmaat zich verder doorzet. De vissersvloot had in 1980 een gemiddelde van 411,3 PK per vaartuig, dit is 48,9 % meer dan in 1970. De gemiddelde capaciteit is opgelopen tot 101,5 BT, zijnde 29,3 % boven het niveau van 1970.

De evolutie van drijfkracht en capaciteit wordt door een drietal factoren bepaald. In de eerste plaats is dit door de mate waarin vaartuigen die aan de vloot worden onttrokken, worden vervangen (12). Een tweede, zeer belangrijke faktor, is het verschil in PK en tonnenmaat bij de onttrokken en de toegevoegde vaartuigen. Tenslotte treden wijzigingen op in de drijfkracht door het afstellen of vernieuwen van motoren, en in tonnenmaat door veranderingswerken aan de vaartuigen.

De evolutie van de drijfkracht in de jaren zestig is in belangrijke mate gedetermineerd geworden door de hoge vervangingsgraad (jaarlijks gemiddeld 65,0 %) en door de hoge gemiddelde drijfkracht van de in de vaart gebrachte schepen ten opzichte van de gemiddelde drijfkracht van de aan de vloot onttrokken vaartuigen. De drijfkracht van de aan de vloot toegevoegde vaartuigen (zie tabel 1.3) bedroeg gemiddeld 2,2 maal deze van de uit de vloot genomen schepen. Deze verhouding ligt in de jaren zeventig zelfs nog hoger (2,6 maal deze van de onttrokken vaartuigen) maar wordt in deze periode negatief beïnvloed door de lagere vervangingsgraad (jaarlijks gemiddeld 47,8 %) en vooral door de lagere vernieuwingsgraad. De gemiddelde drijfkracht van de nieuwe vaartuigen is weliswaar zeer sterk toegenomen, doch het aantal nieuwe vaartuigen is sterk teruggelopen.

De minder sterke tendens tot vernieuwing in de jaren zeventig komt ook tot uiting in het belang van het afstellen of vernieuwen van de motoren voor de evolutie van de drijfkracht. Terwijl in de periode 1961-70 gemiddeld 16,3 % van de winst aan drijfkracht aan deze faktor kon worden toegeschreven, is dit in de periode 1971-80 op 10,0 % teruggevallen.

Met betrekking tot de capaciteit is de situatie niet zo duidelijk en ook minder uitgesproken als bij de evolutie van de drijfkracht. De aftakeling van vervangings- en vernieuwingsgraad beïnvloedt op analoge manier de evolutie van de bruto-tonnenmaat en verklaart tevens de uiteenlopende evolutie in de twee subperiodes. Daarbij komt nog dat de gemiddelde capaciteit van de nieuwbouw en van het totaal toegevoegde vaartuigen niet zo systematisch en ook niet zo sterk evolueert als dit bij de gemiddelde drijfkracht het geval was. Niettemin zijn de aan de vloot toegevoegde vaartuigen, en vooral de nieuwbouw, qua tonnenmaat bijna steeds een ruim stuk groter dan de gemiddelde tonnenmaat van de aan de vloot onttrokken vaartuigen (1,9 maal in 1961-70; 2,0 maal in 1971-80). Ook deze verhoudingen zijn lager dan dit bij de drijfkracht het geval was.

De Belgische vissersvloot is qua aantal vaartuigen sterk afgeslankt. De evolutie inzake capaciteit was evenwel in verhouding minder ongunstig.

TABEL 1.3 : Gemiddelde drijfkracht en capaciteit van de nieuwbouw, het totaal aan de vloot toegevoegde vaartuigen en de aan de vloot onttrokken vaartuigen, 1960-80

	Drijfkracht (PK)			Capaciteit (BT)		
	Toegevoegd		Ont-trokken	Toegevoegd		Ont-trokken
	Nieuwbouw	Totaal		Nieuwbouw	Totaal	
1960	878,3	771,3	148,4	352,0	322,0	64,3
1961	295,9	359,8	221,6	105,6	166,1	96,4
1962	508,0	508,0	155,3	230,5	230,5	66,8
1963	233,0	220,0	261,5	76,5	72,5	135,5
1964	264,3	264,3	123,4	79,9	79,9	52,5
1965	303,9	303,9	143,1	97,1	97,1	56,3
1966	338,5	338,5	138,5	113,3	113,3	49,1
1967	387,7	375,9	163,0	108,4	103,7	50,2
1968	384,4	362,8	143,8	97,3	88,2	48,9
1969	443,8	443,8	267,5	114,8	114,8	106,9
1970	407,2	535,0	185,7	97,8	131,2	46,7
1971	395,0	354,1	219,5	102,2	89,2	68,0
1972	610,0	447,5	206,1	143,0	96,5	54,1
1973	631,1	443,7	184,2	136,0	97,9	44,4
1974	750,7	574,8	254,8	159,7	147,0	79,0
1975	1.066,7	953,0	249,9	216,7	201,6	64,3
1976	1.200,0	700,0	226,6	226,0	151,7	62,2
1977	-	1.320,0	338,0	-	232,0	93,5
1978	-	160,0	267,5	-	20,0	71,3
1979	-	780,0	304,0	-	150,0	77,0
1980	857,2	843,8	278,0	180,8	171,3	56,8

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

3. EVOLUTIE VAN DE VLOOT NAAR SCHEEPSKLASSEN

Bij de indeling van de vloot naar scheepsklassen stuit men andermaal op een probleem van statistische continuïteit. Tot en met 1970 werden 6 klassen onderscheiden, met de drijfkracht (13) als criterium :

Klasse I : Garnaalscheepjes : 1-79 EPK

Klasse II : Kusttreilers : 80-119 EPK

Klasse III : Kleine middenslagtreilers : 120-239 EPK

Klasse IV : Grote middenslagtreilers : 240-349 EPK

Klasse V : Kleine diepzeetreibers : 350-499 EPK

Klasse VI : Grote diepzeetreibers

motor : 500 en meer EPK

stoom : 439 en meer IPK.

Dit criterium werd geacht een begrenzing aan te geven van het aktiegebied van de vissersvaartuigen. Vanaf 1971 wordt de vloot in 5 scheepsklassen ingedeeld en dit op basis van de bruto-kapaciteit (bruto-tonnenmaat) van de vaartuigen.

Klasse I : 1-34 BT : Kustvisserij

Klasse II : 35-69 BT : Zuidelijke Noordzee en Engels Kanaal

Klasse III : 70-179 BT : Noordelijk deel van de Noordzee; Engelse Oostkust; Bristol Kanaal; Ierse Zee; Zuidwestkust van Ierland; IJslandzee

Klasse IV : 180-399 BT : Hoofdzakelijk IJslandzee (14)

Klasse V : 400 en meer BT : IJslandzee (14).

Het lijkt geen twijfel dat een criterium dat beide aspecten combineert, namelijk drijfkracht en capaciteit, een heel wat interessanter en ook logischer indelingscriterium zou zijn.

Statistisch leidt deze omschakeling opnieuw tot een breuk in de cijferreeksen. De globale gegevens zijn onmogelijk om te schakelen van de ene indeling naar de andere. Een dergelijke omschakeling veronderstelt individuele gegevens per schip.

Hierna werd deze omschakeling (op 5 klassen) uitgevoerd voor de jaren 1960, 1965 en 1970 (15). De omschakeling gebeurde op basis van de "Officiële lijst der Belgische Vissersvaartuigen", jaarlijks uitgegeven door het Bestuur van het Zeewezen. Deze lijst bevat een aantal individuele gegevens per schip. Afwijkingen met elders vermelde gegevens (vooral in de totalen) kunnen optreden, hetzij door afrondingen, hetzij door het feit dat de gegevens uit de jaarverslagen niet steeds in overeenstemming zijn met de gegevens uit de officiële lijst der Belgische Vissersvaartuigen.

Wijzigingen in de klasseverdeling zijn in eerste instantie terug het resultaat van het onttrekken en toevoegen van vaartuigen. Oudere schepen zijn doorgaans kleiner, jongere schepen doorgaans groter, zowel naar drijfkracht als kap-

TABEL 1.4 : Evolutie van de vloot (aantal vaartuigen) naar scheepsklasse, 1960-80 (vijf klassen)

Jaar	I	II	III	IV	V	Totaal
1960 (a) (b)	177	104	118	11	9	419
1965 (a) (b)	118	108	135	16	6	383
1970 (b) (b)	67	97	142	18	8	332
1970 (a) (c)	67	96	139	10	3	315
1971	65	90	134	10	3	302
1972	56	85	130	10	3	284
1973	46	79	130	10	3	268
1974	42	73	135	16	2	268
1975	37	67	129	20	2	255
1976	35	66	129	21	2	253
1977	30	60	106	21	2	219
1978	29	60	104	21	2	216
1979	27	55	100	21	2	205
1980	27	53	102	24	2	208

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

(a) Herindeling van zes klassen (op basis van PK) naar vijf klassen (op basis van BT) : eigen berekeningen op basis van de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen.

(b) Inclusief de vaartuigen die hun bedrijf permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(c) Exclusief de vaartuigen die hun bedrijf permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

TABEL 1.5 : Evolutie van de drijfkracht en de capaciteit naar scheepsklassen, 1960-80 (vijf klassen)

DRIJFKRACHT (PK)

	I	II	III	IV	V	Totaal
1960 (a)(b)	12.713	15.125	30.859	6.275	10.660	75.632
1965 (a)(b)	10.353	16.970	40.023	9.160	8.980	85.486
1970 (a)(b)	7.969	19.004	50.977	11.243	11.430	100.623
1970 (a)(c)	7.969	18.839	50.052	6.403	3.550	86.813
1971	8.270	18.294	49.877	6.553	3.550	86.544
1972	7.285	17.456	49.897	6.585	3.550	84.773
1973	6.253	16.834	51.420	7.060	3.550	85.117
1974	5.934	15.525	56.228	11.730	2.550	91.967
1975	5.253	14.289	54.394	16.080	2.550	92.566
1976	5.105	14.119	54.647	17.280	2.550	93.701
1977	4.555	12.869	45.677	17.595	2.550	83.246
1978	4.380	12.788	45.042	17.595	2.550	82.355
1979	4.172	11.774	44.192	17.595	2.550	80.283
1980	4.140	11.456	46.153	21.242	2.550	85.541

KAPACITEIT (BT)

1960 (a)(b)	3.695	5.254	12.007	2.833	5.267	29.056
1965 (a)(b)	2.632	5.435	13.735	3.722	4.328	29.852
1970 (a)(b)	1.626	5.006	14.955	4.256	5.349	31.192
1970 (a)(c)	1.626	4.963	14.525	2.233	1.387	24.734
1971	1.632	4.678	14.136	2.228	1.387	24.061
1972	1.396	4.442	13.722	2.228	1.387	23.175
1973	1.189	4.127	13.893	2.228	1.387	22.824
1974	1.106	3.766	14.711	3.490	969	24.042
1975	983	3.418	14.114	4.420	969	23.904
1976	955	3.365	14.109	4.646	969	24.044
1977	831	3.009	11.666	4.527	969	21.002
1978	796	3.009	11.436	4.527	969	20.737
1979	747	2.703	11.091	4.526	969	20.036
1980	745	2.613	11.544	5.251	969	21.122

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

(a) Herindeling van zes klassen (op basis van PK) naar vijf klassen (op basis van BT) : eigen berekeningen en op basis van de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen.

(b) Inclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(c) Exclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

TABEL 1.6 : Evolutie van de gemiddelde drijfkracht en gemiddelde capaciteit naar scheepsklassen, 1960-80 (vijf klassen)

GEMIDDELDE DRIJFKRACHT (PK)

	I	II	III	IV	V	Totaal
1960 (a)(b)	71,8	145,4	261,5	570,5	1.184,4	180,5
1965 (a)(b)	87,7	157,1	296,5	572,5	1.496,7	223,2
1970 (a)(b)	118,9	195,9	359,0	624,6	1.428,8	303,1
1970 (a)(c)	118,9	196,2	360,1	640,3	1.183,3	275,6
1971	127,2	203,3	372,2	655,3	1.183,3	286,6
1972	130,1	205,4	383,8	658,3	1.183,3	298,5
1973	135,9	213,1	395,5	706,0	1.183,3	317,6
1974	141,3	212,7	416,5	733,1	1.275,0	343,2
1975	142,0	213,3	421,7	804,0	1.275,0	363,0
1976	145,8	213,9	423,6	822,8	1.275,0	370,4
1977	151,8	214,5	430,9	837,9	1.275,0	380,1
1978	151,0	213,1	433,1	837,9	1.275,0	381,3
1979	154,5	214,1	441,9	837,9	1.275,0	391,6
1980	153,3	216,2	452,5	885,1	1.275,0	411,3

GEMIDDELDE KAPACITEIT (BT)

1960 (a)(b)	20,9	50,5	101,8	257,5	585,2	69,3
1965 (a)(b)	22,3	50,3	101,7	232,6	721,3	77,9
1970 (a)(b)	24,3	51,6	105,3	236,4	668,6	94,0
1970 (a)(c)	24,3	51,7	104,5	223,3	462,3	78,5
1971	25,1	52,0	105,5	222,8	462,3	79,7
1972	24,9	52,3	105,6	222,8	462,3	81,6
1973	25,8	52,2	106,9	222,8	462,3	85,2
1974	26,3	51,6	109,0	218,1	484,5	89,7
1975	26,6	51,0	109,4	221,0	484,5	93,7
1976	27,3	51,0	109,4	221,2	484,5	95,0
1977	27,7	50,2	110,1	215,6	484,5	95,9
1978	27,5	50,2	109,9	215,6	484,5	96,0
1979	27,7	49,1	100,9	215,5	484,5	97,7
1980	27,6	49,3	113,2	218,8	484,5	101,5

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

(a) Herindeling van zes klassen (op basis van PK) naar vijf klassen (op basis van BT) : eigen berekeningen op basis van de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen.

(b) Inclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(c) Exclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

citeit. Vermits het uit de vaart nemen van schepen in de regel oude vaartuigen betreft en het in de vaart brengen eerder nieuwe eenheden omvat, treedt als tendens naar voor dat vooral kleinere vaartuigen onttrokken worden en grotere worden toegevoegd (16). De uitzonderingen bevestigen evenwel deze algemene regel. Het onttrekkings- en toevoegingsproces bevordert dus impliciet een verschuiving van de kleine naar de grotere klassen. Terwijl bij de vroegere klassering naar PK tevens belangrijke verschuivingen konden optreden tengevolge van bijstelling van de motoren of het plaatsen van nieuwe motoren, komen analoge verschuivingen binnen de klassering naar BT weinig of niet voor. Winst of verlies aan capaciteit tengevolge van veranderingswerken zijn vaak zeer miniem (17).

Anno 1960 bestond de vissersvloot in meerderheid uit kleinere vaartuigen. Klasse I en II groepeerden 67,0 % van de totale vloot, tegenover slechts 28,2 % voor de middenslag-schepen en 4,7 % voor de twee grootste klassen. Deze kleinere vaartuigen vertegenwoordigden evenwel slechts 36,8 % van de totale drijfkracht en 30,8 % van de totale tonnenmaat. Het leeuwenaandeel van drijfkracht en tonnenmaat was in klasse III te vinden : respektievelijk 40,8 % en 41,3 %.

De situatie is al heel wat gewijzigd in 1970. De vaartuigen uit klasse I en II groepeeren nog slechts 49,4 % van het totale aantal (26,8 % van de totale PK; 21,2 % van de capaciteit). Dit is vooral het gevolg van een sterke afslanking bij de kustvaartuigen (-62,1 %) en in mindere mate van de daling in klasse II. De middenslagvaartuigen en de grotere schepen (klasse IV) gaan er daarentegen numeriek op vooruit. Worden de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen buiten beschouwing gelaten, dan worden de verhoudingen voor de kleine vaartuigen gunstiger, vermits deze 17 schepen tot grotere klassen behoren.

De huidige verdeling van de vloot naar scheepsklasse verschilt in belangrijke mate met die van 1960 en met die van 1970, in die zin dat de verschuivingen die plaatsgrepen in de periode 1960-70 zich in de zeventiger jaren nog sterker hebben doorgezet. Numeriek zijn alle klassen, behalve de klasse IV, erop achteruitgegaan. De achteruitgang was bijzonder groot bij de kleinere vaartuigen. Hun aandeel bedraagt anno 1980 nog slechts 38,5 % tegenover 49,0 % voor de middenslagschepen, die de belangrijkste categorie zijn geworden. De meest dynamische klasse is de klasse IV gebleken. Haar aandeel is opgelopen van 3,2 % in 1970 tot 11,5 % in 1980.

Er zijn dus heel wat wijzigingen opgetreden in de klasseverdeling van de vloot. De evolutie kan het best omschreven worden als een aksentverschuiving van kleinere vaartuigen naar meer rendabele en middelgrote vaartuigen. Ook de allergrootste vaartuigen werden immers niet meer vervangen. Deze evolutie was reeds voor de jaren zestig op gang gekomen en zet zich tot op heden door. Ze is een intrinsiek gevolg van het onttrekkings- en toevoegingsproces van vaartui-

gen. Als algemene kenmerken van dit proces zijn vroeger reeds naar voren getreden : vooreerst de steeds kleiner wordende vervangingsgraad, maar vooral de systematisch grotere omvang van de nieuwe vaartuigen.

Zo blijkt dat de vaartuigen uit de klassen I en II in zeer geringe mate zijn vervangen geworden door vaartuigen uit dezelfde scheepsklasse. In de periode 1971-80 (18) werden 35,2 % van de vaartuigen die uit de vloot werden genomen, vervangen. Voor de klasse I bedroeg dit percentage slechts 16,3 %, voor de klasse II amper 12,5 %. Ze werden hoofdzakelijk vervangen door vaartuigen uit de klassen III en IV. Dit verklaart in belangrijke mate (naast de hogere vervangingsgraad in deze klasse : 43,1 %) de relatieve vooruitgang in klasse III en de absolute toename in klasse IV. Een belangrijke verklaring hiervoor ligt in het feit dat deze grotere vaartuigen op een vrij soepele manier hun aktieterrein kunnen verschuiven. De polyvalentie van deze midden-slagvaartuigen komt vanzelfsprekend de rentabiliteit ten goede. Wat de teruggang bij de kustvaartuigen betreft, is het anderzijds duidelijk dat, naarmate de vangstkapaciteit van deze kleinere vaartuigen toenam (door verbetering van vistuig en vistechnieken, door het opdrijven van de PK) de vrij beperkte kustgronden niet langer een voldoende produktiviteit konden verzekeren voor een al te omvangrijke kustvloot. Verder was er de sociale noodzaak om het arbeidsinkomen in deze klassen op te trekken en daarnaast de steeds zwaarder wordende investeringskosten (19) in vergelijking met de opbrengsten. Deze sterk opgelopen bouwkosten, gekombineerd met het geleidelijk aan wegvallen van de verre visserijgronden (waar voor de grotere vaartuigen de noodzakelijke massale vangsten nog mogelijk waren) vormen de voornaamste verklaring voor het niet verder vervangen van de allergrootste vaartuigen.

Vermits de indeling in scheepsklassen precies op de tonnenmaat gebaseerd is, hangt de evolutie van de tonnenmaat per klasse grotendeels af van de evolutie van het aantal vaartuigen binnen deze klasse. Overige variaties worden bepaald door variaties in de gemiddelde tonnenmaat van de klasse, die op hun beurt beperkt zijn door de klassegrenzen. Dit is niet het geval voor de drijfkracht. De minimale en maximale drijfkracht per klasse overlappen elkaar in sterke mate. In de periode 1971-80 varieerde de drijfkracht per scheepsklasse als volgt :

I	:	35- 260 PK
II	:	120- 400 PK
III	:	179- 900 PK
IV	:	500-1.200 PK
V	:	1.000-1.350 PK

De gemiddelde PK is in elke scheepsklasse toegenomen. De handhaving van de globale drijfkracht in de jaren zeventig is evenwel uitsluitend aan de opgang in klasse IV te danken; in alle overige categorieën daalt de totale PK met 28 tot 48 %.

Ook voor wat de totale capaciteit betreft, heeft de klasse IV een belangrijke rol gespeeld. Dank zij de sterke toename van de capaciteit in deze klasse, is de achteruitgang van de totale vlootcapaciteit in belangrijke mate gestuit geworden. Merkwaardig is evenwel dat de capaciteitstoename in deze klasse niet zo sterk was als de toename van het aantal vaartuigen, wat de gemiddelde BT in deze klasse lichtjes heeft gedrukt. Dezelfde vaststelling geldt trouwens voor de klasse II.

De Belgische visserijvloot heeft qua structuur een belangrijke verschuiving doorgemaakt. Waar het aksent vroeger vooral op de kustvisserij lag, is dit nu verschoven naar de middenslagschepen en de kleine diepzeetreilers. Vooral de scheepsklasse IV (180-400 BT) is een zeer dynamische categorie gebleken.

4. EVOLUTIE VAN DE VLOOT NAAR THUISHAVEN

In de bestudeerde periode 1960-80 telt de Belgische vissersvloot slechts vier thuishavens : Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort en Blankenberge (20).

De algemene structuur naar thuishaven is behouden gebleven, namelijk twee grote vissershavens (Oostende en Zeebrugge, samen + 85,0 % van de vloot), één kleinere haven (Nieuwpoort) en één zeer kleine haven (Blankenberge, aantal schepen variërend tussen 1 en 4) (21). De twee grootste vissershavens wisselden in de periode 1960-70 van plaats qua belangrijkheid naar aantal schepen. In Oostende, dat in 1960 de grootste vissersvloot bezat, daalde het aantal vaartuigen zeer sterk, zodat Zeebrugge, waar de evolutie minder ongunstig was, thans het grootst aantal vaartuigen telt.

De evolutie naar thuishaven is terug in eerste instantie het gevolg van onttrekking en toevoeging van vaartuigen aan de vloot. Een bijkomende faktor hier is de wijziging van de thuishavens. Het aantal betrokken vaartuigen is relatief klein te noemen (22), doch als algemene tendens (zowel in de periode 1960-70 als 1970-80) treedt naar voren dat deze wijzigingen vooral gebeuren ten koste van Oostende en in het voordeel van Nieuwpoort en in mindere mate van Zeebrugge.

Oostende telde in 1960 45,8 % van het totaal aantal vaartuigen, tegenover 39,1 % voor Zeebrugge en 14,8 % voor Nieuwpoort. In tegenstelling tot deze laatste twee havens, vertoonde de vissersvloot van Oostende toen reeds een vrij moderne vlootstructuur : 'slechts' 44,2 % van de vaartuigen behoorde tot de kleinste klassen I en II, tegenover 81,7 % voor Zeebrugge en 98,4 % voor Nieuwpoort. 45,3 % van de Oostendse vissersschepen behoorden tot klasse III, 10,4 % tot de twee hoogste klassen. Oostende is tot en met 1980 de specialist gebleven in deze grote vaartuigen. Het zwaarte-

punt van de middenslagvloot (klasse III) is evenwel in Zeebrugge komen te liggen.

Tengevolge van deze afwijkende verdeling naar scheepsklassen bezat de Oostendse vloot in 1960 63,4 % van de totale drijfkracht (Zeebrugge : 29,3 %, Nieuwpoort : 7,1 %) en 68,0 % van de totale bruto-tonnenmaat (25,7 % voor Zeebrugge, 6,1 % voor Nieuwpoort). Bijgevolg bezat de Oostendse vloot een vrij grote gemiddelde drijfkracht (249,9 PK tegenover 180,6 gemiddeld) en gemiddelde capaciteit (103 BT tegenover 69,4 gemiddeld).

TABEL 1.7 : Evolutie van de vissersvloot naar thuishaven, aantal vaartuigen, 1960-80

	Absolute cijfers				
	Totale vloot	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
1960	419	192	164	62	1
1961	416	187	163	65	1
1962	398	179	157	60	2
1963	396	174	161	58	3
1964	388	167	161	58	2
1965	383	168	156	56	3
1966	369	156	154	56	3
1967	358	152	150	53	3
1968	356	150	149	54	3
1969	338	136	147	52	3
1970 (a)	332	130	150	49	3
1970 (b)	315	114	149	49	3
1971	302	109	142	48	3
1972	284	102	130	49	3
1973	268	91	133	41	3
1974	268	88	137	39	4
1975	255	85	132	36	2
1976	253	83	133	35	2
1977	219	72	114	31	2
1978	216	70	110	33	3
1979	205	64	106	32	3
1980	208	63	114	29	2

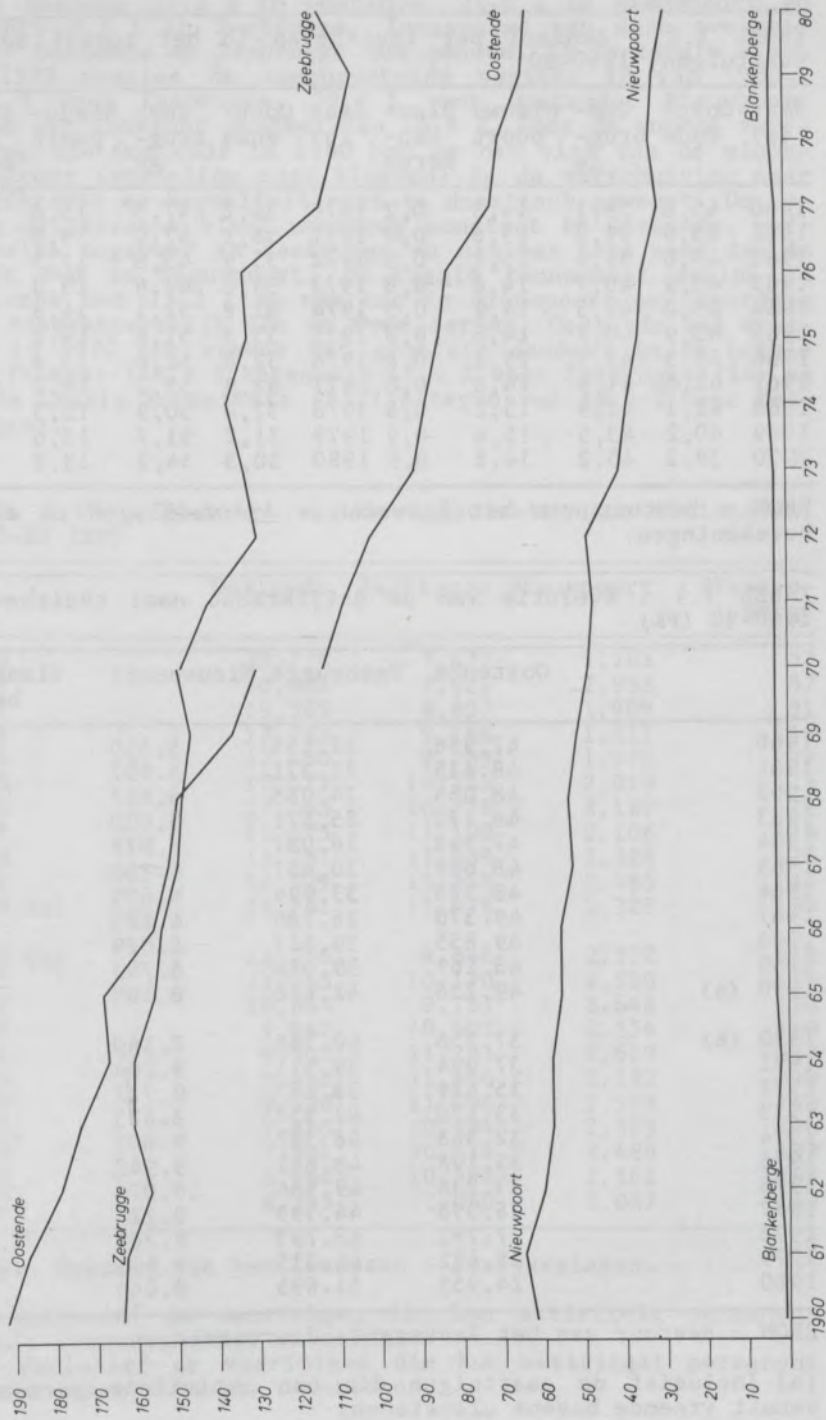
BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

(a) Inclusief de vaartuigen die hun bedrijf permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(b) Exclusief de vaartuigen die hun bedrijf permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

In 1970 (inclusief de vaartuigen die hun bedrijf permanent vanuit vreemde havens uitoefenen) (23) was het aantal vaartuigen in alle havens gedaald ten opzichte van 1960. De af-

Figuur 1.3: Evolutie van de vissersvloot naar thuishaven, aantal vaartuigen, 1960-80.



TABEL 1.8 : Aandeel per thuishaven in het totaal aantal vaartuigen, 1960-80

Jaar (a)	Oost-ende	Zee-brugge	Nieuwpoort	Blan-ken-berge	Jaar (b)	Oost-ende	Zee-brugge	Nieuwpoort	Blan-ken-berge
1960	45,8	39,1	14,8	0,2	1970	36,2	47,3	15,6	1,0
1961	45,0	39,2	15,6	0,2	1971	36,1	47,0	15,9	1,0
1962	45,0	39,4	15,1	0,5	1972	35,9	45,8	17,3	1,1
1963	43,9	40,7	14,6	0,8	1973	34,0	49,6	15,3	1,1
1964	43,0	41,5	14,9	0,5	1974	32,8	51,1	14,6	1,5
1965	43,9	40,7	14,6	0,8	1975	33,3	51,8	14,1	0,8
1966	42,3	41,7	15,2	0,8	1976	32,8	52,6	13,8	0,8
1967	42,5	41,9	14,8	0,8	1977	32,9	52,1	14,2	0,9
1968	42,1	41,9	15,2	0,8	1978	32,4	50,9	15,3	1,4
1969	40,2	43,5	15,4	0,9	1979	31,2	51,7	15,6	1,5
1970	39,2	45,2	14,8	0,9	1980	30,3	54,8	13,9	1,0

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

TABEL 1.9 : Evolutie van de drijfkracht naar thuishaven, 1960-80 (PK)

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blan-ken-berge	
1960		47.976	22.155	5.350	175
1961		48.425	22.371	5.997	175
1962		48.055	24.085	5.827	310
1963		46.170	25.571	5.620	350
1964		47.548	28.087	6.078	295
1965		48.699	30.457	6.230	515
1966		48.528	33.999	6.605	515
1967		49.370	36.285	6.885	515
1968		49.855	39.517	8.079	515
1969		48.169	39.086	8.742	735
1970 (a)		49.238	42.696	8.160	735
1970 (b)		37.758	40.366	8.160	735
1971		37.094	39.511	9.204	735
1972		35.429	38.887	9.722	735
1973		33.170	42.337	8.875	735
1974		32.368	48.367	9.807	1.425
1975		33.198	48.601	9.942	825
1976		33.238	49.564	10.074	825
1977		28.598	44.599	9.224	825
1978		27.792	43.793	9.705	1.065
1979		25.492	44.315	9.411	1.065
1980		24.955	51.695	8.066	825

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

(a) Inclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(b) Exclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

name bedroeg 32,3 % in Oostende, 21,0 % in Nieuwpoort en slechts 8,5 % in Zeebrugge. Tengevolge van deze evolutie namen Oostende en Zeebrugge qua aandeel in de totale vloot in 1970 precies de tegengestelde positie in van 1960 : 45,2 % voor Zeebrugge, 39,2 % voor Oostende. Nieuwpoort kende een konstant aandeel van 14,8 %. Door de enorme voor-sprong die Oostende in 1960 had op het vlak van de vloot-structuur (verdeling naar klassen) is de verschuiving naar drijfkracht en capaciteit niet zo drastisch geweest. De to-tale drijfkracht bleef nagenoeg konstant in Oostende, ver-dubbelde ongeveer in Zeebrugge en nam met iets meer dan de helft toe in Nieuwpoort. De totale tonnenmaat daalde in Oostende met 15,2 % en nam toe in Nieuwpoort en Zeebrugge met respectievelijk één en twee derden. Oostende had even-wel in 1970 nog steeds het grootste aandeel in de totale drijfkracht (48,8 % tegenover 42,4 % voor Zeebrugge) (24) en in de totale capaciteit (53,7 % tegenover 38,4 % voor Zee-brugge).

TABEL 1.10 : Evolutie van de capaciteit naar thuishaven, 1960-80 (BT)

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blanken- berge
1960	19.775	7.472	1.761	57
1961	20.082	7.621	1.953	57
1962	19.363	8.807	1.909	91
1963	17.782	9.166	1.811	110
1964	17.450	9.789	1.970	71
1965	17.572	10.151	2.010	126
1966	17.363	10.776	2.127	126
1967	17.375	11.100	2.106	126
1968	17.282	11.559	2.328	126
1969	16.529	10.348	2.465	126
1970 (a)	16.761	11.976	2.322	126
1970 (b)	11.756	9.646	2.322	126
1971	11.265	10.170	2.500	126
1972	10.644	9.757	2.648	126
1973	9.942	10.402	2.354	126
1974	9.302	11.793	2.610	337
1975	9.416	11.666	2.582	240
1976	9.300	11.906	2.598	240
1977	7.815	10.584	2.363	240
1978	7.551	10.414	2.484	288
1979	6.988	10.398	2.362	288
1980	6.795	12.060	2.027	240

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

(a) Inclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(b) Exclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

Anno 1970 lag het zwaartepunt van de Zeebrugse vloot nog steeds bij de kleinere vaartuigen (55,4 % van de vloot in klasse I en II), dit ondanks de forse expansie van de middenslagvloot (aandeel 42,7 % in 1970).

In de jaren 1970 neemt de haven van Zeebrugge tenslotte ook het merendeel van de drijfkracht en capaciteit voor zijn rekening. De totale drijfkracht daalt met ongeveer een derde in Oostende, neemt met 28,1 % toe in Zeebrugge en blijft ongeveer konstant in Nieuwpoort. Ook de totale bruto-tonnenmaat blijft toenemen in Zeebrugge in de periode 1970-80, tegenover een forse daling in Oostende. Zeebrugge telt in 1980 54,8 % van het aantal vaartuigen (30,3 % voor Oostende, 13,9 % voor Nieuwpoort), 60,4 % van de totale drijfkracht (29,2 % voor Oostende, 9,4 % voor Nieuwpoort) en 57,1 % van de totale capaciteit (32,2 % voor Oostende, 9,6 % voor Nieuwpoort). Vooral de vrij sterke verschuiving van de kleine klassen naar de klassen III en IV in Zeebrugge verklaart deze forse groei. In 1980 bestond de Zeebrugse vissersvloot voor 68,4 % uit vaartuigen van klasse III en IV (tegenover 44,3 % in 1970). In Oostende daarentegen gaat de middenslagvloot er relatief op achteruit, ten voordele van de klasse IV en merkwaardig genoeg tevens ten voordele van de kleinere klasse II, die er nochtans algemeen op achteruit gaat (zie hoger). In Nieuwpoort is de verschuiving niet zo uitgesproken geweest. In 1980 behoort nog steeds 62,0 % van de vaartuigen er tot de klassen I en II.

De gemiddelde drijfkracht van de Zeebrugse vloot (453,5 PK in 1980) overtreft op het einde van de jaren zeventig deze van de Oostendse vissersvloot (396,1 PK in 1980), die de laatste drie jaren zelfs een daling vertoonde. De gemiddelde tonnenmaat is in beide vloten ongeveer dezelfde geworden (107,9 BT voor Oostende; 105,8 BT voor Zeebrugge).

Het waarom van deze verschuiving ten voordele van Zeebrugge en ten nadele van Oostende is moeilijk duidelijk te omlijnen. Een heel aantal factoren spelen hierbij een rol. Wat vooral voor Oostende nadelig is geweest en in heel wat mindere mate voor Zeebrugge, is het geleidelijk aan verdwijnen van de verre visserij, vooral ingevolge het verlies van de zeer belangrijke IJslandzee als visgrond (zie verder). Oostende was immers zeer sterk op deze visserij gespecialiseerd. Het verdwijnen van deze verre visserij ging gepaard met het teloorgaan van de grote rederijen in Oostende. Daarnaast kan ook aangetoond worden dat de haven van Oostende (en ook Nieuwpoort) een veel ongunstiger verloop heeft gekend in vergelijking met Zeebrugge voor wat betreft vervangings- en vernieuwingspolitiek (25).

In de periode 1961-70 werden in totaal 254 vaartuigen aan de vloot onttrokken (26). 167 andere (waarvan 153 nieuwbouw) kwamen daarvoor in de plaats, dit is 65,7 %. De vervangingsgraad was in Zeebrugge liefst 88,8 % tegenover slechts 54,3 % in Oostende en 35,9 % in Nieuwpoort. Van de 153 nieuwgebouwde vaartuigen hadden er iets meer dan de helft (51,6 %) Zeebrugge als thuishaven, tegenover 37,3 % voor Oostende en 9,2 % voor Nieuwpoort.

TABEL 1.11 : Aandeel per scheepsklasse in het totaal aantal vaartuigen in elke thuishaven, 1960-80 (vijf klassen)

Jaar	Oostende					Zeebrugge					Nieuwpoort							
	I	II	III	IV	V	Totaal	I	II	III	IV	V	Totaal	I	II	III	IV	V	Totaal
1960(a)(b)	33,2	10,9	45,3	5,7	4,7	100,0	42,1	39,6	18,3	-	-	100,0	71,0	27,4	1,6	-	-	100,0
1965(a)(b)	28,0	7,7	53,0	8,3	3,0	100,0	25,6	44,2	28,2	1,3	0,6	100,0	51,8	44,6	3,6	-	-	100,0
1970(a)(b)	23,1	6,9	52,3	12,3	5,4	100,0	10,7	44,7	42,7	1,3	0,7	100,0	38,8	40,8	20,4	-	-	100,0
1970(a)(c)	26,3	7,0	57,0	7,0	2,6	100,0	10,7	45,0	43,0	1,3	-	100,0	38,8	40,8	20,4	-	-	100,0
1971	27,5	6,4	56,0	7,3	2,8	100,0	11,3	44,4	43,0	1,4	-	100,0	35,4	39,6	25,0	-	-	100,0
1972	27,5	5,9	55,9	7,8	2,9	100,0	9,2	42,3	46,9	1,5	-	100,0	28,6	46,9	24,5	-	-	100,0
1973	24,2	7,7	56,0	8,8	3,3	100,0	9,0	38,3	51,1	1,5	-	100,0	24,4	48,8	26,8	-	-	100,0
1974	25,0	9,1	53,4	10,2	2,3	100,0	8,0	34,3	53,3	4,4	-	100,0	17,9	43,6	38,5	-	-	100,0
1975	23,5	10,6	50,6	12,9	2,4	100,0	6,8	33,3	54,5	5,3	-	100,0	19,4	38,9	38,9	2,8	-	100,0
1976	22,9	10,8	50,6	13,3	2,4	100,0	6,8	33,1	54,1	6,0	-	100,0	17,1	37,1	42,9	2,9	-	100,0
1977	22,2	15,3	45,8	13,9	2,8	100,0	7,0	33,3	51,8	7,9	-	100,0	16,1	35,5	45,2	3,2	-	100,0
1978	24,3	14,3	44,3	14,3	2,9	100,0	5,5	32,7	53,6	8,2	-	100,0	15,2	39,4	42,4	3,0	-	100,0
1979	21,9	17,2	43,8	14,1	3,1	100,0	4,7	31,1	54,7	9,4	-	100,0	21,9	31,3	43,8	3,1	-	100,0
1980	23,8	15,9	42,9	14,3	3,2	100,0	3,5	28,1	57,0	11,4	-	100,0	24,1	37,9	34,5	3,4	-	100,0

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

- (a) Herindeling van zes klassen (op basis van PK) naar vijf klassen (op basis van BT) : eigen berekeningen op basis van de 'Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen',
 (b) Inclusief de vaartuigen die hun bedrijf permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.
 (c) Exclusief de vaartuigen die hun bedrijf permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

In de periode 1971-80 werden in totaal 165 vaartuigen uit de vaart genomen, waarvan 60 in Oostende, 69 in Zeebrugge en 34 in Nieuwpoort. Oostende en Nieuwpoort kenden dus vooreerst een relatief grotere onttrekking dan Zeebrugge. Slechts 58 vaartuigen (waarvan 31 nieuwbouw) kwamen in de plaats, dit is 35,2 %. De vervangingsgraad in Zeebrugge lag weerom hoger dan dit gemiddelde, namelijk 43,5 % tegenover 30,0 % in Oostende en 26,5 % in Nieuwpoort. De nieuwbouw was meer nog dan in de vorige periode een Zeebrugse aangelegenheid (54,8 %). Oostende neemt amper 19,4 % van de nieuwbouw voor zijn rekening. Zelfs de kleine haven van Nieuwpoort doet het op dit vlak beter : 25,8 %.

In Oostende, dat als centrum toch een ander karakter heeft, met meer mogelijkheden buiten de visserij, is de interesse voor de voortzetting van het bedrijf, zowel algemeen als enger gezien in familiale kring (27), blijkbaar minder sterk aanwezig geweest als in Zeebrugge.

5. DE OUDERDOMSSTRUKTUUR VAN DE VLOOT

De ouderdomsstruktuur van de vloot is een belangrijk gegeven voor de rentabiliteitsmogelijkheden. Twee factoren spelen een rol : de ouderdomsstruktuur van de scheepsrompen en de ouderdomsstruktuur van de motoren.

A. SCHEEPSROMPEN

1. Algemene evolutie van de ouderdomsstruktuur

De ouderdomsstruktuur van de vloot kan op diverse manieren gekarakteriseerd worden. Een voor de hand liggend kengetal is de gemiddelde leeftijd van de vaartuigen. Ten einde een idee te krijgen van de spreiding rond dit gemiddelde, werden in tabel 1.12 tevens de mediaan-klasse verstrekt (de mediaan-leeftijd is de leeftijd waaronder 50 % van de vaartuigen zich situeren) en de leeftijd van het oudste vaartuig. In figuur 1.4 werd vervolgens de gemiddelde leeftijd over de periode 1948-80 uitgezet.

In 1961 komt een einde aan een periode van aanhoudende veroudering, die na de tweede wereldoorlog was ingezet. De gemiddelde leeftijd bedroeg toen ongeveer 21 jaar. Eerst geleidelijk aan, en daarna vrij snel, neemt de gemiddelde leeftijd vanaf 1961 voortdurend af. Het minimum wordt bereikt in 1971 (16 jaar en 6 maand), waarna afgezien van de eenmalige daling in 1977, de gemiddelde leeftijd terug trendmatig begint toe te nemen. In 1980 waren de 208 vaartuigen gemiddeld 18 jaar en 4 maanden oud. De exceptionele daling in 1977 is te wijten aan het uitzonderlijk hoog aantal (doorgaans oudere) vaartuigen, namelijk 35, dat in dit jaar aan de vloot werd onttrokken (28).

Dit laatste illustreert dat, afgezien van de trendmatige beweging over langere termijn, de veroudering of verjonging

TABEL 1.12 : Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de vloot (rompen), 1960-80

	Gemiddelde leeftijd		Veroudering (+) Verjonging (-)	Mediaan-klasse	Leeftijd oudste vaartuig
1960	20 j	10 m	+ 7 m	16-20 j	52 j
1961	21 j	2 m	+ 4 m	16-20 j	53 j
1962	21 j	1 m	- 1 m	16-20 j	54 j
1963	21 j	1 m	-	21-25 j	55 j
1964	20 j	0 m	-13 m	21-25 j	56 j
1965	19 j	3 m	- 9 m	16-20 j	57 j
1966	18 j	3 m	-12 m	16-20 j	58 j
1967	18 j	0 m	- 3 m	11-15 j	59 j
1968	17 j	6 m	- 6 m	11-15 j	60 j
1969	17 j	0 m	- 6 m	11-15 j	61 j
1970	16 j	7 m	- 5 m	11-15 j	62 j
1970 (a)	16 j	9 m	-	11-15 j	62 j
1971	16 j	6 m	- 3 m	11-15 j	63 j
1972	16 j	10 m	+ 4 m	11-15 j	64 j
1973	17 j	0 m	+ 2 m	11-15 j	50 j
1974	17 j	1 m	+ 1 m	11-15 j	51 j
1975	17 j	1 m	-	11-15 j	49 j
1976	17 j	8 m	+ 7 m	11-15 j	50 j
1977	16 j	4 m	-16 m	11-15 j	48 j
1978	17 j	5 m	+13 m	16-20 j	49 j
1979	17 j	6 m	+ 1 m	16-20 j	50 j
1980	18 j	3 m	+ 9 m	16-20 j	51 j

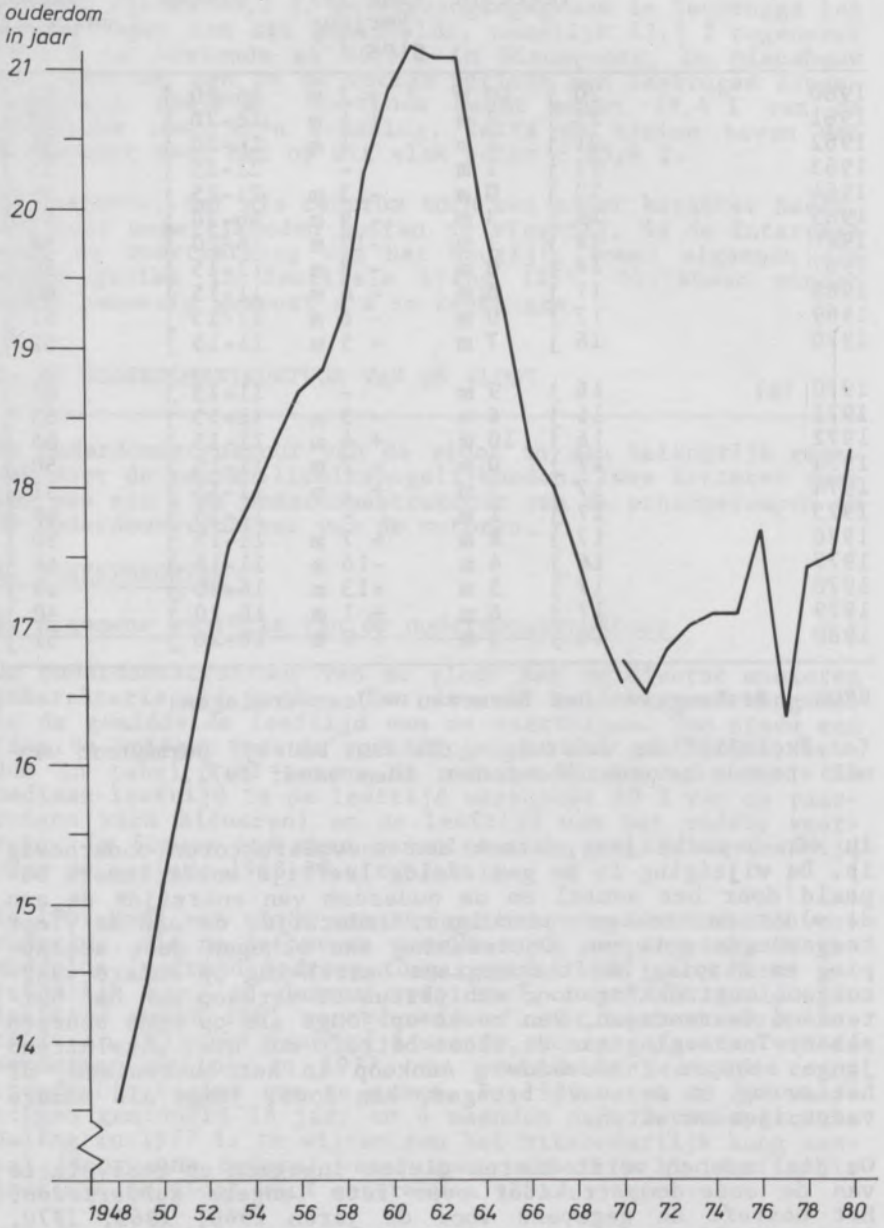
BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

(a) Exclusief de vaartuigen die hun bedrijf permanent vanuit vreemde havens uitoefenen. Idem vanaf 1971.

in één bepaald jaar, sterk aan toevalsfactoren onderhevig is. De wijziging in de gemiddelde leeftijd wordt immers bepaald door het aantal en de ouderdom van enerzijds de aan de vloot onttrokken vaartuigen, anderzijds de aan de vloot toegevoegde schepen. Onttrekking van schepen door schraping en sloping heeft doorgaans betrekking op oudere vaartuigen, onttrekking door schipbreuk of verkoop aan het buitenland daarentegen, kan zowel op jonge als op oude schepen slaan. Toevoeging aan de vloot betreft ook niet uitsluitend jonge schepen (nieuwbouw). Aankoop in het buitenland, of het terug in de vaart brengen, kan zowel jonge als oudere vaartuigen omvatten.

Om die redenen wordt hierna dieper ingegaan op de evolutie van de ouderdomsstructuur over iets langere subperiodes. Het betreft de gegevens voor de jaren 1960, 1965, 1970, 1975 en 1980. Ze worden weergegeven in tabel 1.13.

Figuur 1.4: Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de vissersvloot (rompen) 1948-80.



TABEL I.13 : De ouderdomsstructuur van de Belgische visersvloot (rompen), 1960-80

Leeftijd	Aantal										Procentueel	
	1960		1965		1970		1975		1980		1970	1980
	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)
1-5	46	75	61	60	23	7	11,0	19,6	18,4	19,0	9,0	3,4
6-10	45	48	82	76	52	24	10,7	12,5	24,7	24,1	20,4	11,5
11-15	34	43	43	37	70	52	8,1	11,2	13,0	11,7	27,5	25,0
16-20	99	28	35	35	32	68	23,6	7,3	10,5	11,1	12,5	32,7
21-25	42	73	22	18	31	20	10,0	19,1	6,6	5,7	12,2	9,6
26-30	64	32	41	41	12	19	15,3	8,4	12,3	13,0	4,7	9,1
31-35	62	43	22	22	16	6	14,8	11,2	6,6	7,0	6,3	2,9
36-40	19	28	17	17	10	6	4,5	7,3	5,1	5,4	3,9	3,8
41-45	3	9	4	4	6	1	0,7	2,3	1,2	1,3	2,4	0,5
46-45	2	1	3	3	3	2	0,5	0,3	0,9	1,0	1,2	1,0
51-55	3	1	1	1	-	1	0,7	0,3	0,3	0,3	-	0,5
56-60	-	2	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-
61-65	-	-	1	1	-	-	-	-	0,3	0,3	-	-
TOTAAL	419	383	332	315	255	208	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1-5	46	75	61	60	23	7	11,0	19,6	18,4	19,0	9,0	3,4
1-10	91	123	143	136	75	31	21,7	32,1	43,1	43,2	29,4	14,9
1-15	125	166	186	173	145	83	29,8	43,3	56,0	54,9	56,9	39,9
1-20	224	194	221	208	177	151	53,5	50,7	66,6	66,0	69,4	72,6
1-25	265	267	243	226	208	171	63,2	69,7	73,2	71,7	81,6	82,2
1-30	329	299	284	267	220	190	78,5	78,1	85,5	84,8	86,3	91,3
1-35	392	342	306	289	236	196	93,6	89,3	92,2	91,7	92,5	94,2
1-40	411	370	323	306	246	204	98,1	96,6	97,3	97,1	96,5	98,1
1-45	414	379	327	310	252	205	98,8	99,0	98,5	98,4	98,8	98,6
1-50	416	380	330	313	255	207	99,3	99,2	99,4	99,4	100,0	99,5
1-55	419	381	331	314	255	208	100,0	99,5	99,7	99,7	100,0	100,0
1-60	-	383	331	314	-	-	-	100,0	99,7	99,7	-	-
1-65	-	-	332	315	-	-	-	100,0	100,0	100,0	-	-

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

(a) Inclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(b) Exclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

Tabel 1.13 geeft het aandeel weer van elke leeftijdsklasse in de totale vloot. Het zwaartepunt van de verdeling (modus) ligt in 1960 in de klasse 16 tot 20 jaar, die 23,6 % van de vaartuigen omvat. De categorieën 26 tot 30 en 31 tot 36 jaar nemen tevens een belangrijk gedeelte voor hun rekening.

Door de sterke nieuwbouw (29) in de periode 1960-65 wordt het zwaartepunt gevoelig verschoven. De klasse 1 tot 5 jaar wordt de belangrijkste met een aandeel van 19,6 %, op de voet gevolgd door de klasse 21 tot 25 jaar. De derde belangrijkste categorie is deze van 6 tot 10 jaar geworden. Er heeft dus duidelijk een sterke verjonging plaatsgehad in deze periode. Deze heeft zelfs als gevolg dat de klasse van 1 tot 5 jaar uit 1965 zelfs tot in 1980 het grootste aandeel heeft, mede dank zij latere toevoegingen. In 1970 is dit dus de klasse 6-10 jaar geworden, in 1975 de klasse 11-15 jaar en in 1980 de klasse 16 tot 20 jaar. De nieuwbouw was in latere perioden nooit zo sterk meer, dat de klasse 1 tot 5 jaar de modus bevatte.

Wel valt een analoge evolutie te noteren voor de klasse 1 tot 5 jaar uit 1970 (19,0 %). Deze blijft ook in 1975 (klasse 6 tot 10 jaar) en in 1980 (klasse 11 tot 15 jaar) de tweede belangrijkste. De, zij het steeds zwakkere, nieuwbouw in de periode 1965-70 versterkt verder de verjonging. De afzwakking van het nieuwbouwwrite na 1970, versterkt evenwel opnieuw de veroudering.

Er dient hier uitdrukkelijk gewezen te worden op het feit dat de nieuwbouw niet uitsluitend verantwoordelijk is voor een wijziging in de leeftijdsstructuur (zie ook verder). Toevoeging van niet-nieuwgebouwde vaartuigen, en vooral de snelheid en de mate waarin oudere leeftijdsklassen 'afgebouwd' (30) worden, spelen een belangrijke rol. Van dit laatste wordt een idee gegeven in tabel 1.14. Het betreft een dynamische analyse die rekening houdt met het belang van elke leeftijdsklasse in het totaal. Dit wil zeggen dat het aandeel van een bepaalde leeftijdsklasse in het aanvangsjaar (voorbeeld : klasse 11-15 jaar in 1960) vergeleken wordt met het aandeel van de eropvolgende leeftijdsklasse, vijf jaar later (in het voorbeeld, met de klasse 16-20 jaar in 1965); het aandeel blijkt met 9,9 % te zijn afgenomen).

Naarmate de jongere leeftijdsklassen minder snel worden 'afgebouwd' en/of de oudere leeftijdsklassen sneller, zal de totale vloot verjongen of omgekeerd. Het effect van de afbouw (en tevens van de toevoeging en nieuwbouw) op de leeftijdsstructuur wordt verder in detail geanalyseerd.

Het tweede deel van tabel 1.13 geeft de kumulatieve aandelen weer van elke leeftijdsklasse. De gemiddelde leeftijd uit tabel 1.12 kan in al dan niet belangrijke mate beïnvloed zijn door uiterste waarden. Dit gevaar kan omzeild worden door de kumulatieve frekwenties als maatstaf te gebruiken.

TABEL 1.14 : Afbouwintensiteit over vijf jaar per leeftijdsklasse van de vloot in 1960, 1965, 1970 en 1975 (rompen) (a)

	Vloot 1960 (b)		Vloot 1965 (b)		Vloot 1970 (c)		Vloot 1975 (c)	
1-15	-	(d)	-	(d)	-	(d)	-	(d)
6-10	-	(d)	-	(d)	-	(d)	-	(d)
11-15	- 9,9		- 6,3		-	(d)	-	(d)
16-20	-19,1		- 9,6		-	(d)	-23,2	
21-25	-16,0		-35,6		-17,5		-25,4	
26-30	-26,8		-21,4		-51,5		-38,3	
31-35	-50,7		-54,5		-44,3		-39,7	
36-40	-48,9		-83,6		-55,6		-87,2	
41-45	-57,1		-60,9		- 7,7		-58,3	

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

(a) De klassen meer dan 45 jaar werden buiten beschouwing gelaten, daar het om kleine absolute aantallen gaat.

(b) Inclusief vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(c) Exclusief vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(d) Ongewijzigd of toegenomen.

Neemt men, zoals vaak gebeurt (31), de grensleeftijd van 30 jaar, dan blijkt dat in 1980 ruim 91,3 % van alle vaartuigen jonger waren, tegenover slechts 78,5 % in 1960. Hieruit blijkt dus de gevoelige verjonging over de periode 1960-80. Deze maatstaf wijst evenwel op een lichte veroudering over de subperiode 1960-65 (van 78,5 % tot 78,1 %) en een verjonging over de periode 1975-80 (van 86,3 % tot 91,3 %). Op basis van de gemiddelde leeftijd wordt net de omgekeerde konklusie bekomen. Ook wanneer een andere grensleeftijd wordt genomen, bekomt men uiteenlopende resultaten.

Voor de verdere analyse van de leeftijdsevolutie wordt terug gebruik gemaakt van de gemiddelde leeftijd, evenwel aangevuld met de variatiekoëfficiënt, dit is een vergelijkbare maatstaf van de spreiding rond het gemiddelde (32). De gegevens worden verstrekt in de tabellen 1.15 en 1.16.

Vooreerst wordt een onderscheid gemaakt tussen netto-verjonging (c.q. veroudering) en reële verjonging (c.q. veroudering). De eerste term slaat op het verschil in gemiddelde leeftijd op twee tijdstippen, terwijl de reële wijziging het tijdsverloop tussen deze twee tijdstippen mee in rekening brengt. Is bijvoorbeeld de gemiddelde leeftijd tussen 1960 en 1965 van 20,8 jaar tot 19,2 jaar gedaald, dan is er sprake van een netto-verjonging met 1,6 jaar en van een reële verjonging met 6,6 jaar. Tussen 1960 en 1965 is de vloot immers vijf jaar ouder geworden.

TABEL 1.15 : De ouderdomsstructuur van de Belgische vissersvloot (rompen), 1960-80. Gemiddelde leeftijd, standaardafwijking, variatiekoëfficiënt; statisch en dynamisch

		Gemiddelde leeftijd	Standaard- afwijking	Variatie- koëfficiënt
STATISCH				
1960		20,9	10,8	0,5
1965		19,2	12,6	0,6
1970 (a)		16,6	12,0	0,7
1970 (b)		16,8	12,2	0,7
1975		17,1	10,5	0,6
1980		18,2	8,8	0,5
DYNAMISCH				
1960-65	+ 80	3,7	5,4	1,4
	-116	27,4 (d)	8,6	0,3
1965-70 (a)	+ 69	4,1 (c)	3,8	0,9
	-120	28,9 (d)	9,6	0,3
1970(b)-75	+ 30	7,1 (c)	8,8	1,2
	- 90	25,9 (d)	13,1	0,5
1975-80	+ 13	6,9 (c)	6,9	1,0
	- 60	27,3 (d)	10,4	0,4

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen bewerkingen.

- (a) Inclusief vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen. Idem voor 1960 en 1965.
 (b) Exclusief vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen. Idem voor 1975 en 1980.
 (c) Gemiddelde leeftijd op het einde van de periode.
 (d) Gemiddelde leeftijd in het begin van de periode.

Uit de analyse is gebleken dat zowel onttrekking van oudere vaartuigen als toevoeging van jongere vaartuigen een afzonderlijke invloed hebben op de wijziging in de gemiddelde leeftijd. Deze wijziging wordt evenwel niet volledig verklaard door de som van deze effecten. Een deel dient bijgevolg te worden toegeschreven aan de combinatie van beide (zie tabel 1.16), met name het substitutie-effect tengevolge van de vervanging van oudere schepen door jongere.

a. De periode 1960-65

In de subperiode 1960-65 werden 116 vaartuigen aan de vloot onttrokken. De gemiddelde leeftijd ervan bedroeg in 1960 27,4 jaar. Daarentegen werden 80 schepen, waarvan 75 nieuwbouw aan de vloot toegevoegd. Hun gemiddelde leeftijd bedroeg 3,7 jaar in 1965. Wel is er een vrij sterke spreiding rond dit gemiddelde (variatiekoëfficiënt 1,4), wat erop wijst dat ook relatief oudere schepen werden toegevoegd. De verjonging van de vloot in deze periode is voor 53,7 % toe

TABEL 1.16 : Aandeel van de onttrekking, de toevoeging en de combinatie van beide in de reële verjonging of veroudering van de vloot (rompen), 1960-80 (a)

	Netto verjonging (-) veroudering (+)	Reële verjonging (-) veroudering (+)	Aandeel door toe- voeging nieuwbouw	Aandeel door an- dere toe- voeging	Totaal aandeel door toe- voeging	Aandeel door ont- trekking	Aandeel door kom- binatie (d)
1960-65	- 1,6 j	- 6,6 j	53,1	0,6	53,7	38,0	8,3
1965-70 (b)	- 2,7 j	- 7,7 j	37,7	2,3	40,0	57,4	2,6
1970(c)-75	+ 0,3 j	- 4,7 j	27,1	0,2	27,3	71,4	1,3
1975-80	+ 1,1 j	- 3,9 j	14,1	4,9	19,0	80,5	0,5

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

(a) Deze aandelen werden bekomen door de afzonderlijke reële effecten na te gaan van toevoeging en onttrekking en deze te stellen tegenover de reële totale wijziging door beide factoren samen.

(b) Inclusief de vaartuigen die hun aktiviteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen. Idem voor 1960 en 1965.

(c) Exclusief de vaartuigen die hun aktiviteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen. Idem voor 1975 en 1980.

(d) Dit is in feite het vervangingseffect. Naarmate minder en minder onttrokken vaartuigen worden vervangen, daalt dit effect.

te schrijven aan de toevoeging (53,1 % aan nieuwbouw) en voor 38,0 % aan het onttrekken van oudere vaartuigen. 8,3 % is te wijten aan het samenspel van beide factoren.

b. De periode 1965-70

In deze subperiode werd een rekord aantal vaartuigen aan de vloot onttrokken (120); hun gemiddelde leeftijd was ook bijzonder hoog (28,9 jaar in 1965). 69 vaartuigen, waarvan 61 nieuwbouw, werden in de vaart gebracht. Ook de gemiddelde leeftijd van deze schepen is tegenover de vorige periode toegenomen (4,1 jaar in 1970). Dit wijst op het afnemend belang van de nieuwbouw naar het einde van de subperiode toe. De spreiding rond het gemiddelde is evenwel gevoelig gedaald, wat betekent dat de andere toegevoegde schepen doorgaans jonger zijn dan in de vorige periode. De vrij sterke verjonging van de vloot in deze periode is voor 40,0 % te danken aan toevoeging (voor 37,7 % aan nieuwbouw). Dit is evenwel een gevoelige daling tegenover de vorige periode, waar dit aandeel 53,7 % bedroeg. Vooral het onttrekken van 120 relatief oude vaartuigen heeft de verjonging bewerkstelligd : 57,4 %.

c. De periode 1970-75

In deze periode is er sprake van een netto-veroudering met een viertal maanden. Reëel gezien, dit wil zeggen rekening houdend met de vijf jaren die intussen verstreken zijn, is er nog een verjonging met 4,7 jaar. Anders gezegd, de theoretische veroudering met vijf jaar is gereduceerd geworden tot 0,3 jaar in werkelijkheid.

Dit is dan vooral een gevolg van het verdwijnen van 90 schepen met een (vrij lage) gemiddelde leeftijd van 25,1 jaar in 1970. Slechts 30 vaartuigen, waarvan 23 nieuwbouw, kwamen in de plaats. Hun gemiddelde leeftijd is tegenover de vorige periode opgelopen tot 7,1 jaar. Dit is deels te wijten aan het verder afgenomen belang van de nieuwbouw, deels aan de relatief hoge leeftijd van de 7 niet-nieuwgebouwde vaartuigen die aan de vloot werden toegevoegd, zoals blijkt uit de hoge variatiecoëfficiënt (1,2). Om precies te zijn bedroeg hun gemiddelde leeftijd iets minder dan die van de totale vloot, zodat hun toevoeging slechts weinig effect had op de totale gemiddelde leeftijd (0,2 %).

Het aandeel in de reële verjonging door toevoeging is dus kwasi volledig op rekening van de nieuwbouw te schrijven. Dit is evenwel zeer gevoelig gedaald tot 27,1 %. Ruim 71,4 % van de reële verjonging is te wijten aan het uit de vaart nemen van 90 oudere schepen.

d. De periode 1975-80

De nieuwbouw is in deze periode, afgezien van het laatste jaar 1980, dat blijkbaar een periode van herleving inleidt (33), kwasi tot stilstand gekomen. Van de 13 vaartuigen (gemiddeld 6,9 jaar oud) die aan de vloot worden toegevoegd, zijn er 7 nieuwbouw, waarvan 6 met bouwjaar 1980. Zestig schepen werden aan de vloot onttrokken; hun gemiddelde leeftijd bedroeg 27,3 jaar in 1975. Vooral deze laatste zijn verantwoordelijk voor de reële verjonging van

de vloot, die in deze periode nog werd bereikt : 80,5 %. Het belang van de toevoeging van vaartuigen is geslonken tot 19,0 % (14,1 % voor de nieuwbouw).

e. Overzicht 1960-80

In het begin van deze periode is er nog sprake van een netto-verjonging van de vloot. Vanaf 1970 is er evenwel enkel nog een reële verjonging. Netto neemt de gemiddelde leeftijd van de vloot immers toe.

Daar waar aanvankelijk vooral de toevoeging van relatief jongere vaartuigen en nieuwbouw de verjonging bewerkstelligde, is naar het einde van de periode toe, de beperking van de veroudering vooral te danken aan het uit de vaart nemen van oudere schepen. Dit is vanzelfsprekend gebeurd ten koste van het totaal aantal schepen die de vloot telt.

2. Ouderdomsstructuur naar scheepsklasse

In 1960 bedroeg de gemiddelde leeftijd van de totale vloot 20,8 jaar. De klasse van de kustvaarders vertoonde toen reeds een vrij ongunstige ouderdomsstructuur, zowel in Oostende, Zeebrugge als Nieuwpoort (zie tabellen 1.17 en 1.18). Ook de middenslagvloot (klasse III) had een vrij hoge gemiddelde leeftijd, doch dit was enkel en alleen het gevolg van de situatie in deze klasse in de haven van Oostende. Zeebrugge beschikte immers over een zij het vrij kleine, dan toch zeer jonge middenslagvloot. De scheepsklasse II en de grotere vaartuigen uit klasse IV en V die enkel in Oostende vertegenwoordigd waren, hadden een vrij lage gemiddelde leeftijd.

Vermits er in klasse I noch een vervangingspolitiek, noch een vernieuwingspolitiek werd gevoerd (zie hoger), is het vrij normaal dat de leeftijdsstructuur er niet op verbeterde. De netto-veroudering werd beperkt tot drie jaar door de massale afvloeiing van de oudste vaartuigen. Ook in klasse II valt er in de jaren zeventig een sterke veroudering te noteren. Ze is sterker dan in klasse I, omwille van de minder uitgesproken afbouw. De gemiddelde leeftijd blijft er kleiner dan bij de kustvaarders, gezien de veel jongere vertrekbasis in 1960.

Vermits vervanging en vernieuwing vooral op de klassen III en IV waren gericht, werden in deze scheepsklassen qua leeftijdsopbouw, goede resultaten behaald. In de middenslagvloot trad er een gevoelige verjonging op in de jaren zestig en in de jaren zeventig werd de lage gemiddelde leeftijd min of meer behouden. In Oostende gebeurde de verjonging grotendeels door afbouw, in Zeebrugge was dit in belangrijke mate te danken aan vervanging en nieuwbouw. Dit laatste speelt tevens een zeer grote rol voor de klasse IV in Zeebrugge. De klasse V, die zeer klein is en enkel in Oostende is vertegenwoordigd, kent een beperkte afvloeiing. De veroudering verloopt er parallel met het tijdsverloop tussen 1960 en 1980.

TABEL 1.17 : Gemiddelde leeftijd per scheepsklasse (vijf klassen), 1960, 1970, 1980 - Totale vloot.

Jaar	I	II	III	IV	V	Totaal
1960 (a)(b)	24,42	14,89	22,07	17,45	6,33	20,82
1970 (a)(b)	25,28	14,68	14,44	14,50	10,88	16,61
1970 (a)(c)	25,28	14,77	14,35	15,30	11,67	16,81
1980	27,44	21,49	14,67	15,21	25,50	18,23

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen. Eigen berekeningen.

TABEL 1.18 : Gemiddelde leeftijd per scheepsklasse (vijf klassen), 1960, 1970, 1980 - naar thuishaven

Jaar	I	II	III	IV	V	Totaal
OOSTENDE						
1960 (a)(b)	24,39	14,86	25,16	17,45	6,33	22,45
1970 (a)(b)	22,97	15,33	16,97	15,44	11,14	17,74
1970 (a)(c)	22,97	16,50	16,91	17,38	11,67	18,37
1980	29,33	23,20	14,59	20,78	25,50	20,70
ZEEBRUGGE						
1960 (a)(b)	23,59	14,97	13,80	-	-	18,38
1970 (a)(b)	24,31	13,34	13,14	7,0	9,00	14,31
					(e)	
1970 (a)(c)	24,31	13,34	13,14	7,00	-	14,35
1980	29,00	20,94	14,86	11,38	-	16,67
NIEUWPOORT						
1960 (a)(b)	25,77	14,88	1,00 (e)	-	-	22,39
1970 (a)(d)	31,58	18,75	5,50	-	-	21,02
1980	23,71	21,55	13,60	6,00	-	18,79
				(e)		

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverlagen. Eigen berekeningen.

(a) Herindeling van zes klassen (basis : PK) naar vijf klassen (basis : BT) : eigen berekeningen op basis van de 'Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen'.

(b) Inclusief de vaartuigen die hun bedrijf permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(c) Exclusief de vaartuigen die hun bedrijf permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(d) De Nieuwpoortse vloot telt anno 1970 geen enkel vaartuig dat vanuit vreemde havens werkt.

(e) Betreft slechts één enkel vaartuig.

In 1980 werd de volledige vloot derhalve gekenmerkt door een verouderde kustvloot en klasse II-vloot, dit in alle havens, evenals door een relatief jonge middenslagvloot in alle havens. De klasse IV is jong in Zeebrugge, maar eerder verouderd in Oostende, waar tevens de vrij oude klasse V zich bevindt.

3. Ouderdomsstructuur naar thuishaven

Anno 1960 hadden de havens van Oostende en Nieuwpoort te kampen met een relatief verouderde vloot. Dit was vooral een gevolg van de situatie in de scheepsklassen I en II, dit zeker en vast voor Nieuwpoort dat voor de grote meerderheid uit vrij oude kustvaartuigen bestond. Zeebrugge daarentegen had toen reeds een vrij jonge vloot, niettegenstaande de grote aanwezigheid van oude kustvaartuigen. Het verschil met Oostende werd vooral gemaakt door de omvangrijke, jonge scheepsklasse II en de nog kleine maar dynamische en jonge middenslagvloot. Deze uiteenlopende ouderdomsstructuur in 1960 heeft zeker voor een deel de uiteenlopende vlootevolutie in de latere jaren tussen Oostende en Zeebrugge bepaald.

Globaal gezien, valt er over de periode 1960-70 een gevoelige verjonging te noteren in Oostende en Zeebrugge; de verjonging was eerder bescheiden te noemen in Nieuwpoort. In de jaren zeventig vertonen Oostende en Zeebrugge een veroudering, hoewel Zeebrugge het er nog heel wat beter van af brengt dan Oostende. Nieuwpoort kent in deze periode een verdere verjonging, tengevolge van de versnelde afbouw van de kustvloot.

De afbouw van de kustvloot was tevens veel sterker in Zeebrugge dan in Oostende. In scheepsklasse II noteerde Zeebrugge ook een minder sterke veroudering. Deze scheepsklasse werd er immers aanvankelijk in stand gehouden, doch daarna zeer snel afgebouwd. In Oostende daarentegen kende deze scheepsklasse quasi een status quo in de jaren zeventig.

De verjonging van de middenslagvloot werd in Oostende doorgevoerd via een zeer sterke afbouw. In Zeebrugge werd de lage gemiddelde leeftijd in deze scheepsklasse in stand gehouden door een efficiënte vervangings- en vernieuwingspolitiek, waardoor deze klasse haar aantal uit 1970 kon behouden. Ook de scheepsklasse IV kent een veroudering in Oostende. In Zeebrugge werd deze klasse hoofdzakelijk in de jaren zeventig uitgebouwd en is er dus nog vrij jong.

Anno 1980 bezit Oostende bijgevolg nog steeds de oudste vloot. Alleen de middenslagvloot is er relatief jong. Zeebrugge bezit de jongste vloot, tengevolge van de jonge klassen III en IV (68,4 % van de vloot) en door de zeer kleine kustvloot. Nieuwpoort heeft een gemiddelde leeftijd die zich iets boven het algemeen gemiddelde situeert.

De uiteenlopende evolutie tussen de havens onderling qua ouderdomsstructuur is voor een belangrijk deel terug te brengen tot de uiteenlopende vervangings- en vernieuwingspolitiek.

TABEL 1.19 : Aandeel in de reële verjonging van de vloot van onttrekking en nieuwbouw, naar thuishaven, 1960-80

	1960-70		1970-80	
	Nieuwbouw	Onttrekking	Nieuwbouw	Onttrekking
Oostende	38,6	46,0	8,7	98,3
Zeebrugge	50,6	37,0	30,9	68,0
Nieuwpoort	40,6	33,8	17,0	80,6

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen. Eigen berekeningen.

In de periode 1960-70 was in Oostende de reële verjonging reeds in meerderheid een gevolg van het onttrekken van vaartuigen : 46,0 % van de verjonging tegenover 38,6 % tengevolge van nieuwbouw. Dit was niet het geval in Zeebrugge (37,0 %) en Nieuwpoort (33,8 %). Vooral in Zeebrugge speelde de nieuwbouw een belangrijke rol (50,6 %).

In de periode 1970-80, waarin de nieuwbouw grotendeels tot verval kwam, is de reële verjonging overal in meerderheid een gevolg van het onttrekkingsproces. In Oostende is dit kwasi de enige oorzaak (98,3 %). In Zeebrugge daarentegen speelt de nieuwbouw nog een vrij sterke verjongende rol (30,9 %).

B. VOORTSTUWINGSMACHINES (34)

In tabel 1.20 wordt de evolutie van de gemiddelde leeftijd van de voortstuwingsmachines weergegeven. Daarnaast wordt de verhouding gegeven van deze gemiddelde leeftijd ten opzichte van de gemiddelde leeftijd van de scheepsrompen. Een verhouding 100 zou erop wijzen dat alle vaartuigen met hun oorspronkelijke motor (35) zijn uitgerust. Naarmate de verhouding verder afwijkt van 100 wijst dit op een steeds grotere vervanging van deze oorspronkelijke motoren door voortstuwingsmachines van een recentere datum.

Tengevolge van de vervanging van de oorspronkelijke voortstuwingsmachines door jongere motoren bedraagt de gemiddelde leeftijd heel wat minder dan deze van de rompen. In 1960 waren de vaartuigen gemiddeld 20,9 jaar oud, hun motoren daarentegen slechts 12,1 jaar. In 1980 was de afwijking minder groot : 18,2 jaar voor de rompen tegen 13,9 jaar voor de motoren. Wijzigingen in de intensiteit van deze

TABEL 1.20 : Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de voortstuwingsmachines, 1960-80.
Verhouding tussen gemiddelde leeftijd van de motoren en van de rompen, 1960-80

Jaar (a)	Gemiddelde leeftijd motoren (c)	Verhouding t.o.v. ge- middelde leeftijd rompen	Jaar (b)	Gemiddelde leeftijd motoren	Verhouding t.o.v. ge- middelde leeftijd rompen
1960	12,1	58,2	1970	9,2	55,0
1961	12,3	58,2	1971	9,5	57,5
1962	12,1	57,7	1972	10,1	59,7
1963	11,6	55,1	1973	10,1	59,1
1964	10,6	53,0	1974	10,3	59,9
1965	10,1	52,6	1975	10,6	62,0
1966	9,5	51,9	1976	11,5	64,8
1967	9,1	50,8	1977	11,6	69,8
1968	9,0	51,5	1978	12,8	73,0
1969	8,9	52,3	1979	13,6	77,3
1970	9,4	56,9	1980	13,9	76,3

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

(a) Inclusief vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(b) Exclusief vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(c) Tot en met 1963 inclusief stoommachines.

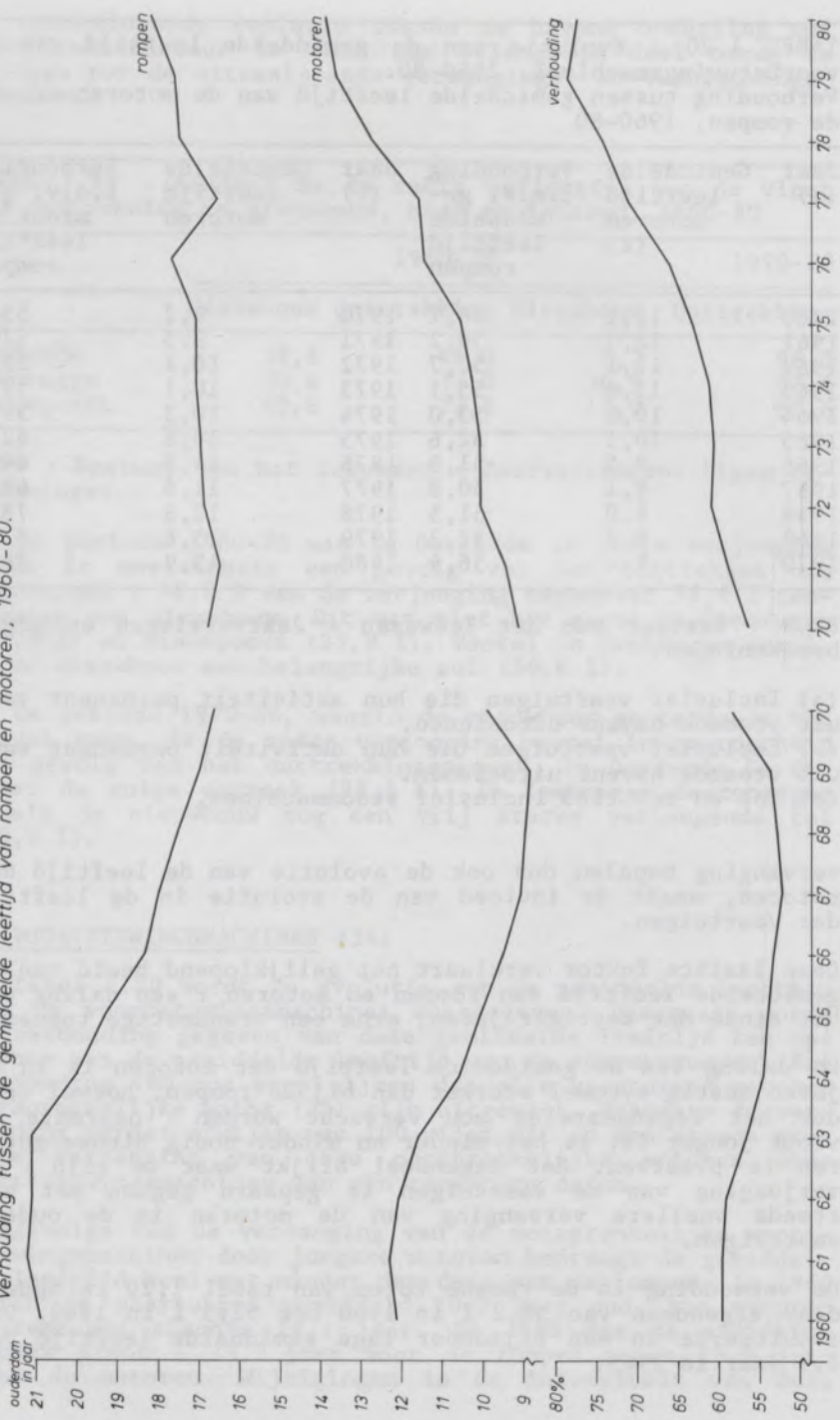
vervanging bepalen dus ook de evolutie van de leeftijd der motoren, naast de invloed van de evolutie in de leeftijd der vaartuigen.

Deze laatste faktor verklaart het gelijklopend beeld van de gemiddelde leeftijd van rompen en motoren : een daling tot het einde der zestiger jaren, erna een trendmatige toename.

De daling van de gemiddelde leeftijd der motoren is in de jaren zestig evenwel sterker dan bij de rompen, hoewel eerder het tegengestelde zou verwacht worden : naarmate de vloot jonger is, is het minder en minder nodig nieuwe motoren te plaatsen. Het tegendeel blijkt waar te zijn : de verjonging van de vaartuigen is gepaard gegaan met een steeds snellere vervanging van de motoren in de oudere vaartuigen.

De verhouding in de tweede kolom van tabel 1.20 is inderdaad afgenomen van 58,2 % in 1960 tot 52,3 % in 1969. Dit resulteerde in een bijzonder lage gemiddelde leeftijd van 8,9 jaar in 1969.

Figuur 1.5: Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de rompen en motoren van de Belgische vissersvloot, 1960-80.
 Verhouding tussen de gemiddelde leeftijd van rompen en motoren, 1960-80.



TABEL 1.21 : Evolutie van de gemiddelde leeftijd der voortstuwingsmachines naar scheepsklasse en thuishaven, 1960, 1970, 1980

Jaar	I	II	III	IV	V	Totaal
TOTALE VLOOT						
1960 (a)(b)	12,4	10,1	14,3	8,5	6,4	12,1
1970 (a)(b)	11,2	10,5	8,0	11,0	9,0	9,4
1970 (a)(c)	11,2	10,5	7,8	8,8	6,0	9,2
1980	16,0	16,0	12,8	11,3	16,5	13,9
OOSTENDE						
1960 (a)(b)	12,8	12,1	15,4	8,6	6,4	13,4
1970 (a)(b)	10,5	11,9	9,8	11,5	8,9	10,3
1970 (a)(c)	10,5	12,5	9,4	9,3	6,0	9,8
1980	15,6	19,1	13,3	15,3	16,5	15,2
ZEEBRUGGE						
1960 (a)(b)	11,1	9,2	10,5	-	-	10,2
1970 (a)(b)	9,4	9,1	6,6	7,0	10,0	8,0
1970 (a)(c)	9,4	9,1	6,6	7,0	(d)	8,0
1980	17,3	14,9	12,5	8,0	-	12,8
NIEUWPOORT						
1960 (a)(b)	13,8	11,7	32,0 (d)	-	-	13,5
1970 (a)(b)	14,2	14,4	5,1	-	-	12,4
1970 (a)(c)	14,2	14,4	5,1	-	-	12,4
1980	15,9	16,5	13,2	6,0	-	14,9
				(d)		

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen. Eigen berekeningen.

(a) Herindeling van zes klassen (op basis van PK) naar vijf klassen (op basis van BT) : eigen berekeningen op basis van de 'Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen'.

(b) Inclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(c) Exclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(d) Betreft slechts 1 motor.

In de jaren zeventig neemt de gemiddelde leeftijd der motoren sterker toe dan deze van de vaartuigen. De verhouding tussen beide neemt toe van 55,0 % in 1970 tot 76,3 % in 1980. De veroudering der motoren is voor een deel toe te schrijven aan de algemene veroudering van de vloot, maar tevens voor een belangrijk deel aan de sterke verzwakking van het vervangingsritme. Een van de oorzaken daartoe is wellicht te vinden in het feit dat modernere motoren meestal een langere levensduur hebben.

Bij de situatie naar scheepsklasse en thuishaven (tabel 1.21) werden grosso modo dezelfde discrepanties teruggevonden als bij de gemiddelde leeftijd der scheepsrompen. De sterkste veroudering treedt op in de scheepsklassen I en II, dit in alle havens. De middenslagvloot (klasse III) heeft in 1980, tevens in alle havens, gemiddeld vrij jonge voortstuwingmachines. De meest dynamische klasse, met name scheepsklasse IV, beschikt over de jongste motoren, vooral dank zij de situatie in Zeebrugge. In Oostende zijn de motoren in deze klasse immers relatief sterk verouderd.

Naar thuishaven bekeken versterkt de gemiddelde leeftijd der motoren verder de positie van Zeebrugge ten opzichte van Oostende en in mindere mate ten opzichte van Nieuwpoort.

6. DE VLOOT NAAR HERKOMST EN KONSTRUKTIEMATERIAAL

De tabellen 1.22 en 1.23 verstrekken informatie omtrent de herkomst (Belgische of vreemde werf) en het konstruktie materiaal (hout of staal) van de Belgische vissersvloot.

Het aandeel van de vaartuigen die op een buitenlandse werf zijn gebouwd, is over de bestudeerde periode gestadig toegenomen : 11,6 % in 1960, 16,6 % in 1970 en 19,7 % eind 1980. In de periode van vrij sterke nieuwbouw 1960-70 blijkt dat het aandeel van de vreemde vaartuigen in de totale nieuwbouw gemiddeld een stuk hoger was dan het aandeel in het totaal : 19,0 % tegenover 14,2 %. In de subperiode 1970-80 was de nieuwbouw hoofdzakelijk een Belgische aangelegenheid (vanaf 1972 zelfs uitsluitend Belgisch), doch in deze periode stelde de nieuwbouw niet veel meer voor. De overige toegevoegde vaartuigen - in de periode 1970-80 maakten ze het merendeel van de totale toevoegingen uit - bestonden tevens voor het grootste deel uit vaartuigen van vreemde oorsprong : voor 66,7 % in de periode 1960-70, zelfs voor 79,3 % in de laatste subperiode. De verdeling van de onttrokken vaartuigen naar herkomst sluit gemiddeld over de volledige periode vrij nauw aan bij de aandelen in de totale vloot. De oorzaken van de verschuiving ten voordele van het buitenland zijn dus eens te meer te zoeken in het vervangings- en vooral het vernieuwingsbeleid, dat te sterk op het buitenland was gericht.

TABEL 1.22 : Procentuele verdeling naar herkomst van de vaartuigen, de aan de vloot toegevoegde vaartuigen (nieuwbouw en overige) en de aan de vloot onttrokken vaartuigen, 1960-80

	Totale vloot		Aan de vloot toegevoegde vaartuigen		Aan de vloot onttrokken vaartuigen					
	Belgisch Vreemd	Belgisch Vreemd	Nieuwbouw	Niet-nieuwbouw	Totaal	Totaal				
1960	89,0	11,0	100,0	0,0	50,0	50,0	87,5	12,5	95,5	4,5
1961	88,2	11,8	66,7	33,3	25,0	75,0	53,8	46,2	81,3	18,8
1962	88,7	11,3	70,0	30,0	-	-	70,0	30,0	75,0	25,0
1963	88,4	11,6	66,7	33,3	100,0	0,0	70,6	29,4	78,9	21,1
1964	86,1	13,9	65,5	34,5	-	-	65,5	34,5	94,6	5,4
1965	85,4	14,6	66,7	33,3	-	-	66,7	33,3	80,8	19,2
1966	84,0	16,0	63,2	36,8	-	-	63,2	36,8	87,9	12,1
1967	84,1	15,9	100,0	0,0	0,0	100,0	93,8	6,3	88,9	11,1
1968	83,1	16,9	100,0	0,0	0,0	100,0	82,4	17,6	100,0	0,0
1969	83,4	16,6	91,7	8,3	-	-	91,7	8,3	83,3	16,7
1970(a)	83,4	16,6	100,0	0,0	25,0	75,0	76,9	23,1	78,9	21,1
1970(b)	83,5	16,5	100,0	0,0	0,0	100,0	81,8	18,2	78,9	21,1
1971	83,8	16,2	88,9	11,1	50,0	50,0	81,8	18,2	79,2	20,8
1972	84,5	15,5	100,0	0,0	0,0	100,0	50,0	50,0	70,0	30,0
1973	84,0	16,0	100,0	0,0	0,0	100,0	57,1	42,9	82,6	17,4
1974	81,7	18,3	100,0	0,0	27,3	72,7	55,6	44,4	88,9	11,1
1975	81,6	18,4	100,0	0,0	0,0	100,0	60,0	40,0	77,8	22,2
1976	80,6	19,4	100,0	0,0	0,0	100,0	33,3	66,6	100,0	0,0
1977	80,4	19,6	-	-	0,0	100,0	0,0	100,0	80,0	20,0
1978	80,1	19,9	-	-	100,0	0,0	100,0	0,0	100,0	0,0
1979	79,5	20,5	-	-	0,0	100,0	0,0	100,0	76,9	23,1
1980	80,3	19,7	100,0	0,0	50,0	50,0	87,5	12,5	60,0	40,0
1960-70	85,8	14,2	81,0	19,0	33,3	66,7	74,7	25,3	85,9	14,1
1970-80	81,8	18,2	98,6	1,4	20,7	79,3	55,2	44,8	81,3	18,7

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen. Eigen berekeningen.

(a) Inclusief de vaartuigen die permanent vanuit vreemde havens werken.

(b) Exclusief de vaartuigen die permanent vanuit vreemde havens werken.

TABEL 1.23 : Procentuele verdeling naar konstruktie materiaal van de vaartuigen, de aan de vloot toegevoegde vaartuigen (nieuwbouw en overige) en de aan de vloot onttrokken vaartuigen, 1960-80

	Totale vloot											
	Aan de vloot toegevoegde vaartuigen						Aan de vloot onttrokken vaartuigen					
	Nieuwbouw		Niet-nieuwbouw		Totaal		Nieuwbouw		Niet-nieuwbouw		Totaal	
	Staal	Hout	Staal	Hout	Staal	Hout	Staal	Hout	Staal	Hout	Staal	Hout
1960	23,4	76,6	66,7	33,3	50,0	50,0	62,5	37,5	18,2	81,8	18,2	81,8
1961	24,8	75,2	55,6	44,4	50,0	50,0	53,8	46,2	12,5	87,5	12,5	87,5
1962	26,1	73,9	70,0	30,0	-	-	70,0	30,0	21,4	78,6	21,4	78,6
1963	28,3	71,7	73,3	26,7	0,0	100,0	64,7	35,3	15,8	84,2	15,8	84,2
1964	33,0	67,0	79,3	20,7	-	-	79,3	20,7	18,9	81,1	18,9	81,1
1965	38,4	61,6	100,0	0,0	-	-	100,0	0,0	7,7	92,3	7,7	92,3
1966	43,1	56,9	94,7	5,3	-	-	94,7	5,3	18,2	81,8	18,2	81,8
1967	47,2	52,8	93,3	6,7	100,0	0,0	93,8	6,3	18,5	81,5	18,5	81,5
1968	50,8	49,2	92,9	7,1	100,0	0,0	94,1	5,9	21,1	78,9	21,1	78,9
1969	54,1	45,9	100,0	0,0	-	-	100,0	0,0	33,3	66,7	33,3	66,7
1970(a)	57,5	42,5	88,9	11,1	100,0	0,0	92,3	0,0	21,1	78,9	21,1	78,9
1970(b)	55,2	44,8	88,9	11,1	100,0	0,0	90,9	9,1	21,1	78,9	21,1	78,9
1971	67,9	42,1	88,9	11,1	100,0	0,0	90,9	9,1	37,5	62,5	37,5	62,5
1972	59,2	40,8	100,0	0,0	100,0	0,0	100,0	0,0	45,0	55,0	45,0	55,0
1973	62,3	37,7	100,0	0,0	100,0	0,0	100,0	0,0	34,8	65,2	34,8	65,2
1974	65,3	34,7	100,0	0,0	81,8	18,2	88,9	11,1	44,4	55,6	44,4	55,6
1975	68,2	31,8	100,0	0,0	100,0	0,0	100,0	0,0	33,3	66,7	33,3	66,7
1976	68,8	31,2	100,0	0,0	100,0	0,0	100,0	0,0	60,0	40,0	60,0	40,0
1977	73,1	26,9	-	-	100,0	0,0	100,0	0,0	42,9	57,1	42,9	57,1
1978	73,1	26,9	-	-	0,0	100,0	0,0	100,0	50,0	50,0	50,0	50,0
1979	75,1	24,9	-	-	100,0	0,0	100,0	0,0	46,2	53,8	46,2	53,8
1980	76,4	23,6	100,0	0,0	50,0	50,0	87,5	12,5	40,0	60,0	40,0	60,0
1960-70	38,8	61,2	83,2	16,8	66,7	33,3	82,3	17,7	18,8	81,2	18,8	81,2
1970-80	66,8	33,2	97,2	2,8	84,7	15,3	87,1	12,9	41,4	58,6	41,4	58,6

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen. Eigen berekeningen.

(a) Inclusief de vaartuigen die permanent vanuit vreemde havens werken.

(b) Exclusief de vaartuigen die permanent vanuit vreemde havens werken.

Anno 1980 behoren de meerderheid van de vreemde vaartuigen (82,9 %) tot de drie kleinste klassen. De scheepsklasse IV heeft evenwel relatief het grootste aantal vreemde schepen (30,4 %). Ook in de scheepsklasse II is de verhouding groter dan in het totaal (26,4 %).

In 1960 bestond de Belgische vissersvloot nog voor ongeveer drie vierden uit houten vaartuigen. De stalen konstrukties haalden slechts 23,4 %. In 1980 zijn deze verhoudingen precies omgekeerd.

In de nieuwbouw lagen de verhoudingen reeds in de eerste subperiode uitgesproken in het voordeel van de stalen vaartuigen : 83,2 % tegenover een aandeel van gemiddeld 38,8 % in de vloot. In de tweede subperiode worden vanaf 1972 nog enkel stalen vaartuigen bijgebouwd. Ook de overige aan de vloot toegevoegde vaartuigen zijn hoofdzakelijk uit staal, doch de verhoudingen zijn minder uitgesproken, vermits er zelfs in de periode 1970-80 nog sporadisch houten vaartuigen aan de vloot worden toegevoegd.

Wat de onttrokken schepen betreft, blijkt dat reeds in 1960 relatief meer houten vaartuigen werden uit de vaart genomen (81,8 % tegenover een aandeel van 76,6 % in de vloot). Hoewel steeds meer stalen vaartuigen werden onttrokken (41,4 % in de periode 1970-80 tegenover 18,8 % in de periode 1960-70, wat eigenlijk een normale evolutie is, gezien de vloot meer en meer uit stalen vaartuigen gaat bestaan) worden proportioneel nog veel meer houten vaartuigen uit de vloot genomen (58,6 % tegenover een aandeel van 33,2 % in de periode 1970-80). Normalerweise moet deze evolutie zelfs op vrij korte termijn tenderen naar een volledige stalen vloot.

TABEL 1.24 : Procentuele verdeling van de voortstuwingsmachines naar herkomst, 1970-80

Jaar (a)	Belgisch	Vreemd	Jaar (b)	Belgisch	Vreemd
1960	28,2	71,8			
1961	28,5	71,5	1971	29,8	70,2
1962	26,4	73,6	1972	29,9	70,1
1963	26,8	73,2	1973	30,6	69,4
1964	26,0	74,0	1974	31,0	69,0
1965	27,4	72,6	1975	30,6	69,4
1966	27,6	72,4	1976	31,2	68,8
1967	29,3	70,7	1977	33,3	66,7
1968	29,2	70,8	1978	33,3	66,7
1969	29,3	70,7	1979	33,7	66,3
1970	30,5	69,5	1980	36,1	63,9

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

(a) Inclusief de vaartuigen die hun aktiviteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(b) Exclusief de vaartuigen die hun aktiviteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

Anno 1980 behoorden 87,8 % van de resterende houten schepen tot de klassen I en II, de rest behoorde tot klasse III. Qua verhouding bestaat klasse I nog voor de helft, klasse II zelfs nog voor meer dan de helft (59,2 %) uit houten vaartuigen.

De evolutie naar herkomst van de voortstuwingsmachines is de omgekeerde richting uitgegaan van de vaartuigen zelf, zij het vrij voorzichtig (zie tabel 1.24).

In 1960 waren 28,2 % van de voortstuwingsmachines van Belgische origine. Dit aandeel blijft min of meer behouden gedurende de jaren zestig. Vanaf dan neemt het aandeel van de Belgische motoren voorzichtig toe tot 36,1 % in 1980.

7. EXPLOITATIE VAN DE VISSERSVLOOT

De onderneming in de zeevisserijsector is de rederij. In 1960 werden de 419 vaartuigen van de vloot geëxploiteerd door 369 ondernemingen of rederijen. In 1980 waren er voor de 208 vaartuigen nog 179 rederijen.

Naar juridisch statuut kunnen 4 vormen van exploitatie onderscheiden worden : de persoonlijke of familiale onderneming, de feitelijke vennootschap, de personenvennootschap met beperkte aansprakelijkheid en tenslotte de naamloze vennootschap.

In 1960 bestond het totaal aantal rederijen voor 84,3 % uit persoonlijke of familiale ondernemingen; ze exploiteerden samen 80,4 % van de totale vissersvloot; 10,3 % van de rederijen waren feitelijke vennootschappen (9,8 % van de vloot), 3,5 % bestond uit pvba's (4,5 % van de vloot) en de resterende 1,9 % waren naamloze vennootschappen. Deze laatste exploiteerden zowat 5,3 % van het aantal vaartuigen.

De evolutie van het aantal rederijen over de periode 1960-80 sluit vrij nauw aan bij de evolutie van het aantal vaartuigen, zodat de kleine gemiddelde omvang van de ondernemingen weinig of geen wijzigingen onderging (cfr. infra). Er greep in de bestudeerde periode evenwel een duidelijke verschuiving plaats tussen de diverse vormen van exploitatie. De persoonlijke of familiale onderneming blijft in 1980 de toonaangevende exploitatievorm, doch het aandeel ervan is van 84,3 % in 1960 op 60,9 % in 1980 teruggevalen. Nog slechts 56,7 % van de vaartuigen worden op deze wijze uitgebaat. Vooral in de tweede helft van de jaren zeventig heeft ook de feitelijke vennootschap als ondernemingsvorm in de visserijsector heel wat aan belang ingeboet (5,0 % in 1980). De verschuiving greep vooral plaats in het voordeel van de juridisch zeer aantrekkelijke pvba (36). Waar er in 1960 amper 13 pvba's waren (3,5 % van het totaal), zijn er dat in 1980 liefst 58, dit is 32,4 % van het aantal rederijen. 34,1 % van het aantal vaartuigen werd in 1980 onder deze vorm uitgebaat. Het aandeel van de nv's

TABEL 1.25 : Aantal vaartuigen en rederijen, naar exploitatievorm, 1960-80

	Totaal			Persoonlijke of familiale ondernemingen			Feitelijke vennootschappen			pvba			nv
	Aantal vaartuigen	Aantal rederijen	Aantal vaartuigen	Aantal rederijen	Aantal vaartuigen	Aantal rederijen	Aantal vaartuigen	Aantal rederijen	Aantal vaartuigen	Aantal rederijen	Aantal vaartuigen	Aantal rederijen	
1960	419	369	337	311	41	38	19	13	22	7			
1961	416	352	333	297	41	38	20	11	22	6			
1962	398	332	315	282	36	30	17	11	30	9			
1963	396	340	320	291	31	27	20	14	25	8			
1964	388	328	307	274	35	30	22	17	24	7			
1965	383	321	291	257	40	36	28	21	24	7			
1966	369	312	274	243	41	37	27	23	27	9			
1967	358	303	257	229	46	40	28	25	27	9			
1968	356	303	256	228	45	39	30	28	25	8			
1969	338	287	238	212	43	38	33	30	24	7			
1970 (a)	332	282	230	205	38	33	37	34	27	10			
1970 (b)	315	277	229	204	38	33	37	34	11	6			
1971	302	270	206	187	38	34	50	43	8	6			
1972	284	256	194	177	35	31	47	42	8	6			
1973	268	238	180	163	30	27	50	42	8	6			
1974	268	238	172	157	31	29	55	46	10	6			
1975	255	222	165	149	22	20	56	47	12	6			
1976	253	217	166	148	21	19	54	44	12	6			
1977	219	191	140	126	16	16	54	44	9	5			
1978	216	187	138	126	15	13	56	45	7	3			
1979	205	180	124	116	14	12	60	49	7	3			
1980	208	179	118	109	11	9	71	58	8	3			

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

(a) Voor 1970 : inclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen. In 1970 betrof dit 17 vaartuigen. Ze werden geëxploiteerd door zes rederijen, waarvan vijf naamloze vennootschappen (16 schepen) en één personenvereniging (1 schip). Een der nv's exploiteerde in 1970 ook nog een vaartuig dat permanent vanuit Oostende werkte.

(b) Exclusief de vaartuigen die permanent vanuit vreemde havens opereren.

blijft vrij klein (drie in aantal, 1,7 %). In 1980 exploiteerden ze nog slechts 8 vaartuigen.

TABEL 1.26 : Procentueel aantal rederijen en vaartuigen naar exploitatievorm, 1960-80

Jaar	Rederijen				Vaartuigen			
	PF	FV	PVBA	NV	PF	FV	PVBA	NV
	(c)	(d)	(e)	(f)	(c)	(d)	(e)	(f)
1960	84,3	10,3	3,5	1,9	80,4	9,8	4,5	5,3
1961	84,4	10,8	3,1	1,7	80,0	9,9	4,8	5,3
1962	84,9	9,0	3,3	2,7	79,1	9,0	4,3	7,5
1963	85,6	7,9	4,1	2,4	80,8	7,8	5,1	6,3
1964	83,5	9,1	5,2	2,1	79,1	9,0	5,7	6,2
1965	80,1	11,2	6,5	2,2	76,0	10,4	7,3	6,3
1966	77,9	11,9	7,4	2,9	74,3	11,1	7,3	7,3
1967	75,6	13,2	8,3	3,0	71,8	12,8	7,8	7,5
1968	75,2	12,9	9,2	2,6	71,9	12,6	8,4	7,0
1969	73,9	13,2	10,5	2,4	70,4	12,7	9,8	7,1
1970 (a)	72,7	11,7	12,1	3,5	69,3	11,4	11,1	8,1
1970 (b)	73,6	11,9	12,3	2,2	72,7	12,1	11,7	3,5
1971	69,3	12,6	15,9	2,2	68,2	12,6	16,6	2,6
1972	69,1	12,1	16,4	2,3	68,3	12,3	16,5	2,8
1973	68,5	11,3	17,6	2,5	67,2	11,2	18,7	3,0
1974	66,0	12,2	19,3	2,5	64,2	11,6	20,5	3,7
1975	67,1	9,0	21,2	2,7	64,7	8,6	22,0	4,7
1976	68,2	8,8	20,3	2,8	65,6	8,3	21,3	4,7
1977	66,0	8,4	23,0	2,6	63,9	7,3	24,7	4,1
1978	67,4	7,0	24,1	1,6	63,9	6,9	25,9	3,2
1979	64,4	6,7	27,2	1,7	60,5	6,8	29,3	3,4
1980	60,9	5,0	32,4	1,7	56,7	5,3	34,1	3,8

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

(a) 1960-70 : inclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(b) 1970-80 : exclusief de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(c) PF : persoonlijke of familiale onderneming.

(d) FV : feitelijke vennootschap.

(e) PVBA : personenvennootschap met beperkte aansprakelijkheid.

(f) NV : naamloze vennootschap.

De exploitatie van de zeevisserij is, gemeten naar het gemiddeld aantal vaartuigen per onderneming, zeer kleinschalig. Het gemiddeld aantal vaartuigen bedraagt amper iets meer dan één (1,16 in 1980) per rederij.

Zowat 90,0 % van de rederijen exploiteren slechts één enkel vaartuig. Vijftien rederijen baatten in 1980 twee vaartuigen uit. De grootste rederij in 1980 beschikte over 6 vaartuigen. Ter vergelijking : in de jaren zestig waren er rederijen actief met 9,10 en 11 vaartuigen. De evolutie is met andere woorden dermate geweest dat de zeer grote rederijen zijn weggevallen, wat resulteerde in een trendmatige, doch zeer bescheiden toename van het aantal ondernemingen met twee vaartuigen in uitbating.

TABEL 1.27 : Procentuele verdeling van het aantal rederijen naar het aantal vaartuigen in uitbating, 1960-80

Jaar	1	2	3	4 en meer
1960	93,8	4,3	0,8	1,1
1961	89,5	7,7	1,4	1,4
1962	88,9	7,2	1,5	2,4
1963	90,6	6,2	1,8	1,5
1964	89,0	7,9	1,2	1,8
1965	89,1	7,5	1,2	2,2
1966	89,4	7,7	1,3	1,6
1967	89,4	8,3	0,7	1,7
1968	89,8	7,6	1,0	1,7
1969	89,9	7,3	1,0	1,7
1970 (a)	89,7	7,4	1,1	1,8
1970 (b)	90,3	7,6	1,1	1,1
1971	89,3	9,6	1,1	-
1972	90,6	8,2	0,8	0,4
1973	90,3	7,6	1,7	0,4
1974	91,2	6,3	1,7	0,8
1975	90,5	6,8	1,8	0,9
1976	89,9	7,4	1,4	1,4
1977	88,5	9,9	0,5	1,0
1978	87,7	10,7	0,5	1,1
1979	90,0	7,8	1,1	1,1
1980	88,8	8,4	1,7	1,1

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

(a) Inclusief vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(b) Exclusief vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

Naar ondernemingsvorm bekeken, is de persoonlijke of familiale onderneming, dit is de meest voorkomende rederijvorm, ook de meest kleinschalige. Niettegenstaande er familiale ondernemingen voorkomen met 3 en 4 vaartuigen in exploitatie (zelfs tot 7 in de jaren zestig) beschikt ruim 93,6 % in 1980 over slechts één enkel vaartuig. Feitelijke vennootschappen met meer dan twee schepen komen niet voor. Wel is het aantal rederijen met twee vaartuigen in exploitatie er relatief groot (22,2 % in 1980). De grootste pvba telt

anno 1980 vier vaartuigen. Van de 57 overige pvba's is er één met drie schepen, 8 hebben twee vaartuigen en 48 één enkel vaartuig. Kleinschaligheid is eveneens troef bij de naamloze vennootschappen. Van de drie nv's die in 1980 nog actief waren, hadden er twee slechts 1 vaartuig in uitbating.

De verdeling van het aantal rederijen naar thuishaven wordt in tabel 1.28 weergegeven. De evolutie van het aantal rederijen naar thuishaven sluit nauw aan met de evolutie van het aantal vaartuigen naar thuishaven. De bespreking wordt hier dan ook vrij kort gehouden.

TABEL 1.28 : Aantal rederijen naar thuishaven, 1960-80

Jaar	Aantal rederijen	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
1960	369	164	147	57	1
1961	353	152	142	58	1
1962	332	143	134	53	2
1963	340	144	140	53	3
1964	328	135	138	53	2
1965	321	132	135	51	3
1966	312	124	133	52	3
1967	303	120	131	49	3
1968	303	119	131	50	3
1969	287	107	130	47	3
1970 (a)	282	103	132	44	3
1970 (b)	277	99	131	44	3
1971	270	100	124	43	3
1972	256	93	116	44	3
1973	238	81	117	37	3
1974	238	79	120	35	4
1975	222	71	117	32	2
1976	217	68	116	31	2
1977	191	62	99	28	2
1978	187	61	93	31	2
1979	180	57	91	29	3
1980	179	57	93	27	2

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

(a) Inclusief vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

(b) Exclusief vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen.

Anno 1980 is 52,0 % van de rederijen in Zeebrugge gevestigd, tegenover 31,8 % in Oostende. In 1960 waren de aandelen respectievelijk 39,8 % en 44,4 %. De haven van Nieuwpoort telt in 1980 15,1 % van het aantal rederijen.

8. DE BEMANNING VAN DE VISSERSVLOOT

A. ALGEMENE EVOLUTIE

De discontinuïteit in de statistische reeksen die hiervoor steeds een opsplitsing in twee subperiodes noodzakelijk maakte, valt voor wat de analyse van de evolutie van de bemanning betreft, weg. De oorzaak ligt in het feit dat de vaartuigen die hun activiteit permanent vanuit vreemde havens uitoefenen, in overgrote meerderheid door buitenlandse vissers waren of zijn bemand. Deze worden niet in de statistieken opgenomen (37).

Gemiddeld over de volledige periode zijn zowat 7 % van de geregistreerde vaartuigen onbemand (38). De oorzaken zijn zeer divers : vaak betreft het langdurige herstellingswerken, maar het kan ook om vaartuigen gaan die in afwachting van slooping of verkoop nog een tijd geregistreerd blijven bij de Belgische vissersvloot. De bemanning van deze vaartuigen wordt dan ook doorgaans afgemonsterd.

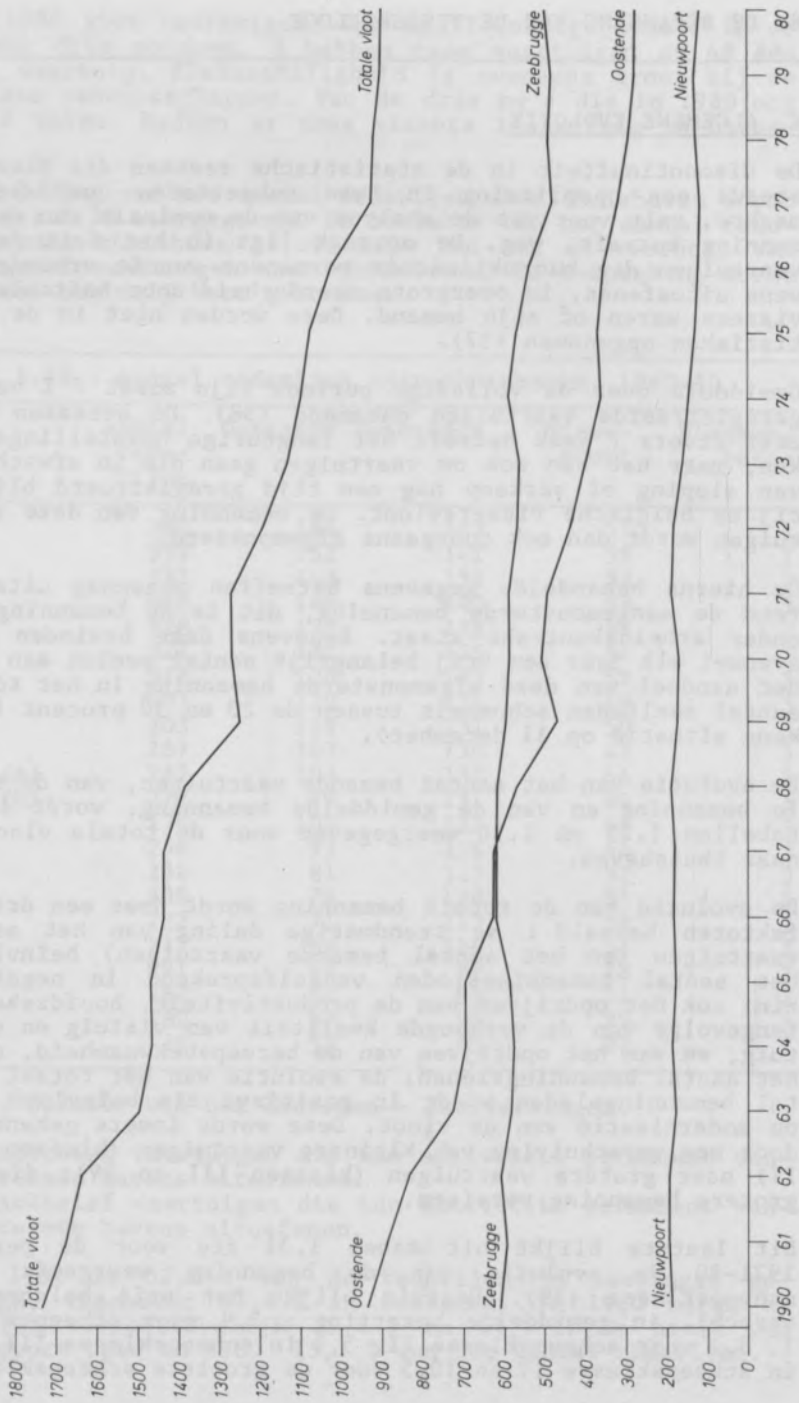
De hierna behandelde gegevens betreffen nagenoeg uitsluitend de aangemonsterde bemanning, dit is de bemanning die onder arbeidskontraakt staat. Bovendien deze bevinden zich evenwel elk jaar een vrij belangrijk aantal zeelui aan wal. Het aandeel van deze afgemonsterde bemanning in het totaal aantal zeelieden schommelt tussen de 20 en 30 procent (telkens situatie op 31 december).

De evolutie van het aantal bemande vaartuigen, van de totale bemanning en van de gemiddelde bemanning, wordt in de tabellen 1.29 en 1.30 weergegeven voor de totale vloot en naar thuishaven.

De evolutie van de totale bemanning wordt door een drietal factoren bepaald : de trendmatige daling van het aantal vaartuigen (en het aantal bemande vaartuigen) beïnvloedt het aantal bemanningsleden vanzelfsprekend in negatieve zin; ook het opdrijven van de produktiviteit, hoofdzakelijk tengevolge van de verhoogde kwaliteit van vistuig en vaartuig, en van het opdrijven van de beroepsbekwaamheid, drukt het aantal bemanningsleden; de evolutie van het totaal aantal bemanningsleden wordt in positieve zin beïnvloed door de modernisatie van de vloot. Deze wordt immers gekenmerkt door een verschuiving van kleinere vaartuigen (klassen I en II) naar grotere vaartuigen (klassen III en IV), die een grotere bemanning vereisen.

Dit laatste blijkt uit tabel 1.31 die voor de periode 1971-80 de evolutie van de bemanning weergeeft naar scheepsklasse (39). Daaruit blijkt het vrij belangrijke verschil in gemiddelde bezetting : 2,9 voor scheepsklasse I, 3,7 voor scheepsklasse II, 5,1 in scheepsklasse III, 6,5 in scheepsklasse IV en 10,5 voor de grootste scheepsklasse.

Figuur 1. 6: Evolutie van de bemanning op de Belgische Visserstvoet, 1960-80.



TABEL 1.29 : Evolutie van het aantal bemande vaartuigen en bemanning, 1960-80, voor de totale vloot en naar thuishaven

Jaar	Bemane vaartuigen				Bemanning					
	Totaal Oostende	Zee- Nieuw- brugge poort	Blanken- berge	Totaal Oostende	Zee- Nieuw- brugge poort	Blanken- berge				
1960	384	173	154	56	1	1.736	935	609	188	4
1961	372	164	151	56	1	1.678	889	592	193	4
1962	358	156	144	56	2	1.638	831	607	193	7
1963	348	146	149	51	2	1.493	725	583	177	8
1964	340	139	145	54	2	1.461	696	574	184	7
1965	339	140	143	53	3	1.464	695	581	176	12
1966	333	130	147	53	3	1.431	621	619	180	11
1967	324	128	142	51	3	1.433	621	619	179	14
1968	320	122	142	53	3	1.382	567	617	186	12
1969	293	105	139	46	3	1.244	465	597	170	12
1970	294	106	139	46	3	1.264	503	582	165	14
1971	284	100	135	46	3	1.265	488	582	182	13
1972	267	91	128	45	3	1.189	436	561	180	12
1973	248	82	123	40	3	1.126	399	557	157	13
1974	245	77	127	37	4	1.096	359	573	146	18
1975	239	78	126	33	2	1.072	365	567	130	10
1976	227	75	121	29	2	1.015	351	536	120	8
1977	201	68	104	27	2	919	318	478	115	8
1978	202	65	104	30	3	914	292	487	124	11
1979	197	60	103	31	3	899	277	480	130	12
1980	195	60	105	28	2	894	274	498	114	8

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

TABEL 1.30 : Evolutie van de gemiddelde bemanning, 1960-80 voor de totale vloot en naar thuishaven

	Gemiddelde bemanning				
	Totaal	Oostende	Zee- brugge	Nieuw- poort	Blanken- berge
1960	4,5	5,4	4,0	3,4	4,0
1961	4,5	5,4	3,9	3,4	4,0
1962	4,6	5,3	4,2	3,4	3,5
1963	4,3	5,0	3,9	3,5	4,0
1964	4,3	5,0	4,0	3,4	3,5
1965	4,3	5,0	4,1	3,3	4,0
1966	4,3	4,8	4,2	3,4	3,7
1967	4,4	4,9	4,4	3,5	4,7
1968	4,3	4,6	4,3	3,5	4,0
1969	4,2	4,4	4,3	3,7	4,0
1970	4,3	4,7	4,2	3,6	4,7
1971	4,5	4,9	4,3	4,0	4,3
1972	4,5	4,8	4,4	4,0	4,0
1973	4,5	4,9	4,5	3,9	4,3
1974	4,5	4,7	4,5	3,9	4,5
1975	4,5	4,7	4,5	3,9	5,0
1976	4,5	4,7	4,4	4,1	4,0
1977	4,6	4,7	4,6	4,3	4,0
1978	4,5	4,5	4,7	4,1	3,7
1979	4,6	4,6	4,7	4,2	4,0
1980	4,6	4,6	4,7	4,1	4,0

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

TABEL 1.31 : Evolutie van het aantal bemande vaartuigen (BV), het aantal aangemonsterde bemanningsleden (AB) en de gemiddelde bemanning (GB), naar scheepsklassen, 1971-80

Jaar	I		II			III			IV			V			
	BV	AB	GB	BV	AB	GB	BV	AB	GB	BV	AB	GB	BV	AB	GB
1971	63	184	2,9	84	332	4,0	125	648	5,2	9	68	7,6	3	33	11,0
1972	52	152	2,9	82	320	3,9	120	615	5,1	10	71	7,1	3	31	10,3
1973	44	131	3,0	75	289	3,9	116	608	5,2	10	67	6,7	3	31	10,3
1974	39	110	2,8	67	251	3,7	124	629	5,1	13	84	6,5	2	22	11,0
1975	36	99	2,8	65	240	3,7	118	595	5,0	18	118	6,6	2	20	10,0
1976	34	92	2,7	62	223	3,6	110	557	5,1	19	123	6,5	2	20	10,0
1977	28	81	2,9	54	198	3,7	97	497	5,1	20	121	6,0	2	22	11,0
1978	28	81	2,9	56	207	3,7	96	485	5,0	20	121	6,0	2	20	10,0
1979	27	79	2,9	54	191	3,5	95	489	5,1	19	118	6,2	2	22	11,0
1980	27	78	2,9	49	173	3,5	95	489	5,1	22	134	6,1	2	20	10,0

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen en eigen berekeningen.

Meteen dient evenwel opgemerkt te worden dat het modernisatieproces ook een negatieve invloed uitoefent op de totale bezetting. Er grijpt immers een intrinsieke produktiviteitsverhoging plaats, vermits oudere en dus minder produktieve eenheden vervangen worden door modernere en meer produktieve vaartuigen.

De evolutie van de totale vlootbemanning sluit zeer nauw aan bij de evolutie van het aantal bemande vaartuigen. De totale daling in de periode 1960-80 bedroeg respektievelijk 48,5 % en 49,2 %. Dit uit zich in een kwasi konstant gebleven gemiddelde bezetting van ongeveer 4,5 per schip. Dit laatste niettegenstaande het onmiskenbaar feit dat de vissersvloot een zeer sterke uitbreiding heeft gekend van de gemiddelde omvang van de vaartuigen. De gemiddelde drijfkraft nam toe van 180,6 PK in 1960 tot 411,3 PK in 1980, de gemiddelde capaciteit steeg over dezelfde periode van 69,4 BT tot 101,5 BT (zie hoger). De (potentiële) produktiviteit moet derhalve sterk zijn toegenomen. Het effect hiervan op de bemanning werd evenwel bijna volledig gekompenseerd door het positieve effect op de bemanning van de verschuiving van kleinere klassen naar grotere klassen. Het betrof in de behandelde periode een verschuiving van +28,0 % van de vloot.

De hoge bezettingsgraad in de haven van Oostende anno 1960 (5,4) was een rechtstreeks uitvloeisel van de moderne vlootstructuur die deze haven toen reeds had (meerderheid van grotere vaartuigen). Het verschuivingseffect is er in de periode 1960-80 zeer klein geweest, en zelfs in zekere zin negatief (toename van het aandeel van scheepsklasse II). Vooral de sterke daling in het aantal bemande vaartuigen (-65,3 %) en de produktiviteitstoename zijn er dus oorzaak van dat de bemanning er een zeer negatief verloop kende (-70,7 %). Dit resulteerde in een daling van de gemiddelde bemanning van 5,4 in 1960 tot 4,6 in 1980.

De totale bemanning in de haven van Zeebrugge bleef lange tijd ongeveer op het niveau van dat van 1960. Pas vanaf 1975 is er een meer uitgesproken daling vast te stellen. Over de periode 1960-80 bedroeg de afname dan ook amper 18,2 % tegenover een daling van het aantal vaartuigen met 31,8 %. De totale bemanning in Zeebrugge werd kwasi uitsluitend op peil gehouden door de zeer sterke verschuiving van kleinere scheepsklassen (I en II) naar grotere klassen (III en IV). Over de bestudeerde periode betrof dit een verschuiving van twee derden van de totale vloot. De positieve invloed hiervan was dermate dat de effecten van de produktiviteitsverhogingen overgekompenseerd werden: de gemiddelde bezetting nam toe van 4,0 in 1960 tot 4,7 in 1980, iets boven het niveau in Oostende. Reeds vanaf 1967 is de totale bemanning in Zeebrugge omvangrijker dan in Oostende.

De totale bemanning in de haven van Zeebrugge bleef lange tijd op het niveau van dat van 1960. Pas vanaf 1975 is er

een meer uitgesproken daling vast te stellen. Over de periode 1960-80 bedroeg de afname dan ook amper 18,2 % tegenover een daling van het aantal vaartuigen met 31,8 %. De totale bemanning in Zeebrugge werd kwasi uitsluitend op peil gehouden door de zeer sterke verschuiving van kleinere scheepsklassen (I en II) naar grotere klassen (III en IV). Over de bestudeerde periode betrof dit een verschuiving van twee derden van de totale vloot. De positieve invloed hiervan was dermate dat de negatieve effecten van de produktiviteitsverhogingen overgekompenseerd werden : de gemiddelde bezetting nam toe van 4,0 in 1960 tot 4,7 in 1980, iets boven het niveau in Oostende. Reeds vanaf 1967 is de totale bemanning in Zeebrugge omvangrijker dan in Oostende.

Ook de haven van Nieuwpoort kende een gunstiger ontwikkeling dan Oostende, doch niet zo uitgesproken als Zeebrugge. De bemanning slonk er met 39,4 %, het aantal bemande vaartuigen met 50,0 %. Het verschuivingseffekt was er ook aanzienlijk, doch beperkter (verschuiving van klasse I naar klassen II en III). Niettemin steeg ook hier de gemiddelde bezetting : van 3,4 in 1960 tot 4,1 in 1970.

B. BEMANNING NAAR FUNKTIE

De bemanning kan worden opgesplitst naar dekpersoneel en machinepersoneel. Het machinepersoneel maakt ongeveer een vijfde uit van de totale bemanning. Deze verhouding is over de volledige bestudeerde periode 1960-80 ongeveer konstant gebleven. Er valt evenwel een duidelijk verschil in deze verhouding te noteren naargelang de onderscheiden klassen. Het aandeel van het machinepersoneel is duidelijk lager in de klassen I en II : respektievelijk gemiddeld 13,2 % en 16,6 % over de periode 1971-80. Het is immers precies in deze scheepsklassen dat een belangrijk aantal schippers tevens de funktie van motorist uitoefenen (zie verder).

In tabel 1.32 worden dekpersoneel en machinepersoneel voor de jaren 1960-80 verder uitgesplitst naar funktie.

Het aantal schippers staat in verhouding tot het aantal bemande vaartuigen, vermits een vaartuig niet mag uitvaren zonder schipper. De schommelingen van het aantal schippers zijn dan ook dezelfde als van het aantal bemande vaartuigen. Heel wat van de schippers combineren evenwel hun funktie als kapitein met andere funkties, voornamelijk stuurman en motorist (gemiddeld zowat 21,0 %).

De expliciete funktie van stuurman, dit is de tussenpersoon tussen schipper en bemanning, de werkleider, komt gemiddeld over de volledige periode beschouwd slechts op 27,2 % van de vaartuigen voor. In 1961 was dit nog op 31,7 % van de vaartuigen, in 1980 nog slechts op 12,8 %. De funktie van stuurman heeft dus sterk aan betekenis ingeboet. Ze komt bovendien alleen voor op de grotere vaartuigen : gemiddeld

TABEL 1.32 : Evolutie van de bemanning naar functie, 1960-80

Schip- per	Stuur- man	Boots- man	Ma- man	Licht- troos	Scheeps- jongen	Kok	Radio- tele- grafist	Dekpersoneel			Machinepersoneel			Totale beman- ning	Wette- lijk aantal scheeps- jongens (c)
								Totaal	Iste moto- rist (a)	Hulp- moto- rist (b)	Totaal	Hulp- moto- rist (a)	Hulp- moto- rist (b)		
1960	384	114	10	728	53	77	14	8	1.388	317	31	348	1.736	165	
1961	372	118	11	705	46	62	11	10	1.335	312	31	343	1.678	141	
1962	358	95	14	729	42	51	12	7	1.308	294	36	330	1.638	126	
1963	348	83	3	655	51	56	6	5	1.207	268	18	286	1.493	119	
1964	340	95	5	615	63	46	6	5	1.175	265	21	286	1.461	114	
1965	339	100	2	636	62	35	6	3	1.183	264	17	281	1.464	101	
1966	333	91	3	609	63	39	4	2	1.144	271	16	287	1.431	96	
1967	324	91	4	626	60	53	5	1	1.164	255	14	269	1.433	103	
1968	320	87	3	592	59	55	2	-	1.118	254	10	264	1.382	103	
1969	293	79	1	539	43	60	1	-	1.016	224	4	232	1.244	100	
1970	294	83	-	542	49	63	1	-	1.032	227	5	232	1.264	107	
1971	284	80	-	561	36	88	1	-	1.049	211	5	216	1.265	116	
1972	267	75	2	523	30	87	-	-	984	201	4	205	1.189	109	
1973	284	71	-	482	34	94	-	-	929	190	7	197	1.126	115	
1974	245	73	-	467	24	87	-	-	896	192	8	200	1.096	116	
1975	239	67	-	455	22	84	-	-	867	192	13	205	1.072	112	
1976	227	65	-	440	20	68	-	-	820	181	14	195	1.015	85	
1977	201	58	-	390	19	80	-	-	748	159	12	171	919	98	
1978	202	54	-	377	22	80	-	-	735	164	15	179	914	99	
1979	197	50	-	372	13	96	-	-	728	157	14	171	899	113	
1980	195	25	-	397	19	88	-	-	724	155	15	170	894	105	

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.

(a) Tot en met 1963 inclusief 1ste machinisten en 1ste stokers op stoomschepen.

(b) Tot en met 1963 inclusief hulpmachinisten en hulpstokers op stoomschepen.

(c) Scheepsjongens (expliciet) + stuurlui, bootslui, bootslui, matrozen, lichtmatrozen, 1ste motoristen en hulp-
motoristen jonger dan 18 jaar.

voor de totale periode 1971-80 op 43,9 % van de middenslagvaarders, op 65,0 % van de klasse IV-vaartuigen en op alle schepen van klasse V. Vooral in de middenslagvloot is deze functie sterk tot verval gekomen. In 1980 was slechts op 14,7 % van deze vaartuigen een stuurman voorhanden. In 1960 was dit nog op 52,0 % van deze vaartuigen het geval.

De hoogste functie onder deze van stuurman, met name de bootsman, is volledig verdwenen. In de jaren zestig kwam ze enkel voor op de grotere vaartuigen. Hetzelfde geldt voor de functies van kok en radiotelegrafist. Deze functies worden nu door andere bemanningsleden uitgeoefend.

De omvangrijkste deelgroep van de bemanning, vormen de matrozen. Gemiddeld gezien zijn er zowat twee matrozen per schip aangemonsterd. Het aantal varieert evenwel sterk per scheepsklasse. De scheepsklassen I en II moeten het duidelijk met minder dan twee per vaartuig stellen: respectievelijk gemiddeld 1,2 en 1,6 per schip. Op de vaartuigen van klasse V daarentegen zijn er gemiddeld bijna steeds meer dan 4 matrozen aanwezig. Het totale aantal matrozen is iets minder sterk gedaald (-45,5 %) dan het aantal bemande vaartuigen (-49,2 %) over de periode 1960-80. Naar scheepsklasse bekeken is vooral de evolutie in klasse IV opvallend. Het gemiddeld aantal matrozen per schip daalde er onder invloed van produktiviteitstoename in de periode 1971-80 van 3,3 tot 2,3.

De tussenstap tussen scheepsjongens en matroos is de functie van lichtmatroos. Hier is de evolutie zeer negatief geweest. Het aantal lichtmatrozen daalde ten opzichte van 1960 met 64,2 %, dit na de absolute en relatieve toename (per schip) in de jaren zestig. Deze evolutie dient evenwel sterk gerelativeerd te worden. Een zeer groot aantal van de lichtmatrozen zijn immers jonger dan 18 jaar, en wettelijk dus als scheepsjongens te beschouwen. Dit is zeer sterk het geval in de jaren zestig (gemiddeld 74,6 %), maar al heel wat minder in de jaren zeventig (gemiddeld 51,2 %). Worden deze buiten beschouwing gelaten dan is het aantal lichtmatrozen zeer klein (12 in 1960, 10 in 1980), maar blijft hun aantal vrij konstant. De functie van lichtmatroos komt slechts sporadisch voor op de vaartuigen van scheepsklasse I, II en III.

Het aantal scheepsjongens (leerjongens) is na de lichte daling in de jaren zestig - toen er heel wat meer scheepsjongens de functies van matroos en lichtmatroos uitoefenden - terug toegenomen. Het aantal in 1980, namelijk 88, ligt zelfs hoger dan in 1960, namelijk 77. Het aantal scheepsjongens per vaartuig is bijgevolg sterk toegenomen. In de jaren zestig waren er slechts 1 à 2 leerjongens beschikbaar voor 10 vaartuigen, in 1980 is er al 1 leerjongen per twee vaartuigen. Ze zijn vooral tewerkgesteld (relatief gezien) op de grotere vaartuigen.

De bemanningsleden jonger dan 18 jaar die overige functies uitoefenen zoals matroos, lichtmatroos, hulpmotorist, motorist en sporadisch zelfs stuurman en bootsman dienen wette-

lijk ook als scheepsjongens te worden beschouwd. Dit aantal is opgenomen in de laatste kolom van tabel 1.32. Hun aantal is vrij sterk afgenomen tot 1965, daarna min of meer gestabiliseerd. Hun gemiddeld aantal per vaartuig is dan ook lichtjes toegenomen.

Het machinepersoneel wordt opgedeeld naar eerste motoristen en hulpmotoristen.

Ieder vaartuig beschikt vanzelfsprekend over een motorist. Doch in ruim 20 % van de gevallen wordt deze functie uitgeoefend door de schipper. Vooral op de kleinere vaartuigen van klasse I en II is dit het geval : gemiddeld over de periode 1971-80 op respectievelijk 62,1 % en 38,2 % van deze vaartuigen. Op de vaartuigen van klasse IV en V is er naast de schippersfunctie telkens een expliciete functie van eerste motorist.

Hulpmotoristen komen alleen voor op schepen vanaf klasse III. Deze functie kende een duidelijke achteruitgang in de periode 1963-72, erna evenwel een heropleving. Anno 1980 is hun relatief aantal even groot als in 1960 : ongeveer één hulpmotorist voor tien eerste motoristen.

C. LEEFTIJD VAN DE BELGISCHE VISSERS

De vissersvloot wordt door een betrekkelijk jong personeel bemand. Bovendien valt er nog een lichte tendens tot verjonging te noteren, zoals uit tabel 1.33 blijkt. In 1980 bedroeg de gemiddelde leeftijd van de vissers (afgemonsterd en aangemonsterd) 30,5 jaar.

De leeftijdsopbouw naar scheepsklasse en naar functie is niet fundamenteel gewijzigd. De oudste bemanning is ingescheept in de kleinere klassen I en II. De meest dynamische scheepsklassen III en IV beschikken ook over de jongste bemanning. Wegens de stagnatie bij de grootste vaartuigen, kent de klasse V een trendmatige veroudering van de bemanning. Dit verschil in gemiddelde leeftijd is een vrij logisch verschijnsel : voor de jongeren hebben de kleine en doorgaans minst rendabele vaartuigen geen aantrekkingskracht. Ze verkiezen grotere en modernere vaartuigen waar de opbrengsten, en dus ook de verdiensten, aanzienlijker zijn. Omgekeerd doen deze grotere vaartuigen bij voorkeur ook een beroep op jongere elementen. Daarnaast is er het verschijnsel dat oudere vissers van grote reizen op kleinere terugkomen.

De gemiddelde leeftijd naar functie verhoogt naarmate een hogere functie wordt bekleed. De belangrijkste verklaringsfaktor hiervoor ligt in de elementen ervaring, kennis en verantwoordelijkheidszin. Zo zijn de schippers gemiddeld 9 à 10 jaar ouder dan het ondergeschikt dekpersoneel. Ook de motoristen hebben een relatief hoge leeftijd. Wegens het klein aantal hulpmotoristen vertoont de gemiddelde leeftijd er jaar op jaar sterke schommelingen.

TABEL 1.33 : Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de vissers, 1960-80

	Aan- + afgemonsterd Aangemonsterd - Scheepsklasse (a)					Aangemonsterd - funktie						
	Aang.	Afg.	Totaal	I	II	III	IV	V	Schip- per	Overig dekp.	Moto- risten	Overig mach.
1960	32,7	33,5	32,9						38,8	28,7	38,7	33,7
1961	32,8	34,8	33,3						38,6	29,1	36,7	37,8
1962	31,7	36,7	32,7						38,3	28,6	38,5	21,5
1963	32,4	32,9	33,1						38,1	28,8	36,7	31,2
1964	32,9	35,8	33,6						38,5	29,1	37,7	34,6
1965	33,0	33,5	33,2						38,2	29,3	38,0	41,8
1966	33,1	34,3	33,4						38,7	29,1	37,4	44,7
1967	32,7	32,9	32,7						38,5	29,3	35,8	41,8
1968	32,5	33,8	32,8						38,2	28,8	36,7	35,6
1969	32,6	33,3	32,8						38,4	28,8	37,6	56,0
1970	32,4	33,8	32,8						37,8	28,8	37,2	33,2
1971	32,6	34,0	32,9	36,8	33,6	31,0	31,8	30,4	38,1	29,0	37,9	34,0
1972	31,6	33,4	32,1	35,3	31,9	30,8	29,8	31,0	37,8	28,3	35,3	44,8
1973	31,7	34,3	32,3	33,9	33,4	30,8	29,1	29,8	37,8	28,1	36,6	35,8
1974	31,5	32,7	31,8	34,3	33,3	30,8	29,2	29,4	37,8	27,8	36,3	38,8
1975	32,3	32,5	32,4	34,7	34,0	31,0	29,4	33,4	38,4	27,9	38,8	37,1
1976	32,0	31,8	31,9	36,1	34,2	31,3	28,8	29,7	38,0	28,5	36,1	30,8
1977	30,2	32,9	31,0	33,6	33,5	30,7	29,2	31,3	37,3	27,6	36,3	33,4
1978	31,4	31,2	31,3	33,3	32,8	30,8	29,3	35,8	37,5	28,0	35,0	32,2
1979	30,9	31,2	31,0	32,9	32,9	30,0	29,8	33,2	36,8	27,7	35,1	28,3
1980	31,2	29,0	30,5	34,5	34,1	30,3	28,3	32,3	37,1	28,1	34,1	32,2

BRON : Bestuur van het Zeewezen - jaarverslagen. Eigen berekeningen.

(a) Op basis van vijf klassen (naar BT) enkel beschikbaar vanaf 1971.

D. VISSERS-EIGENAARS

Gemiddeld over de volledige periode 1960-80 beschouwd, zijn zowat 42,5 % van de reders aangemonsterd op hun vaartuig (of op één van hun vaartuigen). Het aantal schommelt (soms sterk) van jaar tot jaar. Niettemin is er een trendmatige daling waar te nemen. In de jaren zestig gold het nog 44,6 % van de reders, in de periode vanaf 1975 slechts 38,3 % meer. De toenemende complexiteit van het beheer van het huidige zeevisserijbedrijf is hier één van de oorzaken.

Het is vooral in de kleinere klassen I en II, die hoofdzakelijk uit familiebedrijven bestaan, dat de reder meegaat op zee. Gemiddeld over de periode 1971-80 waren 27,7 % en 49,2 % van de aangemonsterde reders werkzaam op vaartuigen van de klassen I en II; het overeenstemmend percentage bedroeg 19,4 % van de middenslagklasse en 3,7 % van klasse IV.

Hun meest voorkomende taak is de functie van schipper (in gemiddeld 83,3 % van de gevallen). Daarnaast komen ook de functies van motorist (10,6 %) en van matroos (6,1 %) voor. Op die manier zijn gemiddeld (periode 1960-80) 33,6 % van de schippers, 5,1 % van de motoristen en 1,3 % van de matrozen visser-eigenaar. Ook in deze percentages valt logischerwijze een trendmatige daling te noteren.

E. HET BEMANNINGSPROBLEEM IN DE VISSERIJSEKTOR

Het bemanningsprobleem in al zijn aspecten vormt kontinu één van de hoofdproblemen van de visserijsector. Het stelt zich zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve termen. Het kwantitatief aspect, met name het bemanningstekort, is een tijdsgebonden probleem. Vooral in de vijftiger en zestiger jaren was dit probleem zeer akueel, terwijl er zich de jongste jaren een zekere ontspanning aftekent op deze zeer specifieke arbeidsmarkt. Het kwantitatief bemanningsprobleem omvat twee componenten: de relatief geringe toevoer van nieuwe arbeidskrachten en de relatief sterke afvloeiing van actieve krachten, doorgaans naar aanverwante maritieme bedrijven. Het kwalitatief bemanningsprobleem omvat vooreerst de tijdelijke tekorten aan bepaalde geschoolde krachten. Zo bestaat er de jongste tijd een tekort aan bekwaame motoristen. Dit kwalitatief probleem uit zich in het groot aantal bemanningsleden dat is tewerkgesteld op een niveau dat hoger is dan datgene wat met hun opleiding (afgeleverd brevet) overeenstemt. Verder is het kwalitatief probleem een globaal probleem waarbij de vraag dient te worden gesteld of de huidige opleiding nog voldoet aan de sterk geëvolueerde eisen van het bedrijf.

Het vereiste aantal bemanningsleden wordt geregeld bij KB van 20 juli 1973 in uitvoering van de wet van 5 juni 1973 omtrent de zeevaartinspektie. Voor wat de visserij betreft, is meer bepaald artikel 94 van belang. Daarin wordt naar gelang het soort vaartuig de bemanningsomvang (zowel de als machinepersoneel) alsmede de vereiste brevetten vastgelegd (40).

TABEL 1.34 : Het aantal aangemonsterde visser-eigenaars naar functie en naar scheeps-klasse

Jaar	Schipper		Machine- personeel		Matrozen		Totaal	Verdeling naar klasse					
	Aantal	% Aantal (a)	Aantal	% Aantal (a)	Aantal	% Aantal (a)		Aantal	% (b)	I	II	III	IV
1960	123	32,0	21	6,3	8	1,1	152	41,2	30,8	44,6	24,6	-	-
1961	116	31,2	23	7,0	8	1,1	147	41,8	29,8	49,1	21,1	-	-
1962	114	31,8	12	3,6	2	0,3	128	38,6	25,8	55,1	19,1	-	-
1963	113	32,5	17	5,9	7	1,1	137	40,3	25,0	51,0	19,8	-	-
1964	122	35,9	15	5,2	4	0,7	141	43,0	25,6	51,1	20,0	-	-
1965	129	38,1	8	2,8	8	1,3	145	45,2	28,6	51,9	14,3	-	-
1966	129	38,7	15	5,2	7	1,2	151	48,4	26,0	53,3	15,6	-	-
1967	117	36,1	19	7,1	15	2,4	151	49,8	29,0	46,1	18,4	-	-
1968	125	39,1	19	7,2	8	1,4	152	50,2	27,9	45,9	19,7	-	-
1969	116	39,6	10	4,4	11	2,1	137	47,7	28,6	44,3	15,6	-	-
1970	106	36,1	14	6,0	8	1,5	128	45,4	27,9	45,9	19,7	-	-
1971	108	38,0	13	6,0	9	1,6	130	48,1	30,8	44,6	24,6	-	-
1972	93	34,8	11	5,4	10	1,9	114	44,4	29,8	49,1	21,1	-	-
1973	76	30,6	8	4,1	5	1,0	89	37,4	25,8	55,1	19,1	-	-
1974	81	33,1	9	4,5	6	1,3	96	40,3	25,0	51,0	19,8	-	-
1975	78	32,6	7	3,1	5	1,1	90	40,5	25,6	51,1	20,0	-	-
1976	64	28,2	7	3,6	6	1,4	77	35,5	28,6	51,9	14,3	-	-
1977	61	30,4	10	5,8	6	1,5	77	40,3	26,0	53,3	15,6	-	-
1978	60	29,7	12	6,7	4	1,0	76	40,6	29,0	46,1	18,4	-	-
1979	52	26,4	4	2,3	5	1,3	61	33,9	27,9	45,9	19,7	-	-
1980	58	29,8	8	4,7	4	1,0	70	39,1	28,6	44,3	21,4	-	-

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen. Eigen berekeningen.

(a) In procent van respectievelijk het aantal schippers, machinepersoneel en matrozen.
 (b) In procent van het totaal aantal reders.

Daarnaast geldt nog altijd de wet van 23 september 1931 omtrent de aanwerving van scheepsleerjongens (41). Deze wet werd ingevoerd om een bijdrage te leveren tot de oplossing van het bemanningsprobleem. Konkreet werd hierbij in feite aan het opvolgingsprobleem gedacht, met name de continuïteit te verzekeren van de bemanningsomvang. De wet bepaalt dat elk vaartuig waarvan de bemanning uit 3 tot 8 volwassenen bestaat, en elk vaartuig waarvan de bemanning uit 9 of meer volwassenen bestaat, respectievelijk minstens één en minstens twee scheepsleerjongens moet aanmonsteren.

In praktijk is deze eis altijd zeer hoog gebleken. Aan het vereiste aantal scheepsleerjongens is men nooit gekomen, zowel wegens gebrek aan leerjongens, als omwille van het feit dan men ook nooit strikt heeft toegezien op de naleving van de wet. In praktijk betekent de wettelijke vereiste dat er op 5 bemanningsleden 1 scheepsleerjongen moet worden aangemonsterd. Terecht kan de vraag worden gesteld of een dergelijk hoog aantal wel noodzakelijk is om de bemanningsomvang te continueren.

In tabel 1.35 wordt voor de periode 1960-80 een overzicht gegeven van het "wettelijk" tekort aan scheepsleerjongens, en van het aantal vaartuigen dat niet aan de wet voldoet. In de laatste twee kolommen van deze tabel wordt dit tekort uitgedrukt in procent van het wettelijk vereiste aantal. Hieruit blijkt dat het probleem van de scheepsleerjongens vooral in de tweede helft van de jaren zestig zeer acuut was, doch in de laatste jaren heel wat minder ernstige vormen heeft aangenomen.

De wet van 23 september 1931 werd enkele malen aangepast. In feite betreft het aanvullingen, ten einde een betere toepassing te verzekeren (42). In praktijk blijkt immers dat de reders er niet al te zeer op gesteld zijn om een niet-produktieve kracht, die de scheepsleerjongen in feite is, te moeten bezoldigen, en zeker niet wanneer daarna zou blijken dat de leerjongen in kwestie met zijn opgedane ervaring op een ander vaartuig gaat werken. Dit laatste is gezien het kontinu bemanningsprobleem zeer reëel. Daarom werd bij de wet van 20 november 1974 het Fonds voor Scheepsjongens opgericht, waarvan de werking gebaseerd is op het principe van solidariteit tussen alle reders.

Het huidige Fonds kende een voorloper onder de vorm van het fonds, opgericht bij KB van 20 april 1971. Dit Fonds voorzag in een bezoldiging van de scheepsleerjongens van 150 frank per zeedag en verving de regeling van toekenning van premies ten voordele van de aanwerving van scheepsleerjongens (KB van 1 maart 1958 : per zeedag 50 frank voor de leerjongen en 25 frank voor de reder).

Het huidige Fonds voor Scheepsjongens, dat het voorgaande vervangt, werd opgericht bij de wet van 20 november 1974. De samenstelling en werking ervan wordt geregeld door het KB van 1 december 1975. Dit Fonds trad in werking op 1 januari 1976. De financiële middelen van dit Fonds worden bijeengebracht door overheidstoelagen en door verplichte

TABEL 1.35 : Het wettelijk tekort aan scheepsjongens, 1960-80. Telkens de situatie op 31 december

Jaar	Wettelijk vereist aantal scheepsjongens	Reëel aantal scheepsjongens	Wettelijk tekort aan scheepsjongens	Vereist aantal vaartuigen (a)	Reëel aantal vaartuigen (b)	Vaar-tuigen die niet voldoen aan de wet	Het tekort in % van het vereist aantal
1960	351	168	183	338	103	235	52,1
1961	324	141	183	305	101	204	66,9
1962	311	126	185	296	81	215	72,5
1963	312	119	193	306	88	218	71,2
1964	310	114	196	304	83	221	72,7
1965	310	101	209	304	70	234	77,0
1966	309	96	213	304	68	236	77,6
1967	308	103	205	301	90	211	70,1
1968	290	103	187	287	82	205	71,4
1969	261	100	161	260	82	178	68,5
1970	262	107	155	259	79	180	69,5
1971	265	116	149	262	94	168	64,1
1972	242	107	135	240	79	161	67,1
1973	224	116	108	222	84	138	62,2
1974	219	116	103	217	82	135	62,2
1975	211	112	99	209	86	123	62,2
1976	208	85	123	205	70	135	65,9
1977	181	98	83	179	78	101	56,4
1978	180	99	81	178	79	99	55,6
1979	177	113	64	175	90	85	48,6
1980	178	105	73	176	87	89	50,6

BRON : Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen. Eigen berekeningen.

(a) Aantal vaartuigen met 3 of meer bemanningsleden dat in principe aan de wet moet voldoen.

(b) Aantal vaartuigen dat aan de wet voldoet. Dit wil zeggen het aantal vaartuigen van 3 tot 8 volwassen bemanningsleden dat minstens 1 scheepsjongen aan boord heeft en het aantal vaartuigen met 9 of meer volwassen bemanningsleden dat minstens 2 scheepsjongens aan boord heeft.

bijdragen van alle reders. Deze laatste moeten 50 % van de uitgaven van het Fonds dekken (exclusief werkingskosten). De bijdrage van de reders is berekend op de bruto-besomming van de vangsten bij verkoop in binnen- en buitenland. Aanvankelijk, tot en met het werkjaar 1978, bedroeg dit 0,45 % van de bruto-besomming en tot 1 maart 1981 0,40 %. Sedertdien bedraagt de bijdrage 0,50 %. Op die manier werd tussen de reders een solidariteitsprincipe in het leven geroepen.

Het Fonds heeft tot doel de aanwerving van scheepsjongens te bevorderen door hen een bezoldiging te verlenen. In het KB van 31 december 1975 wordt onder 'scheepsjongen' begrepen : "de aan boord van een Belgisch vaartuig als dusdanig aangemonsterde schepelingen die ten hoogste 18 jaar oud zijn en niet meer dan 399 zeedagen op hun actief hebben". Bij KB van 29 mei 1979 werd deze bepaling uitgebreid tot alle scheepsleerjongens, dus alle vissers jonger dan 18 jaar, ongeacht of ze specifiek als scheepsjongen waren aangemonsterd of niet. Tevens werd de toepassingsduur verlengd tot 499 zeedagen. Bij KB van 30 juli 1981 werd tenslotte teruggegrepen naar de oorspronkelijke bepaling van 'scheepsjongen', met uitzondering evenwel van de assistent-motoristen jonger dan 18 jaar en met behoud van de termijn van 499 zeedagen.

De bezoldiging die de scheepsjongen per zeedag ontvangt, wordt vastgesteld en aangepast door de raad van het Fonds voor scheepsjongens. Momenteel (1981) bedraagt deze bezoldiging netto 513 fr. per zeedag. Daarnaast betaalt het Fonds evenwel ook de sociale lasten van zowel werkgever als werknemer. In praktijk blijkt dat heel wat scheepsjongens, naast de bezoldiging door het Fonds, ook nog een zeker percentage van de besomming worden uitbetaald door de reder (43). Deze laatste is daar vanzelfsprekend volledig vrij in.

De positieve invloed van het Fonds kan niet ontkend worden. Evenwel komt het Fonds in zijn huidige werking slechts aan één aspect van het probleem tegemoet, met name de bezoldiging. Deze laatste maakt het de reder mogelijk een leerjongen op te leiden zonder al te veel additionele kosten, terwijl anderzijds aan de leerjongen op die manier een minimum inkomen wordt verzekerd. Niettemin blijft er onder de jongeren een belangrijke mate van afvloeiing vast te stellen (zie verder) waaraan ook andere dan inkomensoverwegingen ten gronde liggen. Via een actievere bemiddelingsrol tussen reders en scheepsjongens zou het Fonds nog een belangrijke bijdrage kunnen leveren tot de oplossing van dit probleem.

Het 'wettelijk' tekort aan scheepsjongens (tabel 1.35) wordt vaak vereenzelvigd met het bemanningstekort als dusdanig. Deze redenering is evenwel niet helemaal korrekt. In de eerste plaats is het bemanningsprobleem meer dan alleen een probleem van scheepsjongens. Het 'wettelijk' tekort aan scheepsjongens wijst veeleer op de ernst van het opvolgingsprobleem, zonder daar evenwel een duidelijke indicatie van te zijn. De in de wet gestelde eisen zijn immers niet

geformuleerd in functie van een welbepaalde doelstelling, bijvoorbeeld het in stand houden van de bemanningsomvang.

Het vooropstellen van een dergelijke norm, met name een minimum aantal scheepsjongens, ten einde de toekomstige afvloeiing te compenseren, is een moeilijke aangelegenheid. De omvang van de afvloeiing onder de actieve bemanning is moeilijk te voorspellen, vermits de motieven zeer uiteenlopend zijn en van een heel aantal factoren afhangen, onder meer de algemene economische toestand. Het enige waaraan men enig houvast heeft, is de zeer lage gemiddelde leeftijd van de vissers. Het volgende afvloeiingsmodel is dan ook louter op deze gemiddelde leeftijd gebaseerd en dient dan ook onder alle voorbehoud geïnterpreteerd te worden.

Beschouwd wordt de vissersbevolking (aangemonsters én afgemonsterd) anno 1980 van 18 jaar en ouder. De gemiddelde leeftijd van deze 1.091 vissers bedraagt 33,1 jaar met standaardafwijking 11,3 jaar. Verondersteld wordt dat alle vissers die in 1990 45 jaar of ouder zullen zijn ($45 = \text{gemiddelde } (33,1) + \text{standaardafwijking } (11,3)$) tegen dat jaar zullen zijn afgevloeid. Het betreft een arbitraire grens. Vanzelfsprekend zullen in de praktijk ook vissers ouder dan 45 jaar nog actief zijn, doch zullen ook vissers jonger dan 45 jaar (in 1990) afgevloeid zijn. Verondersteld wordt dat beide elkaar min of meer compenseren.

In dit theoretisch model zullen in 1990 zowat 453 vissers die momenteel 18 jaar en ouder zijn, zijn afgevloeid. Dit komt neer op een gemiddelde afvloeiing van ongeveer 5 % per jaar. Wordt als doel gesteld dat de bemanning van 18 jaar en ouder, binnen 10 jaar dezelfde omvang moet hebben als nu (1.091) dan moeten tussen 1980 en 1990 453 nieuwe vissers worden aangetrokken die in 1990 minstens 18 jaar oud zijn. Dit lijkt op het eerste zicht niet zo problematisch.

Daartegenover staan evenwel een aantal minder gunstige vaststellingen en evoluties : het jaarlijks aantal afgestudeerden aan de vijf visserijscholen bedroeg in de periode 1974-81 gemiddeld slechts 82 en de afvloeiing onder deze afgestudeerden is bijzonder hoog.

Dit laatste blijkt ten overvloede uit tabel 1.36 die het aantal schoolverlaters weergeeft en het aantal daarvan dat na x aantal jaren nog in de visserij is tewerkgesteld. Daaruit blijkt in de eerste plaats dat een belangrijk aantal (minimum 1/3) schoolverlaters van meet af aan niet in de visserij terecht komt. In de loop der jaren vloeit nog een belangrijk gedeelte af, zodat globaal gezien slechts ongeveer 40 % van de schoolverlaters als stabiele werkrachten voor de visserij kunnen beschouwd worden.

De afvloeiing is dus bijzonder groot onder de jongeren. Een heel aantal factoren spelen hierbij een rol : de harde arbeids- en levensvoorwaarden, de onzekerheid met betrekking tot de verdiensten en de lage verdiensten bij de aanvang, het gemis aan gezinsleven, en algemeen de afbrokkeling van de 'maritieme geest'. Vele van de schoolverlaters komen dan

TABEL 1.36 : Totaal aantal schoolverlaters en het aantal in de visserij tewerkgestelde schoolverlaters. Periode 1974-80

Aantal leerlingen die de school verlieten	Waarvan tewerkgesteld in de visserij-sektor in het jaar										Procentueel aantal					
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
77	51	51	45	42	39	33	32	32	66,2	66,2	58,4	54,5	50,6	42,9	41,6	41,6
73	40	36	35	35	33	30	32	31	54,8	49,3	47,9	47,9	45,2	41,1	43,8	42,5
83		42	44	44	41	38	36	33	50,6	50,6	53,0	49,4	45,8	43,3	39,8	39,8
84			54	54	50	45	43	39			64,3	59,5	53,6	51,2	46,4	46,4
79					42	41	37	34				53,2	51,9	46,8	43,0	43,0
99						36	36	40				36,4	36,4	36,4	40,4	40,4
78							39	37						50,0	47,4	47,4

BRON : Waterschoutsambt Oostende.

ook terecht in aanverwante bedrijven zoals zandwinningsbedrijven, baggerondernemingen, sleepdiensten en andere.

Naast het kwantitatief bemanningsprobleem stelt zich ook het kwalitatief bemanningsprobleem : de geschooldheid en bekwaamheid van de vissers. Hiermee wordt aan de problemen van de opleiding en bijscholing van de vissers geraakt.

Het onderwijsnet van de visserij bestaat anno 1981 uit vijf aan de kust gelegen visserijscholen (44). De huidige structuur is ontstaan kort na de tweede wereldoorlog en de laatste programmawijziging dateert van 1958. De zeevisserij heeft intussen evenwel qua techniciteit fundamentele wijzigingen ondergaan, terwijl de huidige brandstofmoeilijkheden dit proces ongetwijfeld schijnen te zullen versnellen. De visserijscholen zelf zijn daarentegen zeer strak aan het hen opgelegde programma gebonden, zodat reeds sinds enkele jaren in brede kringen de overtuiging bestaat dat het visserij-onderwijs zowel qua structuur als qua programma sterk verouderd is.

De huidige structuur voorziet in een opleiding voor de personeel gedurende drie jaren vanaf de leeftijd van 12 jaar en in een opleiding voor machinepersoneel gedurende twee jaren vanaf 14 jaar. De opleiding voor machinepersoneel sluit dus niet aan bij de basisschool. Het huidige visserij-onderwijs staat op het niveau van technisch onderwijs. De getuigschriften die tot nog toe werden afgeleverd door het Ministerie van Verkeerswezen (45) worden evenwel niet gehomologeerd.

Reeds een zestal jaren geleden werden de eerste voorstellen ingediend bij de Raad ter Verbetering van het Zeevaartonderwijs, welke een grondige wijziging in de structuur en programma's van de visserijscholen inhielden.

De voornaamste grieven waren en zijn de volgende (46). In de eerste plaats is men te strak gebonden aan de opgelegde programma's zodat een soepele aanpassing aan gewijzigde, voornamelijk technologische omstandigheden uiterst moeilijk is. In de huidige structuur is geen enkele aansluiting mogelijk met om het even welke andere vorm van technisch, beroeps- of vernieuwd secundair onderwijs, zodat leerlingen die het na verloop van tijd toch niet meer zien zitten in de visserij, van meetaf aan dienen te herbeginnen. Het technisch niveau van het huidige visserij-onderwijs ligt ook in feite boven de mogelijkheden van de meerderheid van de leerlingen. Schoolmoeheid en vervroegd schoolverlaten zijn hiervan zeer frekwent het gevolg. Deze leerlingen zijn dan ook onvoldoende geschoold voor hun taak aan boord van de vissersvaartuigen. Het niet homologeren van de getuigschriften brengt tenslotte ernstige problemen mee voor leerlingen die in een andere richting verder wensen te studeren of zich bijvoorbeeld voor staatsexamens wensen aan te bieden.

De gedane voorstellen trachten dan ook in de eerste plaats aan deze problemen tegemoet te komen. Ze houden een verlen-

ging in van de opleiding tot 4 jaar, zowel voor dekpersoneel als voor machinepersoneel, met een uitsplitsing naar technisch en beroepsonderwijs. Een nieuw programma dient te worden ingevoerd, dat voldoende soepel is, zodat te allen tijde aanpassingen mogelijk zijn, en dat in een ruimere opvoeding voorziet dan het huidige programma. Dit laatste moet dan samen met de erkenning van de diploma's de eventuele aansluiting bij andere vormen van onderwijs of het veranderen van beroepskeuze vergemakkelijken.

Op het eerste gezicht lijken deze laatste voorstellen de afvloeiing onder de jongeren nog te zullen bevorderen. Velen zijn evenwel van mening dat de voorgestelde herstructurering van het visserij-onderwijs integendeel het rekruteringsveld zal verruimen. In de huidige omstandigheden biedt het visserij-onderwijs inderdaad geen enkele andere uitweg dan de visserij. Bij twijfel omtrent de beroepskeuze - wat op deze jeugdige leeftijd eigenlijk de regel is - wordt vaak het zekere voor het onzekere genomen en wordt er niet geopteerd voor de visserijschool. Indien de latere wijziging van beroepskeuze evenwel gemakkelijk wordt gemaakt, kunnen dergelijke probleemsituaties bij de onderwijskeuze grotendeels worden vermeden. De verruiming van de opleiding en de aansluiting bij andere vormen van onderwijs of beroep mag evenwel niet zo ver gaan dat de typische geaardheid van het visserij-onderwijs zou verloren gaan. Dit laatste zou bijvoorbeeld het geval zijn indien het visserij-onderwijs een optie naast de andere zou worden in bijvoorbeeld het vernieuwd secundair onderwijs. Dit zou vermoedelijk het rekruteringsveld verengen.

Met de hervorming van het visserij-onderwijs wordt dus duidelijk niet alleen een verbetering van de kwaliteit van het visserijpersoneel beoogd, doch ook een verruiming van de kwantiteit, zodat aan beide aspecten van het bemanningsprobleem wordt tegemoetgekomen.

Tenslotte dient er op gewezen te worden dat het kwaliteitsaspect van het bemanningsprobleem niet alleen de schoolse opleiding inhoudt, maar tevens de 'bijscholing' tijdens de actieve loopbaan. Bij de hervorming van het visserij-onderwijs dient de aandacht ook te gaan naar de zogenaamde bijscholingsprogramma's en programma's van 'sociale promotie'.

Als laatste punt kan er ook nog gepleit worden voor een veel nauwere samenwerking tussen de vijf bestaande visserijscholen onderling, en tussen de scholen en de bedrijfs-wereld, dit zeker en vast op het vlak van de technische opleiding.

- (1) Bestuur van het Zeewezen - Jaarverslagen.
- (2) Er moet op gewezen worden dat de 'nieuwbouw' in een bepaald jaar, zoals aangegeven in de tabel (bijvoorbeeld zes in 1960) niet noodzakelijk betekent dat al deze vaartuigen in dit jaar gebouwd werden. Zo zijn in 1960 vijf van de zes nieuwgebouwde schepen van het bouwjaar 1960, doch één is er van het bouwjaar 1959. Gegevens gebaseerd op het bouwjaar (zie verder) zullen dus enigszins afwijken van deze gegevens.
- (3) Het hier vermelde aantal bevat ook niet de nieuwgebouwde vaartuigen die onder Belgische vlag werden gebracht. Dit komt evenwel zeer weinig voor.
- (4) KB van 9 oktober 1973. De premie bedroeg evenwel maximaal 500.000 fr.
- (5) KB van 29 november 1961, gewijzigd door het KB van 5 augustus 1968.
- (6) KB van 26 augustus 1976.
- (7) KB van 27 februari 1979; MB van 22 maart 1979; MB van 19 april 1980; MB van 23 januari 1981.
- (8) Via het EOGFL : Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw.
- (9) De Europese opvatting over het begrip kustvaartuig is vrij ruim.
- (10) Vanaf 1964 zijn er geen stoomschepen meer geregistreerd.
- (11) De netto-tonnenmaat, die in feite het vangstpotentieel bepaalt, staat in een relatief vaste verhouding tot de bruto-tonnenmaat, namelijk ongeveer één derde (gemiddeld). Bij kleinere vaartuigen (voornamelijk deze van klasse I) is deze verhouding iets lager dan bij grotere schepen.
- (12) Zie hoger.
- (13) Effektieve PK (EPK) voor de motorschepen; geïndiceerde PK (IPK) voor de stoomschepen.
- (14) Anno 1981 telt de Belgische vissersvloot slechts 7 IJslandvaarders meer. Het betreft de twee vaartuigen uit klasse V en vijf vaartuigen uit klasse IV. De naast de scheepsklassen vermelde visgronden stemmen niet altijd overeen met de realiteit.

(15) Zowel voor wat betreft het aantal vaartuigen, als de drijfkracht, de tonnenmaat, de leeftijd van rompen en motoren (zie verder) als de opsplitsing naar de thuishavens (zie verder).

(16) Zie hoger : evolutie naar drijfkracht en capaciteit.

(17) In de periode 1971-80 ging aldus in het totaal slechts 48 BT verloren, terwijl er amper 23 BT werd gewonnen door veranderingswerken (inclusief hermeten).

(18) Op basis van vijf scheepsklassen zijn geen gegevens beschikbaar over toevoeging en onttrekking in de periode voor 1970.

(19) Gegevens over de bouwkosten worden verstrekt in hoofdstuk 3.

(20) Reeds vanaf 1941 zijn de vaartuigen van Heist bij Zeebrugge en die van De Panne en Oostduinkerke bij Nieuwpoort gevoegd.

(21) Wegens de zeer kleine omvang van Blankenberge als vissershaven zal die in de bespreking vaak buiten beschouwing worden gelaten.

(22) Het betrokken aantal vaartuigen varieert van 1 tot 5 per jaar in de bestudeerde periode.

(23) In 1970 behoorden 16 van de 17 van deze vaartuigen tot de Oostendse vloot en één tot de Zeebrugse vloot. Door de uitzuivering van deze vaartuigen uit de statistieken werd Oostende dus in feite het sterkst benadeeld, zeker voor wat drijfkracht en capaciteit betreft. Deze 17 vaartuigen waren immers vrij groot.

(24) Exclusief de vaartuigen die permanent vanuit vreemde havens werken, heeft Zeebrugge evenwel het grootste aandeel in de totale drijfkracht (46,4 % ten opzichte van 43,4 % voor Oostende). Dit is niet het geval voor de tonnenmaat.

(25) Het betreft hier uitsluitend de onttrokken en toegevoegde vaartuigen. De schepen die van thuishaven veranderen, werden buiten beschouwing gelaten.

(26) Het aandeel van elke haven in dit totaal sluit vrij nauw aan bij het aandeel in de totale vloot. Het ligt iets hoger voor Oostende, iets lager voor Zeebrugge.

(27) Het familiaal karakter van de zeevisserijsector is een zeer belangrijk gegeven (zie verder).

(28) Dit is voornamelijk toe te schrijven aan het invoeren van een uitzonderlijke slooppremieregeling zonder nieuwbouwverplichting (zie hoger).

- (29) Onder nieuwbouw, wordt hier, in tegenstelling tot vroeger, wel het aantal vaartuigen begrepen, die in de beschouwde periode werden gebouwd, zowel op binnenlandse als op buitenlandse werven. Afwijkingen met elders vermelde gegevens, kunnen verder ook optreden, tengevolge van het feit dat hier vijfjaarlijkse periodes worden behandeld (tegenover bv. afzonderlijke jaren).
- (30) 'Afbouwen' is hier niet letterlijk op te vatten.
- (31) Zie onder meer Bestuur van het Zeewezen.
- (32) Variatiekoëfficiënt = standaardafwijking gedeeld door het gemiddelde.
- (33) Eind 1980 waren er opnieuw 9 vaartuigen in aanbouw.
- (34) Tot en met 1963 waren nog een zeer klein aantal vaartuigen met een stoommachine uitgerust. Ze worden hier zonder onderscheid samen met de motoren als 'voortstuwingsmachines' behandeld.
- (35) Deze is zelden of nooit meer dan één jaar ouder dan het vaartuig zelf.
- (36) De personenvennootschap met beperkte aansprakelijkheid limiteert de persoonlijke verantwoordelijkheid van de eigenaars.
- (37) De discontinuïteit blijft evenwel bestaan voor wat de analyse naar scheepsklassen betreft. Cfr. Supra.
- (38) De gegevens in dit hoofdstuk hebben andermaal steeds betrekking op de situatie op 31 december van elk jaar en zijn in die zin dus momentopnamen.
- (39) Voor de periode 1960-70 zijn geen gegevens beschikbaar op basis van vijf klassen.
- (40) Zie Belgisch Staatsblad van 22 november 1973.
- (41) Scheepsleerjongens zijn alle vissers jonger dan 18 jaar, of ze nu wel of niet als scheepsjongen zijn aangemonsterd.
- (42) Zie KB van 20 april 1971; Wet van 20 november 1974; KB van 31 december 1975; KB van 29 mei 1979; KB van 30 juli 1981.
- (43) Zie : M. TANGHE, 'Enquête bij reders en scheepsjongens in de Belgische Zeevisserij', Dienst voor de Zeevisserij, Oostende, 1976/77.
- (44) - Visserijschool 'Paster Pype' te Oostende.
 - Vrije Visserijschool Nieuwpoort.
 - K.W. 'Ibis' te Bredene.
 - Rijksvisserijschool te Knokke-Heist.
 - Stedelijke visserijschool J. Bauwens te Oostende.

(45) Het visserijonderwijs werd weliswaar onlangs overgeheveld van het Ministerie van Verkeerswezen naar het Ministerie van Nationale Opvoeding, doch wat de praktische gevolgen daarvan betreft, bestaat nog niet de minste duidelijkheid.

(46) Zie onder meer H.E. LINGIER, 'Een blik op het onderwijsbeleid' in : Rederscentrale, 5° jaargang, nr 25-26, december 1979.

hoofdstuk 2 de aanvoer van vis en visserijprodukten

1. INLEIDING

De aanvoer van vis en visserijprodukten wordt door vele factoren, die onderling met elkaar verweven zijn, bepaald en beïnvloed. In het volgende schema worden, zoniet alle, dan toch de belangrijkste van deze factoren weergegeven, met hun onderlinge relaties.

Grosso modo wordt de totale aanvoer door vier basisfactoren bepaald : de vlootomvang (aantal vaartuigen), de ermee samenhangende vangstkapaciteit, het aantal visdagen en de omvang van het visbestand.

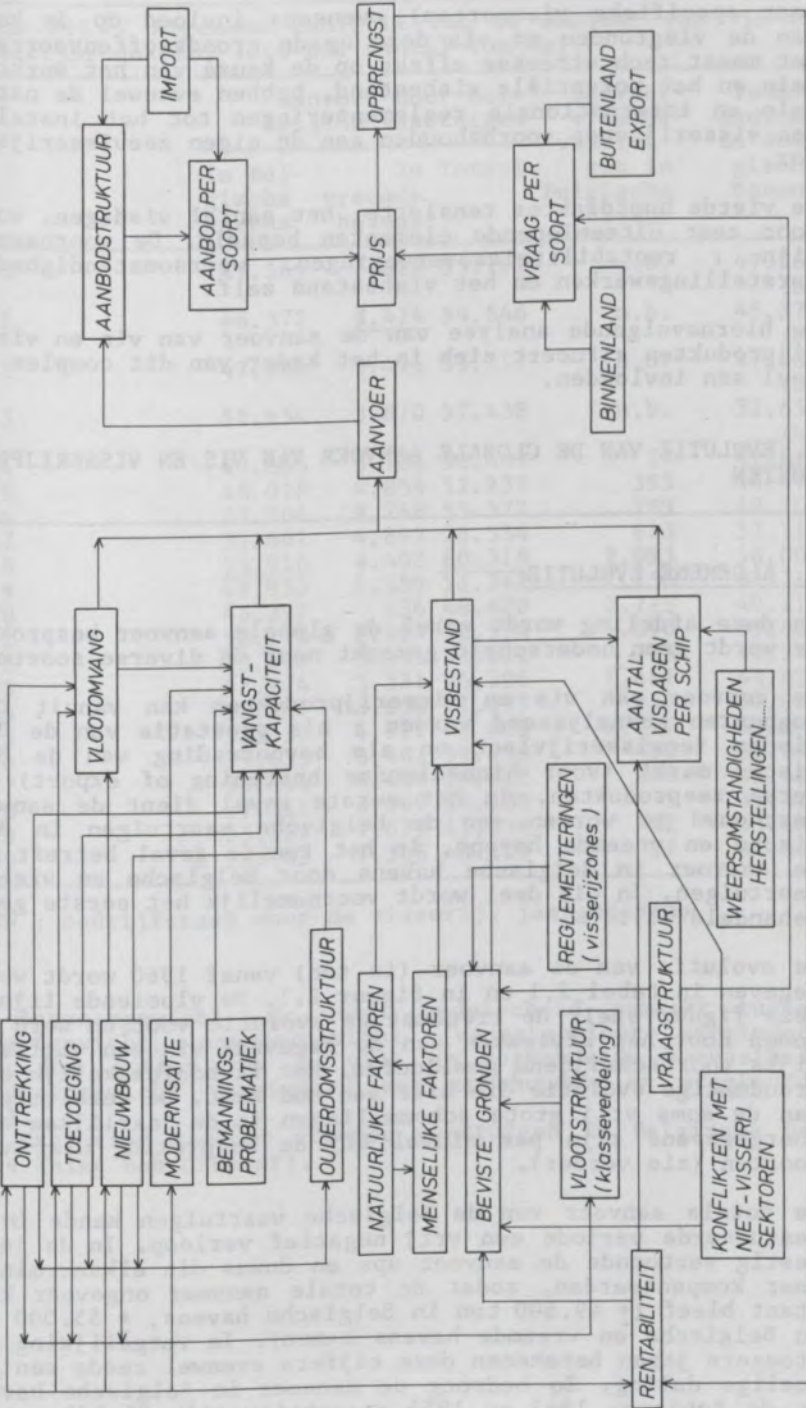
Onttrekking van vaartuigen en toevoeging van vaartuigen, waaronder nieuwbouw, bepalen de evolutie van de vlootomvang, maar tevens die van de vangstkapaciteit. Hiervoor is gebleken dat het aantal vaartuigen van de Belgische vissersvloot systematisch is gedaald, doch dat de totale tonnage en drijfkracht - die de vangstkapaciteit grotendeels bepalen - relatief goed in stand werd gehouden. Het verband tussen onttrekking en toevoeging van vaartuigen, en de vangstkapaciteit kan ook via de ouderdomsstructuur van de vloot gelegd worden. Ook de modernisering op zichzelf (vistuig, motoren...) en de kwantiteit en kwaliteit van de bemanning beïnvloeden rechtstreeks de vangstkapaciteit.

De aanwezigheid van de grondstoffen, met andere woorden het visbestand, wordt in eerste instantie bepaald door natuurlijke factoren : de lokalisatie van bepaalde vissoorten in bepaalde visgronden, de reproductie van de vissoorten... Menselijke factoren hebben hierop een sterke invloed, met name de visvangst zelf in de eerste plaats. De reproductie van bepaalde vissoorten, zoals haring, werd en wordt er door in het gedrang gebracht. Naast de visvangst heeft vooral de zeevervuiling in al zijn aspecten een nefaste invloed op het visbestand.

De uitputting van bepaalde visbestanden, die hiervan het gevolg was leidde tot het instellen van vangstbeperkende maatregelen door de nationale en internationale overheden (quota, bepaling van de maaswijdten, sluiten van bepaalde visgronden, beperking van het gebruik van bepaalde soorten vistuig...).

Een derde dominerende faktor voor de potentiële visvoorraad is de keuze of beperking van de visgronden waarin gevist wordt of mag worden. Tal van invloeden bepalen deze keuze. Naast rentabiliteitsoverwegingen speelt hier ook de vlootstructuur, dit is de indeling van de vloot naar scheepsklassen, een rol. Zo is een vloot die hoofdzakelijk uit vaartuigen van klasse I en II bestaat, vooral aangewezen op kustvisserij en visserij in nabijgelegen visgronden. Onrechtstreeks heeft de vraagstructuur (met name de vraag

Schema 2.1: Bepalende factoren van de aanvoer van vis en visserijproducten.



naar specifieke vissoorten) eveneens invloed op de keuze van de visgronden en via deze op de grondstoffenvoorraad. Het meest rechtstreekse effect op de keuze van het werkterrein en het potentiële visbestand, hebben evenwel de nationale en internationale reglementeringen tot het instellen van visserijzones voorbehouden aan de eigen zeevisserijsector.

De vierde hoofdfactor tenslotte, het aantal visdagen, wordt door zeer uiteenlopende elementen bepaald. De voornaamste zijn : rentabiliteitsoverwegingen, weersomstandigheden, herstellingswerken en het visbestand zelf.

De hiernavolgende analyse van de aanvoer van vis en visserijprodukten situeert zich in het kader van dit complex geheel aan invloeden.

2. EVOLUTIE VAN DE GLOBALE AANVOER VAN VIS EN VISSERIJPRODUKTEN

A. ALGEMENE EVOLUTIE

In deze afdeling wordt enkel de globale aanvoer besproken. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar de diverse soorten.

De aanvoer van vis en visserijprodukten kan vanuit twee oogpunten geanalyseerd worden : als prestatie van de Belgische zeevisserijvloot en als bevoorrading van de Belgische markt (voor binnenlandse besteding of export) van verse zeeprodukten. In het eerste geval dient de aanvoer beschouwd te worden van de Belgische vaartuigen in Belgische en vreemde havens, in het tweede geval betreft het de aanvoer in Belgische havens door Belgische en vreemde vaartuigen. In dit deel wordt voornamelijk het eerste geval behandeld (1).

De evolutie van de aanvoer (in ton) vanaf 1960 wordt weergegeven in tabel 2.1 en in figuur 2.1. De vloeiende lijn in deze figuur stelt de trendmatige evolutie voor en werd bekomen door het afvlakken van de gegevens via een vijfjaarlijks voortschrijdend gemiddelde. Het is hoofdzakelijk deze trendmatige evolutie die hier aan bod komt. De verklaringen van de soms vrij grote schommelingen in de jaarlijkse aanvoergegevens zijn pas zinvol bij de bespreking naar vissoorten (zie verder).

De totale aanvoer van de Belgische vaartuigen kende in de bestudeerde periode een vrij negatief verloop. In de jaren zestig vertoonde de aanvoer ups en downs die elkaar min of meer kompenseerden, zodat de totale aanvoer ongeveer konstant bleef (+ 49.500 ton in Belgische havens, + 55.000 ton in Belgische en vreemde havens samen). In vergelijking met vroegere jaren betekenen deze cijfers evenwel reeds een gevoelige daling. Zo bedroeg de aanvoer in Belgische havens in de topjaren 1947 en 1955 respectievelijk 75.370 ton en 69.504 ton.

TABEL 2.1 : Algemene evolutie van de aanvoer van vis en visserijprodukten, 1960-80. Aantal ton (a)

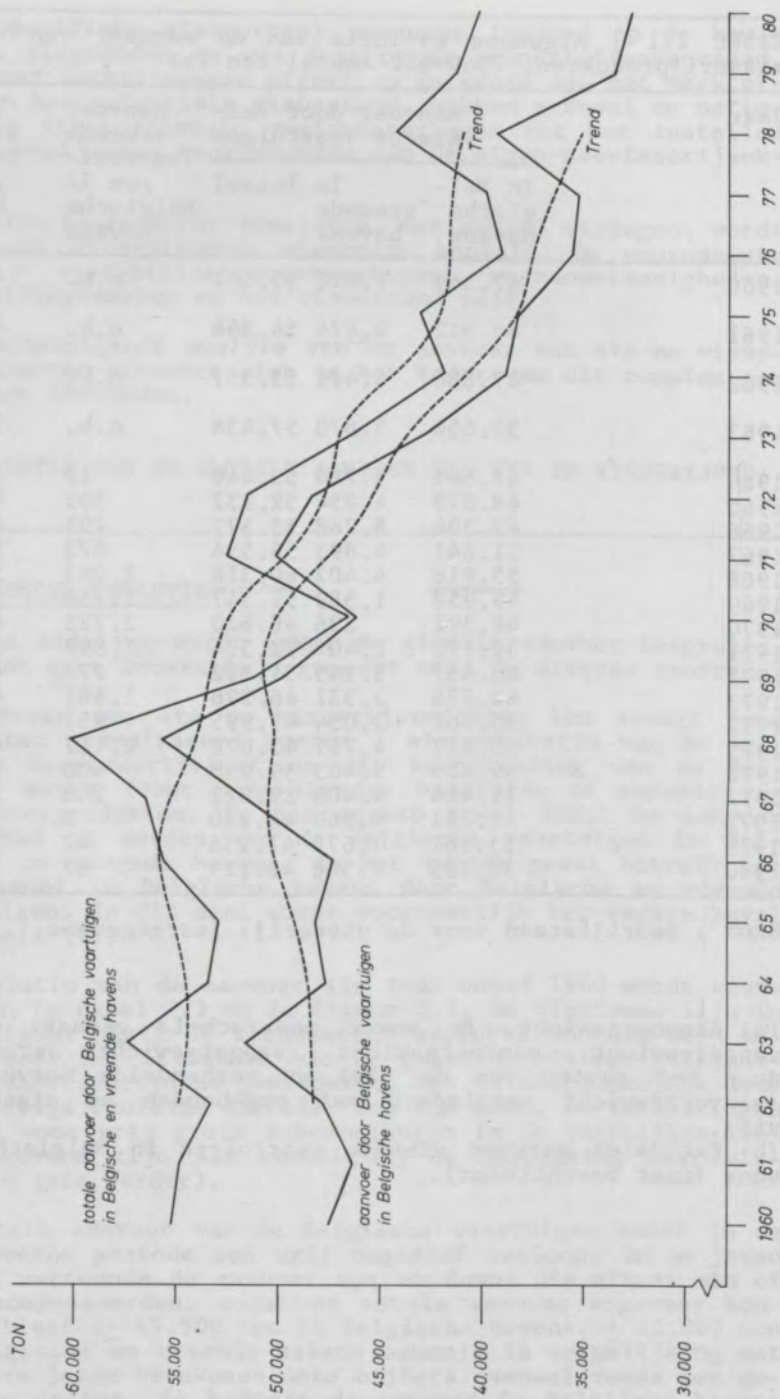
Jaar	Aanvoer door Belgische vaartuigen			Aanvoer vreemde vaartuigen in Belgische havens	Totale aanvoer in Belgische havens
	In Belgische havens	In vreemde havens	Totaal		
1960	47.569	7.628	55.197	n.b.	47.569 (b)
1961	46.372	<u>8.474</u>	54.846	n.b.	46.372 (b)
1962	47.886	5.471	53.357	n.b.	47.886 (b)
1963	51.654	3.870	57.438	n.b.	51.654 (b)
1964	47.665	5.784	53.449	12	47.677
1965	48.078	4.854	52.932	395	48.473
1966	47.304	8.268	55.572	799	48.103
1967	51.641	4.893	56.534	673	52.314
1968	55.916	4.402	60.318	2.093	58.009
1969	<u>49.958</u>	1.389	<u>51.347</u>	1.156	51.114
1970	46.392	236	46.620	2.725	49.117
1971	50.170	2.404	52.574	1.890	52.060
1972	48.467	3.145	51.612	775	49.242
1973	42.974	3.331	46.296	1.661	44.635
1974	38.961	3.034	41.995	957	39.918
1975	38.317	4.711	43.028	2.117	40.434
1976	35.635	3.403	39.038	400	36.035
1977	35.414	4.408	39.822	248	35.662
1978	39.311	4.969	44.280	5	39.316
1979	33.561	7.675	41.236	42	33.603
1980	32.763	7.366	40.129	97	32.860

BRON : Bedrijfsraad voor de visserij; jaargegevens.

(a) Aanvoergewicht. Er wordt onderscheid gemaakt tussen vangstgewicht, aanvoergewicht (vangstgewicht verminderd door het gutten van de vis) en verhandelde hoeveelheid (aanvoergewicht verminderd met opgehouden en afgekeurde vis).

(b) Exclusief aanvoer vreemde vaartuigen in Belgische havens (niet beschikbaar).

Figuur 2.1: Algemene evolutie van de aanvoer van vis en visserijproducten, 1960-80. In ton.



Aanvankelijk ten gevolge van de sterk afgenomen aanvoer in vreemde havens, maar vanaf 1972 uitsluitend ten gevolge van de daling van de aanvoer in de Belgische havens, is de trend in de 70er jaren uitgesproken negatief. Deze aanhoudende daling wordt enkel in 1978 even onderbroken. De aanvoer in vreemde havens neemt vanaf 1970, waar een dieptepunt van 236 ton werd bereikt, systematisch toe tot meer dan 7.000 ton in 1979 en 1980. De forse afname van de aanvoer in de Belgische havens wordt hierdoor in lichte mate gekompenseerd. De totale aanvoer is ten opzichte van het topjaar 1968 (60.318 ton) gedaald met 33,5 %, de aanvoer in Belgische havens met liefst 58,6 %.

B. DE AANVOER DOOR BELGISCHE VAARTUIGEN IN VREEMDE HAVENS

De aanvoer in vreemde havens speelt naar het einde van de periode toe dus opnieuw een belangrijke rol, nadat zij op het einde van de jaren 60 nagenoeg verdwenen was. De aanvoer in absolute cijfers is in 1979-80 nagenoeg dezelfde als deze in 1960; het aandeel in de totale aanvoer is evenwel opgelopen tot 18,4 % tegenover 13,8 % in 1960.

TABEL 2.2 : Aandeel van de aanvoer in vreemde havens in de totale aanvoer van de Belgische vissersvaartuigen, 1960-80

Jaar	Ton	Besomming	Jaar	Ton	Besomming
1960	13,8	12,6	1970	0,5	0,7
1961	15,5	14,6	1971	4,6	5,5
1962	10,3	9,1	1972	6,1	7,3
1963	6,7	6,7	1973	7,2	7,8
1964	10,8	11,5	1974	7,2	7,2
1965	9,2	9,2	1975	10,9	10,8
1966	14,9	13,8	1976	8,7	6,5
1967	8,7	6,8	1977	11,1	8,9
1968	7,3	5,2	1978	11,2	9,9
1969	2,7	2,1	1979	18,6	14,8
			1980	18,4	13,9

BRON : Bedrijfsraad voor de visserij en eigen berekeningen.

Rechtstreekse aanlandingen door Belgische vaartuigen in vreemde havens, maken deel uit van een lange traditie. Economische redenen zetten sommige vissers ertoe aan om op bepaalde tijdstippen hun vangsten in vreemde havens, liever dan in de thuishavens, af te zetten of omgekeerd.

Een eerste belangrijke reden, die vooral in vroegere jaren bepalend was, waren de diskrepanties in de marktprijzen van bepaalde visprodukten op de Belgische markt en voornamelijk op de Engelse markt. Zo is de gevoelige daling van de aanvoer in vreemde havens vanaf 1967 het gevolg van een negatieve prijzevolutie in de Engelse havens, in vergelijking met de prijzevolutie in België. Deze was evenwel niet zozeer toe te schrijven aan vraag- en aanbodfluctuaties, maar

was quasi uitsluitend een gevolg van de devaluatie van het Pond Sterling in 1967. De heropleving van de aanvoer in vreemde havens vanaf 1972, is daarentegen vooral het gevolg van de sterke prijsstijgingen in Engeland, waardoor het terug aantrekkelijk werd in Britse havens aan te leggen.

Een tweede belangrijke reden, die vooral de jongste jaren van doorslaggevend belang is geworden, wordt ingegeven door besparingsoverwegingen, vooral dan wat betreft brandstof. De gasolie vormt een zeer belangrijke kostenkomponent, en is de laatste jaren gevoelig in prijs gestegen (zie verder). Gezien de vrij nadelige ligging van de Belgische havens ten opzichte van bepaalde visgronden, kunnen bij verkoop in vreemde havens, gedurende eenzelfde periode meer visdagen gerealiseerd worden, daar de visgronden dichter bij de verkoophavens liggen. Op die manier wordt een grotere besomming gerealiseerd (ten gevolge van het groter aantal visdagen) en worden terzelfdertijd aanzienlijke brandstofbesparingen gedaan, door het feit dat er één of meerdere reizen van en naar de visgronden vanuit België worden uitgespaard.

In dit kader situeert zich ook een vrij recent initiatief, althans voor wat België betreft (begin 1981), waarbij de vangst niet verkocht wordt in de vreemde haven, maar van daaruit per koelcontainer naar de Belgische haven wordt getransporteerd. Op die manier worden dezelfde besparingen gerealiseerd (2), en kunnen eventueel negatieve prijseffekten in het buitenland vermeden worden. Het zal moeten blijken of deze methode in de toekomst rendabel is.

Naast deze twee belangrijkste beweegredenen voor het al dan niet verkopen in vreemde havens, spelen ook toevallige invloeden een rol. Zo was de sterk verhoogde aanvoer in 1979 eveneens het gevolg van bepaalde brandstofvoorraadingsmoeilijkheden in België tijdens de zomermaanden. In Groot-Brittannië en Denemarken kende men deze problemen niet en bovendien waren de prijzen voor gasolie in deze landen gevoelig lager.

De Belgische aanvoer in vreemde havens bestaat voor de overgrote meerderheid (98 % in 1980) uit bodemvis, en dan nog overwegend schol en kabeljauw. De prijzen van deze soorten zijn dan ook vaak bepalend. De aanlandingen gebeuren vooral in Groot-Brittannië (Grimsby) en in mindere mate in Denemarken (Hanstholm en Esbjerg). Ook Nederland (IJmuiden), Duitsland en IJsland worden af en toe aangedaan. De vangsten zijn hoofdzakelijk afkomstig uit de visgronden Noordzee-Midden-West en Noordzee-Midden-Oost.

C. DE AANVOER DOOR VREEMDE VAARTUIGEN IN BELGISCHE HAVENS

Omgekeerd is de aanvoer door vreemde vaartuigen in Belgische havens heel wat minder omvangrijk. In 1980 bedroeg het aandeel in de aanvoer in Belgische havens slechts 0,3 % (97 ton). In vroegere jaren werden evenwel grotere hoeveel-

heden aangevoerd. Het hoogste cijfer (2.725 ton) werd in 1970 bereikt, en betekende 5,5 % van de totale aanvoer in België.

TABEL 2.3 : Aandeel van de aanvoer door vreemde vaartuigen in de totale aanvoer in de Belgische havens, 1964-80

Jaar	Ton	Besomming
1964	0,0	0,0
1965	0,8	0,7
1966	1,7	0,9
1967	1,3	0,7
1968	3,6	1,6
1969	2,3	0,9
1970	5,5	2,2
1971	3,6	1,3
1972	1,6	0,7
1973	3,7	2,4
1974	2,4	1,6
1975	5,2	3,7
1976	1,1	0,9
1977	0,7	0,4
1978	0,0	0,0
1979	0,1	0,1
1980	0,3	0,3

BRON : Bedrijfsraad voor de visserij en eigen berekeningen.

Mutatis mutandis gelden voor de vreemde vaartuigen ongeveer dezelfde overwegingen ten einde in Belgische havens te verkopen, als dit het geval is voor Belgische vaartuigen die in vreemde havens aanleggen. Ook hier spelen evenwel toevallige invloeden een rol.

Traditioneel bestond deze aanvoer tot en met 1972 voor de grote meerderheid uit pelagische vissoorten (haring en sprot) aangebracht door Nederlandse schepen tijdens de winterharingvisserij op de Sanddettiegronden. In 1968 evenwel bestond de zeer hoge aanvoer voor ongeveer 48,5 % uit bodemvis, aangevoerd door Franse vaartuigen. Dit was voornamelijk het gevolg van een staking in de haven van Boulogne-sur-Mer in dat jaar. Vanaf 1973 bestaat de aanvoer quasi uitsluitend uit bodemvis. Deze dient voornamelijk op rekening te worden geschreven van een vrij groot aantal IJslandse vaartuigen, die voor de eerste keer in 1973 belangrijke aanlandingen deden in Oostende. Dit was voornamelijk het gevolg van de "kabeljauwoorlog" tussen Groot-Brittannië en IJsland, waardoor deze vaartuigen moeilijkheden ondervonden om hun vangsten in Britse havens te verkopen. Vanaf 1975 brachten vooral Deense vaartuigen een groot deel van de totale aanvoer aan. Door de algemene achteruitgang van de pelagische visserij en de haringstop in het bijzonder, bestaat de aanvoer door vreemde vaartuigen sedert 1977 uitsluitend uit bodemvis. Ook deze aanvoer dooft evenwel langzaam uit. In 1980 werd aldus nog slechts 97 ton aangebracht.

D. DE AANVOER PER BEMAND VAARTUIG EN PER VISDAG

De evolutie van de totale aanvoer (door Belgische vaartuigen) dient in twee opzichten gerelativeerd te worden. De totale aanvoer kan immers grote verschillen vertonen naargelang van het aantal ingezette schepen en naargelang van het gemiddeld aantal visdagen per ingezet vaartuig.

In tabel 2.4 en in grafiek 2.2 (3) wordt voor de behandelde periode het gemiddeld aantal visdagen per jaar per bemand vaartuig weergegeven. Er dient op gewezen te worden dat hier, en ook in verdere gegevens, voor het aantal bemande vaartuigen de situatie per 31 december werd genomen, wat wel enige afwijking ten opzichte van het reële aantal ingezette vaartuigen betekent.

TABEL 2.4 : Gemiddeld aantal visdagen per bemand vaartuig, 1960-80

1960	158	1967	151	1974	168
1961	155	1968	167	1975	173
1962	156	1969	174	1976	170
1963	152	1970	167	1977	171
1964	139	1971	172	1978	156
1965	144	1972	178	1979	150
1966	140	1973	185	1980	154

BRON : NIS en eigen berekeningen.

Na een stelselmatige daling van het gemiddeld aantal visdagen tot het midden van de zestiger jaren, treedt er een forse toename in. In de eerste helft van de jaren zeventig wordt een zeer hoog gemiddelde behaald, doch vanaf 1973-74 gaat het terug trendmatig bergaf. In 1979 werden gemiddeld nog amper 150 dagen per vaartuig gevist. In 1980 bedroeg het gemiddeld aantal visdagen 154.

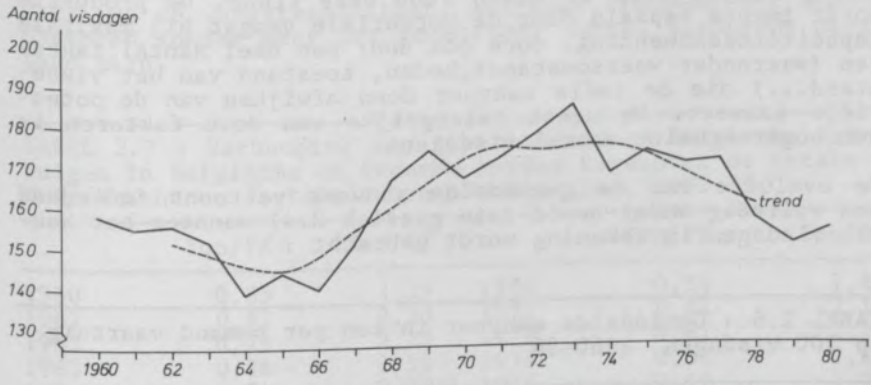
De gemiddelde aanvoer per bemand schip (aanvoer in Belgische én vreemde havens) wordt in de tabel 2.5 en grafiek 2.3 weergegeven.

TABEL 2.5 : Gemiddelde aanvoer in ton per bemand vaartuig, 1960-80

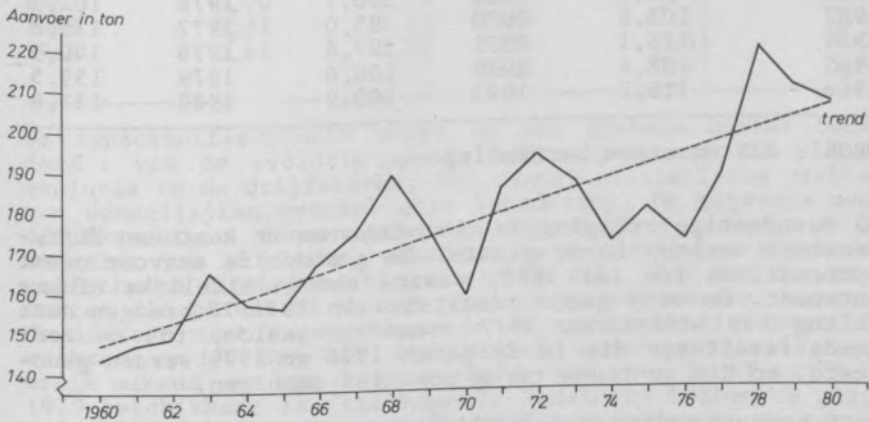
1960	143,7	1967	174,5	1974	171,4
1961	147,4	1968	188,5	1975	180,0
1962	149,0	1969	175,2	1976	172,0
1963	165,1	1970	158,6	1977	198,1
1964	157,2	1971	185,1	1978	219,2
1965	156,1	1972	193,3	1979	209,3
1966	166,9	1973	186,7	1980	205,8

BRON : NIS en eigen berekeningen.

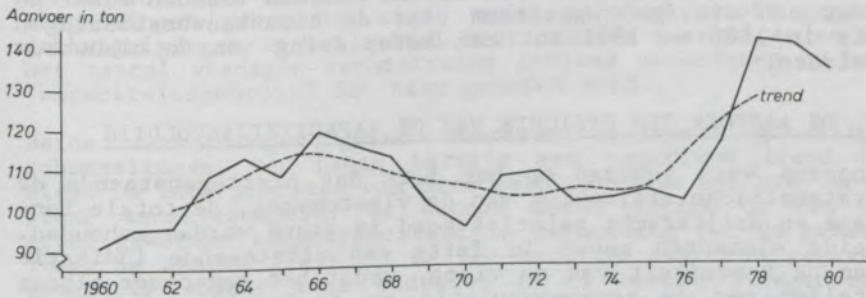
Figuur 2.2: Gemiddeld aantal visdagen per bemand vaartuig, 1960-80.



Figuur 2.3: Gemiddelde aanvoer in ton, per bemand vaartuig, 1960-80.



Figuur 2.4: Gemiddelde aanvoer in ton, per bemand vaartuig, op 100 visdagen, 1960-80.



De gemiddelde aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische en vreemde havens per schip is trendmatig toegenomen. De gemiddelde jaarlijkse groeivoet van de lineaire trend bedraagt ongeveer 1,7 %. Nochtans zijn er vrij grote schommelingen waar te nemen rond deze trend. De produktie wordt immers bepaald door de potentiële vangst bij maximale capaciteitsaanwending, doch ook door een heel aantal factoren (waaronder weersomstandigheden, toestand van het visbestand...) die de reële aanvoer doen afwijken van de potentiële aanvoer. De meest belangrijke van deze factoren is het hogervermelde aantal visdagen.

De evolutie van de gemiddelde aanvoer vertoont inderdaad een volledig ander beeld (zie grafiek 2.4) wanneer het aantal visdagen in rekening wordt gebracht :

TABEL 2.6 : Gemiddelde aanvoer in ton per bemand vaartuig op 100 visdagen, 1960-80

1960	90,9	1967	115,6	1974	102,0
1961	95,1	1968	112,9	1975	104,0
1962	95,5	1969	100,7	1976	101,2
1963	108,6	1970	95,0	1977	115,8
1964	113,1	1971	107,6	1978	140,5
1965	108,4	1972	108,6	1979	139,5
1966	119,2	1973	100,9	1980	133,6

BRON : NIS en eigen berekeningen.

De trendmatige stijging is verdwenen en er komt een differentieel verloop in de plaats. De gemiddelde aanvoer neemt systematisch toe tot 1966, waarna een geleidelijke afname intreedt. De vrij goede resultaten in 1971-72 brengen deze daling tot stilstand. 1977 vormt de aanloop tot de zeer goede resultaten die in de jaren 1978 en 1979 werden genoteerd, en die de trend terug positief ombuigen.

Deze gegevens over de gemiddelde aanvoer per schip zijn van zeer groot belang voor de rentabiliteit op micro-ekonomisch vlak, met name van de rederij. De goede resultaten die in de jaren 1977, 1978 en 1979 werden behaald vormden zeker en vast een stevige ruggesteun voor de nieuwbouwbeslissingen die in 1980 en 1981 tot een heropleving van de nieuwbouw leidden.

E. DE AANVOER TEN OPZICHTE VAN DE KAPACITEITSEVOLUTIE

Hogerop werd gewezen op het feit dat niettegenstaande de systematische afslanking van de vlootomvang, de totale tonnage en drijfkracht relatief goed in stand werden gehouden. Beide elementen geven in feite een uitstekende indikatie van de capaciteit van de vloot, zodat het tegenover elkaar stellen van de aanvoerevolutie en de capaciteitsevolutie een idee geeft over de evolutie van het capaciteitsgebruik.

De nadruk wordt hierbij gelegd op de term "evolutie". De gegevens uit tabel 2.7 zeggen immers op zichzelf niets, daar er geen rekening wordt gehouden met het werkelijk verband tussen enerzijds bruto-tonnage en drijfkracht, en anderzijds de vangstkapaciteit, waarvoor trouwens ook andere factoren (onder meer het potentieel aantal visdagen) bepalend zijn.

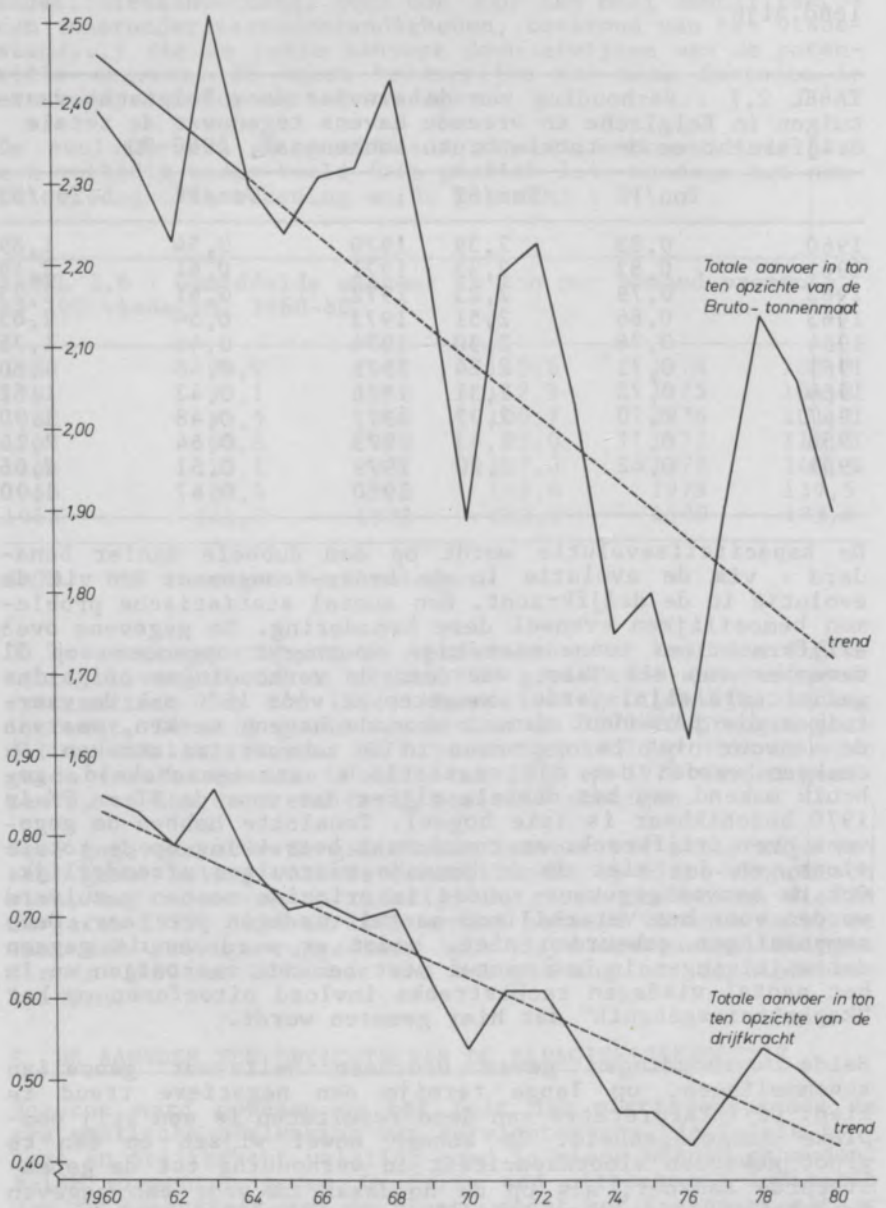
TABEL 2.7 : Verhouding van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische en vreemde havens tegenover de totale drijfkracht en de totale bruto-tonnenmaat, 1960-80

	Ton/PK	Ton/BT		Ton/PK	Ton/BT
1960	0,85	2,39	1970	0,54	1,89
1961	0,83	2,33	1971	0,61	2,19
1962	0,79	2,23	1972	0,61	2,23
1963	0,86	2,51	1973	0,54	2,03
1964	0,76	2,30	1974	0,46	1,75
1965	0,71	2,24	1975	0,46	1,80
1966	0,72	2,31	1976	0,42	1,62
1967	0,70	2,32	1977	0,48	1,90
1968	0,71	2,43	1978	0,54	2,14
1969	0,62	2,20	1979	0,51	2,06
			1980	0,47	1,90

De capaciteitsevolutie wordt op een dubbele manier benaderd : via de evolutie in de bruto-tonnenmaat en via de evolutie in de drijfkracht. Een aantal statistische problemen bemoeilijken evenwel deze benadering. De gegevens over drijfkracht en tonnenmaat zijn vooreerst opgenomen op 31 december van elk jaar, waardoor de verhoudingen enigszins geflatteerd zijn. Verder omvatten ze vóór 1970 ook de vaartuigen die permanent vanuit vreemde havens werken, waarvan de aanvoer niet is opgenomen in de aanvoerstatistiek. De reeksen werden dan ook statistisch aaneengeschakeld, gebruik makend van het dubbele cijfer dat voor de BT en PK in 1970 beschikbaar is (zie hoger). Tenslotte hebben de gegevens over drijfkracht en tonnenmaat betrekking op de totale vloot, en dus niet op de bemande vaartuigen afzonderlijk. Ook de aanvoergegevens zouden in principe moeten gezuiverd worden voor het verschillend aantal visdagen per jaar. Deze aanpassingen gebeurden niet, omdat er werd vanuit gegaan dat wijzigingen in het aantal niet bemande vaartuigen en in het aantal visdagen rechtstreeks invloed uitoefenen op het "kapaciteitsgebruik" dat hier gemeten wordt.

Beide verhoudingen geven doorheen weliswaar gevoelige schommelingen, op lange termijn een negatieve trend te zien. De interpretatie van deze resultaten is een vrij complexe aangelegenheid. Ze kunnen zowel wijzen op een te groot geworden vlootkapaciteit in verhouding tot de gereaaliseerde aanvoer, als op de noodzaak om voor een gegeven productie steeds meer middelen in te zetten (toegenomen fishing-effort). Dit zou het gevolg zijn van de algemene achteruitgang van de visbestanden en de toegenomen kwali-

Figuur 2,5: Evolutie van de verhouding van de totale aanvoer in ton tot de totale drijfkracht en bruto - tonnenmaat, 1960 - 80.



teitseisen van de gebruiker. In dit geval zou met een kleinere vlootcapaciteit nog minder worden aangevoerd. Hoe dan ook, in beide gevallen heeft deze evolutie negatieve gevolgen voor de netto-rentabiliteit van de sector.

F. DE FYSIEKE ARBEIDSPRODUKTIVITEIT

Tot slot van de analyse van de globale aanvoer wordt een benaderende berekening gemaakt van de arbeidsproductiviteit. Het betreft de fysieke arbeidsproductiviteit vermits het de verhouding betreft van de aanvoer in ton (in Belgische en vreemde havens) ten opzichte van de bemanning (4). Voor dit laatste werden enkel deze bemanningsleden in aanmerking genomen, die rechtstreeks bij de visvangst betrokken zijn : het dekpersoneel, exclusief de schippers (5). De gegevens werden in tabel 2.8 opgenomen en weergegeven in figuur 2.6.

TABEL 2.8 : Gemiddelde aanvoer per bemanningslid (dekpersoneel, schippers uitgezonderd) 1960-80. Aantal ton

	Bemanning	Gemiddelde aanvoer		Bemanning	Gemiddelde aanvoer
1960	1.004	55,0	1970	738	63,2
1961	963	57,0	1971	765	68,7
1962	950	56,2	1972	717	72,0
1963	859	66,9	1973	681	68,0
1964	835	64,0	1974	651	64,5
1965	844	62,7	1975	628	68,5
1966	811	68,5	1976	593	65,8
1967	840	67,3	1977	547	72,8
1968	798	75,6	1978	533	83,1
1969	723	71,0	1979	531	77,7
			1980	529	75,9

De produktiviteit op de Belgische vissersvaartuigen is trendmatig toegenomen. De gemiddelde jaarlijkse groei voert van de lineaire trend over de periode 1960-80 bedraagt 1,3 %. Deze produktiviteitstoename is een logisch uitvloeisel van de toegenomen capaciteit per vaartuig. De vrij grote schommelingen rond de trend zijn te wijten aan zeer uiteenlopende factoren die de jaarlijkse aanvoer sterk kunnen beïnvloeden, in de eerste plaats het uiteenlopend aantal visdagen.

3. EVOLUTIE VAN DE GLOBALE BESOMMING EN GEMIDDELDE PRIJS

De evolutie van de totale besomming voor de diverse soorten aanvoer wordt in tabel 2.9 weergegeven. In grafiek 2.7 wordt de evolutie geschetst van de totale besomming van de aanvoer door Belgische vaartuigen.

Is het totale aanvoergewicht in de behandelde periode trendmatig gedaald - zij het via grote schommelingen - dan is de totale besomming systematisch en zonder al te grote

Figuur 2.6: Gemiddelde aanvoer in ton per bemanningslid (dekpersoneel exclusief schippers), 1960 - 80.



TABEL 2.9 : Algemene evolutie van de besomming van vis en visserijprodukten, 1960-80. In 1.000 fr. (a)

Jaar	Aanvoer door Belgische vaartuigen			Aanvoer door vreemde vaartuigen in Belgische havens	Totale aanvoer in Belgische havens
	In Belgische havens	In vreemde havens	Totaal		
1960	535.933	77.471	613.404	n.b.	535.933 (b)
1961	550.923	93.847	644.770	n.b.	550.923 (b)
1962	586.631	58.806	645.437	n.b.	586.631 (b)
1963	655.842	47.125	702.967	n.b.	655.842 (b)
1964	599.752	78.239	677.991	102	599.854
1965	689.939	69.989	759.928	4.610	694.549
1966	683.723	109.617	793.340	6.034	689.757
1967	782.534	56.850	839.384	5.649	788.183
1968	798.554	43.582	842.136	13.076	811.630
1969	820.872	17.229	838.101	7.770	828.642
1970	925.659	6.101	931.760	21.121	946.780
1971	999.749	57.880	1.057.629	13.397	1.013.146
1972	1.024.526	81.102	1.105.628	6.751	1.031.277
1973	1.187.199	101.005	1.288.204	29.741	1.216.940
1974	1.206.697	93.531	1.300.228	19.797	1.226.494
1975	1.212.476	147.540	1.360.016	46.906	1.259.382
1976	1.386.232	96.342	1.482.574	12.032	1.398.264
1977	1.433.711	139.709	1.573.420	5.284	1.438.995
1978	1.613.630	176.710	1.790.340	312	1.613.942
1979	1.597.076	277.877	1.874.953	1.259	1.598.335
1980	1.650.571	266.611	1.917.182	4.374	1.654.945

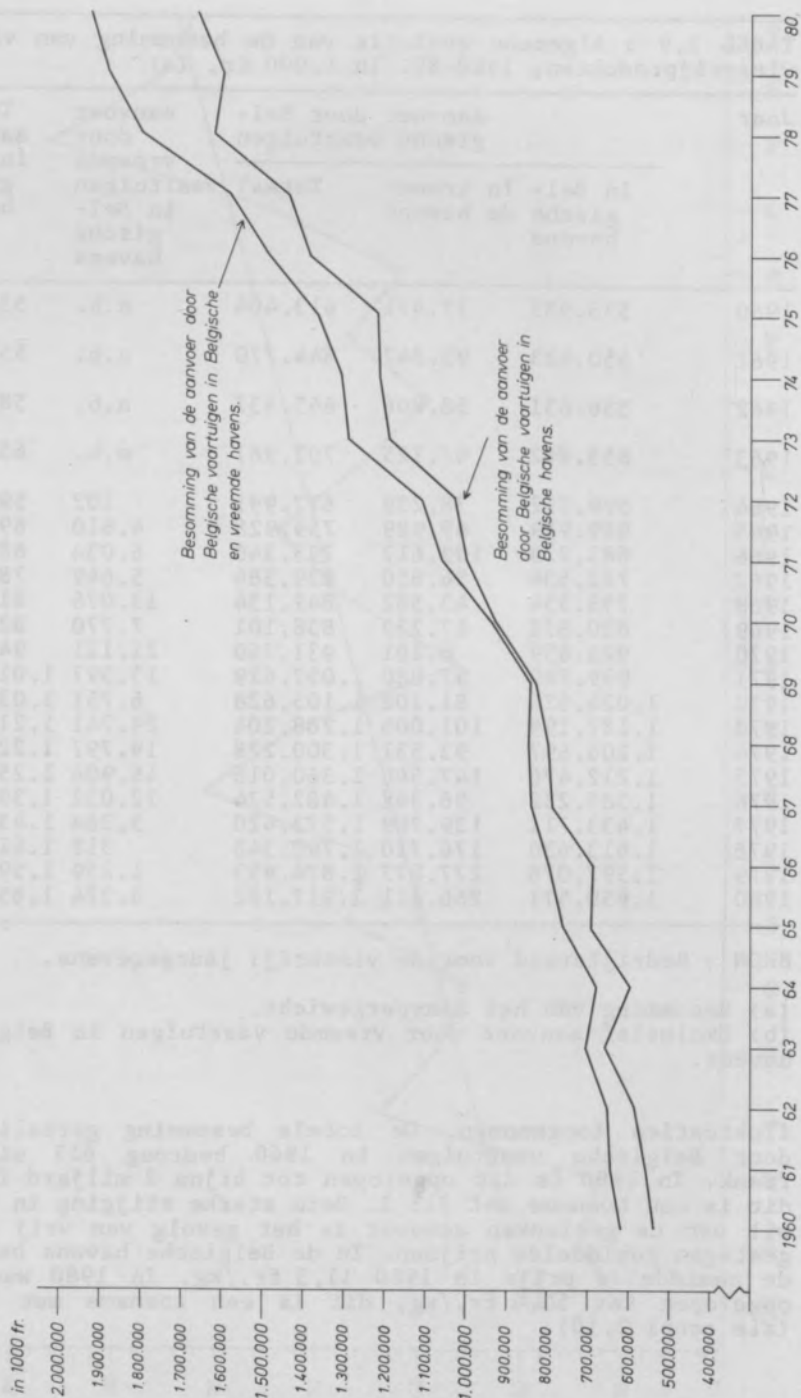
BRON : Bedrijfsraad voor de visserij; jaargegevens.

(a) Besomming van het aanvoergewicht.

(b) Exclusief aanvoer door vreemde vaartuigen in Belgische havens.

fluktuaties toegenomen. De totale besomming gerealiseerd door Belgische vaartuigen in 1960 bedroeg 613 miljoen frank. In 1980 is dit opgelopen tot bijna 2 miljard frank, dit is een toename met 213 %. Deze sterke stijging in weerwil van de geslonken aanvoer is het gevolg van vrij sterk gestegen gemiddelde prijzen. In de Belgische havens bedroeg de gemiddelde prijs in 1960 11,3 fr./kg. In 1980 was dit opgelopen tot 50,4 fr./kg, dit is een toename met 346 % (zie tabel 2.10).

Figuur 2.7: Algemene evolutie van de besomming van vis en visserijproducten, 1960-80. In 1000 fr.



TABEL 2.10: Evolutie van de gemiddelde aanvoerprijzen, 1960-80, in fr./kg.

Jaar	Aanvoer door Belgische vaartuigen			Aanvoer door vreemde vaartuigen in Belgische havens	Totale aanvoer in Belgische havens
	In Belgische havens	In vreemde de havens	Totaal		
1960	11,3	10,2	11,1	n.b.	11,3
1961	11,9	11,1	11,8	n.b.	11,9
1962	12,3	10,7	12,1	n.b.	12,3
1963	12,7	12,2	12,2	n.b.	12,7
1964	12,6	13,5	12,7	8,5	12,6
1965	14,4	14,4	14,4	11,7	14,3
1966	14,5	13,3	14,3	7,6	14,3
1967	15,2	11,6	14,8	8,4	15,1
1968	14,3	9,9	14,0	6,2	14,0
1969	16,4	12,4	16,3	6,7	16,2
1970	20,0	25,9	20,0	7,8	19,3
1971	19,9	24,1	20,1	7,1	19,5
1972	21,1	25,8	21,4	8,7	20,9
1973	27,6	30,3	27,8	17,9	27,3
1974	31,0	30,8	31,0	20,7	30,7
1975	31,6	31,3	31,6	22,2	31,1
1976	38,9	28,3	38,0	30,1	38,8
1977	40,5	31,7	39,5	21,3	40,4
1978	41,0	35,6	40,4	62,4	41,1
1979	47,6	36,2	45,5	30,0	47,6
1980	50,4	36,2	47,8	45,1	50,4

BRON : Bedrijfsraad voor de visserij; eigen berekeningen.

Meer nog dan in om het even welke andere sektor is de prijsbepaling van vis en visprodukten onderhevig aan het spel van vraag en aanbod. Er dient evenwel voor een korrekte analyse van het prijsverloop een onderscheid te worden gemaakt tussen de korte termijn (de jaarlijkse gegevens) en de lange termijn (in casu de bestudeerde periode).

Op korte termijn, dit is op jaarbasis, is de invloed van toevallige maar soms omvangrijke wijzigingen in de samenstelling van de aanvoer zeer groot. De diverse vissoorten vertonen zeer sterke prijsverschillen (6), zodat een meer- of min-aanvoer in een bepaald jaar van één of enkele vissoorten, dermate van invloed kan zijn op de globale gemiddelde prijs, dat deze, hetzij al dan niet grote schommelingen vertoont van jaar tot jaar, hetzij niet meer volledig in overeenstemming met het globale aanbod (aanvoer) evolueert (7). Zo gaat een globale aanvoerdaling van om en bij de 7 % het ene jaar samen met een daling van de gemiddelde prijs met 0,8 % (1964), het andere jaar met een stijging van 23,1 % (1976). Een globale aanvoerstijging van on-

geveer 8 % gaat in 1963 gepaard met een prijsstijging (+3,3 %), in 1968 met een prijsdaling (-5,9 %). Ter verklaring van de jaarlijkse bewegingen in de globale gemiddelde prijs dient dus dieper te worden ingegaan op de vraagstructuur en vooral de aanbodstructuur. Hiervoor wordt verwezen naar de analyse naar vissoorten.

De situatie is eenvoudiger op lange termijn. Het saldo van de jaarlijkse schommelingen in de aanvoer is over de volledige periode negatief en leverde een tendentiële daling van het globale aanbod op. Paralleel daarmee is dan ook de gemiddelde prijs trendmatig toegenomen. Tussen beide elementen wordt op lange termijn een vrij sterke korrelatie genoemd.

In de bestudeerde periode 1960-80 bedroeg de inflatie ongeveer 174 %, wat neerkomt op een jaarlijks gemiddelde van ongeveer 3 % in de jaren 60, en ongeveer 7,5 % in de jaren 1970-80. De gemiddelde visprijzen stegen telkens iets sneller : de gemiddelde jaarlijkse groeivoet bedroeg ongeveer 4 % in de jaren 60 en ongeveer 11 % in de periode 1970-80. Deze groeiversnelling in de jaren zeventig - periode van hoge inflatie - blijkt zeer duidelijk uit grafiek 2.8. In reële termen uitgedrukt (zie tabel 2.11) steeg de prijs van de visserijproducten over de volledige periode met ongeveer 63 % (aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens).

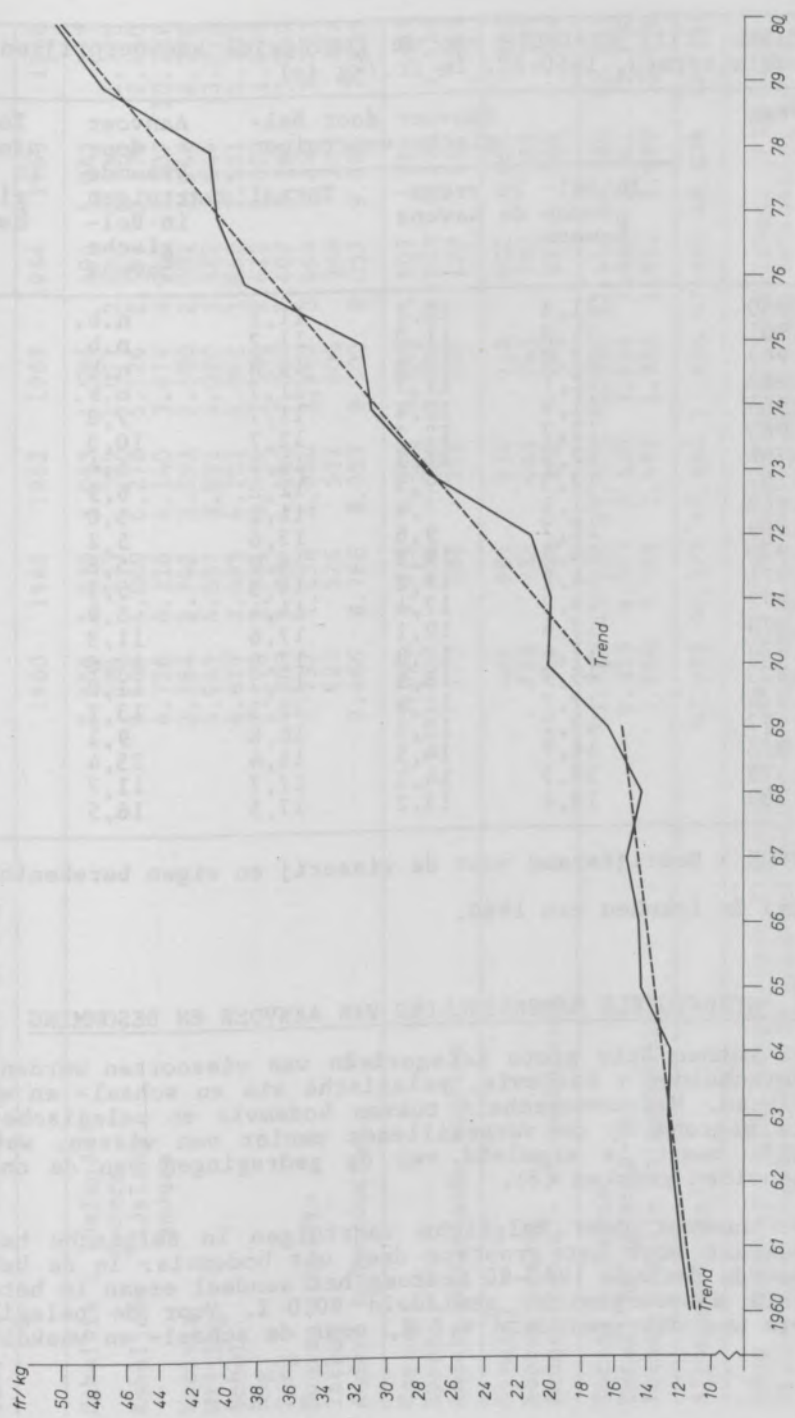
De soms sterke afwijkingen in de gemiddelde prijzen van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens en vreemde havens, en ook deze van de aanvoer door vreemde vaartuigen in België, zijn aan zeer diverse factoren te wijten : de aldaar geldende prijzen - die door een vaak andere aanbodstructuur en vooral andere vraagstructuur tot stand komen -, de samenstelling van deze aanvoer, en de koerswijzigingen van de nationale munten.

4. DE AANVOER EN BESOMMING NAAR VISSOORT

Bij de analyse van de aanvoer naar vissoort werd een beperkte keuze gemaakt uit de ruime variëteit aan vissoorten die door de Belgische vaartuigen worden aangevoerd. Voor de bodemvis betreft het : schelvis, kabeljauw, koolvis, wijting, schol (pladijs), rog, tong, Noorse schelvis en tarbot. Bij de pelagische vis worden haring en sprat afzonderlijk behandeld, en bij de schaal- en weekdieren gaat het om garnaal en Noorse kreeft (langoestine). Het betreft voor iedere categorie de belangrijkste soorten.

De tabellen 2.12 tot 2.14 verschaffen de jaarlijkse gegevens over aanvoer, totale besomming en gemiddelde prijs per kg over de periode 1960-80. Deze gegevens hebben steeds betrekking op het aanvoergewicht. De detailanalyse naar vissoort is beperkt tot de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens.

Figuur 2.8: Evolutie van de gemiddelde prijs/kg van de totale aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens, 1960-80.



TABEL 2.11: Evolutie van de gemiddelde aanvoerprijzen, in reële termen, 1960-80. In fr./kg (a)

Jaar	Aanvoer door Belgische vaartuigen			Aanvoer door vreemde vaartuigen in Belgische havens	Totale aanvoer in Belgische havens
	In Belgische havens	In vreemde havens	Totaal		
1960	11,3	10,2	11,1	n.b.	11,3
1961	11,8	11,0	11,7	n.b.	11,8
1962	12,0	10,4	11,8	n.b.	12,0
1963	12,1	11,7	11,7	n.b.	12,1
1964	11,6	12,4	11,7	7,8	11,6
1965	12,7	12,7	12,7	10,3	12,6
1966	12,3	11,3	12,1	6,4	12,1
1967	12,5	9,5	12,2	6,9	12,4
1968	11,5	7,9	11,2	5,0	11,2
1969	12,7	9,6	12,6	5,2	12,5
1970	14,9	19,2	14,9	5,8	14,3
1971	14,2	17,2	14,3	5,1	13,9
1972	14,2	17,4	14,4	5,9	14,1
1973	17,4	19,1	17,6	11,3	17,2
1974	17,4	17,3	17,4	11,6	17,2
1975	15,7	15,5	15,7	11,0	15,5
1976	17,7	12,9	17,3	13,7	17,7
1977	17,2	13,5	16,8	9,1	17,2
1978	16,7	14,5	16,4	25,4	16,7
1979	18,5	14,1	17,7	11,7	18,5
1980	18,4	13,2	17,5	16,5	18,4

BRON : Bedrijfsraad voor de visserij en eigen berekeningen.

(a) In franken van 1960.

A. STRUKTURELE SAMENSTELLING VAN AANVOER EN BESOMMING

Er kunnen drie grote categorieën van vissoorten worden onderscheiden : bodemvis, pelagische vis en schaal- en weekdieren. Het onderscheid tussen bodemvis en pelagische vis is gegrond op de verschillende manier van vissen, wat op zijn beurt is afgeleid van de gedragingen van de onderscheiden soorten (8).

De aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens bestaat voor het grootste deel uit bodemvis. In de bestudeerde periode 1960-80 bedroeg het aandeel ervan in het totale aanvoergewicht gemiddeld 90,0 %. Voor de pelagische vis was dit gemiddeld 4,6 %, voor de schaal- en weekdieren

TABEL 2.12 : Aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens naar belangrijkste vissoorten, 1960-80. Aanvoergewicht in ton

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Schelvis : IJsland	2.559	2.870	3.083	1.584	694	1.047	567
Andere	584	553	522	1.071	2.682	1.751	1.125
Kabeljauw : IJsland	3.545	4.060	6.278	5.126	2.597	3.176	2.440
Andere	4.726	4.316	4.140	3.614	4.962	10.307	10.186
Koolvis	2.264	2.742	2.293	2.550	2.002	1.968	2.279
Wijting	4.945	4.537	3.891	4.020	3.382	3.649	3.972
Schol	4.677	3.495	4.152	5.092	3.860	3.531	5.307
Rog	2.178	2.261	2.432	2.340	2.412	2.013	1.478
Tong	4.202	3.769	4.160	7.567	2.407	3.161	3.950
Noorse schelvis	1.757	2.236	4.084	3.960	3.494	3.843	3.783
Tarbot	627	525	531	605	368	337	312
Andere bodemsoorten	9.466	8.766	8.359	8.302	9.053	9.485	7.835
Haring	3.694	3.275	1.366	1.836	1.607	786	427
Sprot	507	436	796	1.899	6.074	1.170	1.424
Andere pelagische soorten	172	386	358	201	159	185	249
Garnaal	461	961	574	915	901	866	961
Noorse kreeft	758	881	665	765	787	535	705
Andere schaal- en weekdieren	447	303	202	206	223	268	304
Totaal bodemvis	41.530	40.130	43.925	45.831	37.913	44.268	43.234
Totaal pelagische vis	4.373	4.097	2.520	3.936	7.841	2.141	2.100
Totaal schaal- en weekdieren	1.666	2.145	1.441	1.886	1.911	1.669	1.970
Algemeen totaal	47.569	46.372	47.886	51.654	47.665	48.078	47.304

BRON : 1960-67 : NIS, Statistisch Tijdschrift. 1968-71 : NIS, Landbouwstatistieken. 1972-80 : Dienst voor Zeevisserij. De gegevens verstrekt door NIS na 1971 hebben enkel betrekking op de verhandelde hoeveelheid en niet op het aanvoergewicht.

TABEL 2.12 : Aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens naar belangrijkste vissoorten, 1960-80. Aanvoergewicht in ton (vervolg 1)

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Schelvis : IJsland	731	909	793	962	1.067	602	687
Andere	825	729	3.537	3.192	822	1.354	1.993
Kabeljauw : IJsland	1.990	2.956	2.292	2.509	2.422	1.890	864
Andere	13.879	17.382	11.822	7.796	16.587	17.745	10.219
Koolvis	2.467	2.804	3.570	3.608	3.028	2.069	1.979
Wijting	4.060	4.383	3.341	3.482	2.540	2.668	3.292
Schol	6.189	5.396	4.516	4.779	4.595	4.541	4.733
Rog	1.343	1.882	2.327	2.193	1.869	1.615	1.755
Tong	4.942	4.271	3.712	3.840	3.834	2.727	2.825
Noorse schelvis	3.771	4.120	3.229	2.120	2.674	2.406	1.577
Tarbot	348	315	255	217	216	177	163
Andere bodemsoorten	7.974	8.239	7.172	7.831	7.668	6.979	7.660
Haring	357	135	454	750	654	1.287	2.030
Sprot	435	402	405	528	125	118	148
Andere pelagische soorten	208	127	206	65	128	203	147
Garnaal	1.294	957	1.371	1.363	904	867	1.615
Noorse kreeft	477	456	450	460	363	287	375
Andere schaal- en weekdieren	396	454	506	697	674	932	912
Totaal bodemvis	48.519	53.386	46.566	42.529	47.322	44.773	37.747
Totaal pelagische vis	1.000	663	1.065	1.343	907	1.608	2.325
Totaal schaal- en weekdieren	2.122	1.867	2.327	2.520	1.941	2.086	2.902
Algemeen totaal	51.641	55.916	49.958	46.392	50.170	48.467	42.974

TABEL 2.12 : Aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens naar belangrijkste vissoorten, 1960-80. Aanvoergewicht in ton (vervolg 2)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Schelvis : IJsland	771	879	1.025	703	616	495	410
Andere	1.061	1.709	1.734	1.826	948	426	640
Kabeljauw : IJsland	1.101	1.595	799	1.187	976	706	180
Andere	9.299	6.330	6.576	8.648	14.213	9.564	7.340
Koolvis	2.262	1.499	1.559	1.245	932	644	593
Wijting	3.045	3.215	2.625	2.942	2.894	3.504	2.776
Schol	4.485	3.699	3.569	4.569	3.973	4.467	4.820
Rog	1.489	1.392	1.589	1.339	1.398	1.440	1.271
Tong	2.526	2.660	3.110	2.965	2.639	3.437	3.368
Noorse schelvis	1.992	1.671	1.452	1.323	1.469	1.242	1.143
Tarbot	150	161	188	168	181	189	179
Andere bodemssoorten	7.137	7.511	6.077	5.655	6.531	5.126	5.111
Haring	603	2.357	1.389	54	1	2	990
Sprot	34	0	0	0	0	1	1
Andere pelagische soorten	176	199	310	63	25	28	1.497
Garnaal	1.264	1.565	1.607	900	614	909	930
Noorse kreeft	426	434	430	456	568	300	570
Andere schaal- en weekdieren	1.140	1.491	1.596	1.370	1.333	1.081	944
Totaal bodemvis	35.318	32.321	30.303	32.570	36.770	31.240	27.831
Totaal pelagische vis	813	2.556	1.699	118	26	31	2.488
Totaal schaal- en weekdieren	2.830	3.440	3.633	2.726	2.515	2.290	2.444
Algemeen totaal	38.961	38.317	35.635	35.414	39.311	33.561	32.763

TABEL 2.13 : Totale besomming van de aanvoer door de Belgische vaartuigen in Belgische havens naar belangrijkste vissoorten, 1960-80. In miljoen frank (a)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Schelvis : IJsland	24,2	26,1	27,8	17,4	9,2	12,3	7,1
Andere	4,6	4,1	3,8	6,6	14,8	11,4	9,1
Kabeljauw : IJsland	31,6	37,5	51,6	45,1	28,9	31,4	23,5
Andere	47,2	48,2	45,9	39,7	53,3	91,8	104,3
Koolvis	15,4	22,9	19,5	22,9	17,9	18,4	19,6
Wijting	26,5	25,2	22,8	23,7	22,7	22,4	23,4
Schol	38,6	32,2	33,1	36,2	32,1	35,2	45,9
Rog	20,6	22,2	25,0	22,5	26,1	24,1	22,9
Tong	157,3	152,0	165,9	241,7	176,3	208,3	203,4
Noorse schelvis	13,5	17,2	30,3	31,8	30,1	35,5	36,1
Tarbot	18,9	18,4	19,3	20,0	16,3	17,4	16,6
Andere bodemsoorten	80,5	82,0	82,0	85,1	108,0	114,2	100,3
Haring	15,4	13,4	11,8	8,7	7,4	5,8	2,9
Sprot	3,1	2,8	3,5	6,4	11,9	5,5	6,5
Andere pelagische soorten	0,7	1,1	1,4	0,8	0,7	0,8	0,7
Garnaal	20,0	25,9	25,2	27,3	22,8	35,7	39,7
Noorse kreeft	15,7	17,6	15,5	17,3	18,3	16,4	18,8
Andere schaal- en weekdieren	2,1	1,9	2,0	2,6	3,2	3,3	2,7
Totaal bodemvis	479,0	488,1	527,3	592,7	535,5	622,4	612,3
Totaal pelagische vis	19,1	17,4	16,7	15,9	20,0	12,1	10,1
Totaal schaal- en weekdieren	37,8	45,4	42,7	47,3	44,3	55,4	61,2
Algemeen totaal	535,9	550,9	586,6	655,8	599,8	689,9	683,7

BRON : 1960-71 : NIS, Statistisch Tijdschrift en Landbouwstatistieken. 1972-80 : Dienst voor Zeevisserij.

(a) Het betreft de besomming van het aanvoergewicht.

TABEL 2.13 : Totale besomming van de aanvoer door de Belgische vaartuigen in Belgische havens naar belangrijkste vissoorten, 1960-80. In miljoen frank (a) (vervolg I)

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Schelvis : IJsland	7,3	8,2	7,8	11,4	13,0	8,7	12,3
Andere	6,7	5,4	21,5	22,9	8,3	13,6	25,8
Kabeljauw : IJsland	17,4	23,0	25,0	34,4	30,9	27,6	18,1
Andere	133,5	160,5	153,3	114,8	204,2	281,9	247,8
Koolvis	19,4	21,2	28,9	33,3	31,8	22,9	27,6
Wijting	26,4	26,0	24,9	30,9	26,7	31,1	45,4
Schol	46,3	40,6	39,1	47,9	52,1	59,8	82,2
Rog	22,1	28,3	36,8	39,6	37,1	39,4	42,2
Tong	270,5	242,6	241,1	327,6	332,9	260,6	336,9
Noorse schelvis	36,8	38,1	35,5	31,5	37,8	38,9	34,4
Tarbot	18,8	19,1	17,0	17,0	18,2	17,9	16,8
Andere bodemsoorten	107,1	111,3	106,8	126,0	126,1	132,2	158,6
Haring	2,6	1,3	2,9	5,6	5,4	10,3	20,8
Sprot	2,1	1,4	2,7	1,9	0,8	0,5	0,9
Andere pelagische soorten	0,8	0,8	1,2	0,6	0,8	1,4	1,1
Garnaal	43,1	46,2	51,6	52,4	48,0	48,4	78,4
Noorse kreeft	17,8	20,4	19,7	21,2	19,0	18,9	25,5
Andere schaal- en weekdieren	3,8	4,2	5,1	6,7	6,6	10,4	12,5
Totaal bodemvis	712,3	724,2	737,7	837,3	919,2	934,6	1.048,1
Totaal pelagische vis	5,5	3,5	6,8	8,1	7,0	12,2	22,8
Totaal schaal- en weekdieren	64,7	70,8	76,4	80,3	73,6	77,7	116,4
Algemeen totaal	782,5	798,6	820,9	925,7	999,7	1.024,5	1.187,2

TABEL 2.13 : Totale besomming van de aanvoer door de Belgische vaartuigen in Belgische havens naar belangrijkste vissoorten, 1960-80. In miljoen frank (a) (vervolg 2)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Schelvis : IJsland	16,1	15,6	22,9	18,4	16,1	15,1	11,6
Andere	18,2	27,3	32,9	43,0	23,2	11,3	16,2
Kabeljauw : IJsland	28,7	31,7	21,4	35,6	28,1	22,5	5,7
Andere	259,9	162,1	174,4	231,8	373,9	310,4	244,9
Koolvis	41,8	25,4	29,4	33,2	23,6	17,0	16,6
Wijting	48,3	50,4	49,9	58,9	53,5	61,7	51,0
Schol	89,9	81,4	81,7	99,0	100,1	117,0	117,7
Rog	41,1	40,4	45,6	46,3	53,4	55,3	53,9
Tong	296,4	350,7	506,9	457,9	429,1	587,1	667,0
Noorse schelvis	48,4	41,4	40,5	42,3	49,3	43,3	39,4
Tarbot	16,6	21,1	26,6	25,1	29,6	31,5	35,3
Andere bodemsoorten	168,6	188,1	188,5	183,1	285,9	193,1	207,5
Haring	9,3	23,3	15,3	0,7	0,0	0,1	13,3
Sprot	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andere pelagische soorten	1,5	1,4	2,5	0,6	0,2	0,3	12,9
Garnaal	79,0	94,2	82,5	81,5	56,1	63,0	75,0
Noorse kreeft	26,5	34,7	39,3	46,0	59,2	39,7	58,6
Andere schaal- en weekdieren	16,1	23,2	25,9	30,3	32,2	28,6	23,9
Totaal bodemvis	1.074,0	1.035,5	1.220,8	1.274,6	1.465,8	1.465,3	1.466,8
Totaal pelagische vis	11,1	24,8	17,7	1,3	0,2	0,4	26,2
Totaal schaal- en weekdieren	121,6	152,2	147,7	157,8	147,5	131,4	157,5
Algemeen totaal	1.206,7	1.212,5	1.386,2	1.433,7	1.613,6	1.597,1	1.650,6

TABEL 2.14 : Aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens, 1960-80. Gemiddelde prijs per kg. In frank (a)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Schelvis : IJsland	9,5	9,1	9,0	11,0	13,2	11,7	12,5	9,9	9,0	9,8	11,9
Andere	7,8	7,4	7,3	6,2	5,5	6,5	8,0	8,2	7,4	6,1	7,2
Kabeljauw : IJsland	8,9	9,2	8,2	8,8	11,1	9,9	9,6	8,8	7,8	10,9	13,7
Andere	10,0	11,2	11,1	11,0	10,7	8,9	10,2	9,6	9,2	13,0	14,7
Koolvis	6,8	8,3	8,5	9,0	8,9	9,3	8,6	7,9	7,6	8,1	9,2
Wijting	5,4	5,6	5,9	5,9	6,7	6,1	5,9	6,5	5,9	7,5	8,9
Schol	8,3	9,2	8,0	7,1	8,3	10,0	8,7	7,5	7,5	8,7	10,0
Rog	9,5	9,8	10,3	9,6	10,8	12,0	15,5	16,4	15,0	15,8	18,1
Tong	37,5	40,3	39,9	31,9	73,2	65,9	51,5	54,7	56,8	64,9	85,3
Noorse schelvis	7,7	7,7	7,4	8,0	8,6	9,2	9,5	9,8	9,3	11,0	14,9
Tarbot	30,2	35,1	36,4	33,0	44,2	51,7	53,4	54,1	60,7	66,8	78,2
Andere bodemssoorten	8,5	9,4	9,8	10,2	11,9	12,0	12,8	13,4	13,5	14,9	16,1
Haring	4,2	4,1	8,7	4,7	4,6	7,3	6,9	7,1	9,9	6,4	7,5
Sprot	6,1	6,5	4,4	3,4	2,0	4,7	4,6	4,8	3,5	6,7	3,6
Andere pelagische soorten	3,8	2,8	3,8	3,8	4,4	4,4	2,8	3,9	6,1	5,7	8,5
Garnaal	43,5	26,9	43,9	29,9	25,3	41,2	41,3	34,5	48,3	37,7	38,4
Noorse kreeft	20,7	20,0	23,3	22,6	23,2	30,6	26,7	37,4	44,8	43,7	46,0
Andere schaal- en weekdieren	4,6	6,4	10,0	12,8	14,3	12,4	9,0	9,6	9,2	10,1	9,6
Totaal bodemvis	11,5	12,2	12,0	12,9	14,1	14,1	14,2	14,7	13,6	15,8	19,7
Totaal pelagische vis	4,4	4,2	6,6	4,0	2,6	5,7	4,8	5,5	5,3	6,4	6,0
Totaal schaal- en weekdieren	22,7	21,2	29,6	25,1	23,2	33,2	31,1	30,5	37,9	32,8	31,9
Algemeen totaal	11,3	11,9	12,3	12,7	12,6	14,4	14,5	15,2	14,3	16,4	20,0

BRON : NIS, Dienst voor Zeevisserij en eigen berekeningen.

(a) Het betreft de gemiddelde prijs van het aanvoergewicht.

TABEL 2.14 : Aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens, 1960-80. Gemiddelde prijs per kg. In frank (a) (vervolg)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Schelvis : IJsland	12,2	14,5	17,9	20,9	17,7	22,3	26,2	26,1	30,5	28,3
Andere	10,1	10,0	12,9	17,2	16,0	19,0	23,5	24,5	26,5	25,3
Kabeljauw : IJsland	12,8	14,6	20,9	26,1	19,9	26,8	30,0	28,8	31,9	31,7
Andere	12,3	15,9	24,2	27,9	25,6	26,5	26,8	26,3	32,5	33,4
Koolvis	10,5	11,1	13,9	18,5	16,9	18,9	26,7	25,3	26,4	28,0
Wijting	10,5	11,7	13,8	15,9	15,7	19,0	20,0	18,5	17,6	18,4
Schol	11,3	13,2	17,4	20,0	22,0	22,9	21,7	25,2	26,2	24,4
Rog	19,8	24,4	24,0	27,6	29,0	28,7	34,6	38,2	38,4	42,4
Tong	86,8	95,6	119,3	117,3	131,8	163,0	154,4	162,6	170,8	198,0
Noorse schelvis	14,1	16,2	21,8	24,3	24,8	27,9	32,0	33,6	34,9	34,5
Tarbot	84,1	101,1	103,1	110,7	131,1	141,5	149,4	163,5	166,7	197,2
Andere bodemssoorten	16,4	18,9	20,7	23,6	25,0	31,0	32,4	43,8	37,7	40,6
Haring	8,3	8,0	10,2	15,4	9,9	11,0	13,0	30,7	50,0	13,4
Sprot	6,1	4,2	6,1	8,8	-	-	-	-	-	-
Andere pelagische soorten	6,4	6,9	7,5	8,5	7,0	8,1	9,5	8,0	10,7	8,6
Garnaal	53,1	55,8	48,5	62,5	60,2	51,3	90,6	91,4	69,3	80,6
Noorse kreeft	52,3	65,9	68,0	62,2	80,0	91,4	100,9	104,2	132,3	102,8
Andere schaal- en weekdieren	9,8	11,2	13,7	14,1	16,1	16,2	22,1	24,2	26,5	25,3
Totaal bodemvis	19,4	20,9	27,8	30,4	32,0	40,3	39,1	39,9	46,9	52,7
Totaal pelagische vis	7,7	7,6	9,8	13,6	9,7	10,4	11,1	10,4	13,1	10,5
Totaal schaal- en weekdieren	37,9	37,2	40,1	43,0	44,2	40,7	57,9	58,7	57,4	64,4
Algemeen totaal	19,9	21,1	27,6	31,0	31,6	38,9	40,5	41,0	47,6	50,4

5,4 %. De structuur van de aanvoer heeft zich in feite grondig gewijzigd in de jaren vóór 1960. Anno 1946 bestond de meerderheid van de aanvoer (55,3 %) uit pelagische vis. Dit grote aandeel is jaar na jaar afgenomen - de korte heropflakking in de jaren 1953-55 niet te na gesproken - en maakt op het einde van de jaren 70 nog een miniem percentage uit van de totale aanvoer (0,1 % in 1979). De oorzaken van de aftakeling van de pelagische visserij zijn zeer divers : "de expansie van dit soort visserij wordt afgeremd door het seizoengebonden en wisselvallig karakter ervan, door de onzekerheid over de vangsten, door de invoering van quota en tijdelijk vangstverbod, en door de grotere bestaanszekerheid die inherent is aan het uitoefenen van een continue vorm van visserij, in casu de visserij op bodemvis" (9). De complete aftakeling in de jaren 1977, 1978 en 1979 is een rechtstreeks gevolg van het invoeren van een vangstverbod op haring, die doorgaans in alle jaren de belangrijkste komponent vormt van de pelagische visserij. Het waren trouwens de verminderde vangsten van de laatste jaren die aanleiding hebben gegeven tot dit vangstverbod in 1977, dat tot doel had de haringstock terug te laten aangroeien.

De visserij op schaal- en weekdieren is traditioneel een kleine, doch vrij stabiele tak van de visserijbedrijvigheid. Ten gevolge van de sterkere aanvoerdaling van bodemvis, en vooral ten gevolge van het quasi verdwijnen van de pelagische visserij, is het aandeel van de schaal- en weekdieren in het totale aanvoergewicht de laatste jaren sterk toegenomen (gemiddeld 7,7 % over de periode 1976-80), dit niettegenstaande de lichte daling van het aanvoergewicht.

De totale besomming bestaat in de bestudeerde periode 1960-80 gemiddeld voor 89,7 % uit de opbrengst van de bodemvis, een cijfer dat dus vrij goed overeenstemt met het aandeel in het aanvoergewicht (90,0 %). De schaal- en weekdieren, die gemiddeld slechts 5,4 % uitmaken van de aanvoer, realiseren daarentegen gemiddeld 8,8 % van de totale besomming, dit ten gevolge van de vrij hoge prijzen van vooral garnaal en Noorse kreeft (zie verder). De tegengestelde situatie doet zich voor bij de pelagische visserij, waar het aandeel in de besomming (gemiddeld 1,5 %) zelfs heel wat lager ligt dan het aandeel in de aanvoer (gemiddeld 4,6 %).

De Belgische zeevisserij wordt niet alleen gekenmerkt door een sterke specialisatie op bodemvis, binnen de diverse categorieën is er tevens een sterke oriëntatie op bepaalde vissoorten waar te nemen.

Gemiddeld ongeveer 30,0 % van het aanvoergewicht aan bodemvis bestaat uit kabeljauw. De twee volgende belangrijke bodemsoorten zijn schol (pladijs) (gemiddeld 11,4 %) en tong (gemiddeld 9,0 %). Deze drie soorten vormen in de bestudeerde periode gemiddeld ongeveer de helft van de totale aanvoer aan bodemvis. Qua besomming vormt tong de belangrijkste soort. Gemiddeld 34,7 % van de totale besomming aan bodemvis wordt door tong opgebracht. De reden hiervoor ligt in hoofdzaak bij de zeer hoge prijs die voor deze vissoort

wordt geboden (cfr. infra). Kabeljauw en schol nemen respectievelijk gemiddeld 21,2 % en 6,8 % van de besomming aan bodemvis voor hun rekening. Samen met tong betekent dit 62,7 % !

Ook bij de pelagische visserij is er een sterke concentratie waar te nemen. De haringvisserij neemt gemiddeld over de periode 1960-76 (tot vóór de haringstop) 57,9 % van het aanvoergewicht en 65,3 % van de totale besomming aan pelagische vis voor haar rekening. Het resterende deel werd grotendeels opgenomen door de sprotvisserij : gemiddeld 30,3 % van de aanvoer, en 25,1 % van de besomming (cijfers over de periode 1960-76). Vanaf het jaar 1975 wordt evenwel geen sprot meer gevangen, zodat eveneens ten gevolge van de haringstop, de pelagische visserij nu in hoofdzaak uit andere variëteiten bestaat (horsmakreel, makreel en andere).

De visserij op schaal- en weekdieren tenslotte bestaat gemiddeld uit 45,0 % garnaal en 25,1 % Noorse kreeft (aanvoergewicht). In procent van de totale besomming aan schaal- en weekdieren betekent dit respectievelijk 58,8 % en 30,6 %.

B. EVOLUTIE VAN AANVOER EN BESOMMING NAAR VISSOORT

Uit het vorige is gebleken dat de Belgische zeevisserij sterk georiënteerd is op een beperkt aantal vissoorten. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de evolutie van de totale aanvoer en besomming in vrij ruime mate door de evolutie in de aanvoer van deze vissoorten wordt bepaald, althans op korte termijn (jaargegevens). Meer bepaald is kabeljauw van doorslaggevend belang voor de fluktuaties in het aanvoergewicht, en is tong van groot belang voor de evolutie van de besomming op korte termijn.

1. De jaarlijkse evolutie van de totale aanvoer en besomming

De jaarlijkse wijzigingen in de totale aanvoer, dit wil zeggen zowel stijgingen als dalingen, worden quasi uitsluitend bepaald door de wijzigingen in de aanvoer van bodemvis. Het gebeurt niet zelden dat de aanvoer van pelagische vis en schaal- en weekdieren in tegenovergestelde richting evolueert (steeds op jaarbasis beschouwd). Enkel in 1977 is de eerder kleine aanvoerdaling uitsluitend het gevolg van de sterk verminderde haringvangst (vangstverbod) en garnalaanvoer.

Er dient op gewezen te worden dat lang niet alle vissoorten in dezelfde richting evolueren als de globale aanvoer of de aanvoer per grote categorie. Positieve en negatieve evoluties komen voor en resulteren in een globale stijging of daling. Alleen de vissoorten die in een gegeven jaar in dezelfde richting evolueren als de globale aanvoer (c.q. besomming) en daar in belangrijke mate hebben toe bijgedragen, worden hier expliciet vermeld. Zo kende de aanvoer van bodemvis in 1977 een toename met 7,5 %, doch deze toename werd tenietgedaan door de daling bij de pelagische vis en

schaal- en weekdieren, wat uiteindelijk in een negatieve evolutie van de globale aanvoer resulteerde. De aanvoerdaling is op deze manier uitsluitend het gevolg van de afname in deze laatste twee soorten, meer bepaald haring en garnaal.

Uit de analyse van de globale aanvoer op lange termijn (zie hoger) is gebleken dat tot en met 1971 de totale visaanvoer relatief stabiel was en schommelde rond de 47.500 ton. Een drietal jaren maakten daarop een uitzondering. In 1963 was er een toename met 7,9 %, wat de totale aanvoer op 51.654 ton bracht. Dit was in hoofdzaak het gevolg van de sterk gestegen tongvangsten (van 4.160 ton in 1962 tot 7.567 ton in 1963) en in mindere mate van de toegenomen scholaanvoer.

De sterke achteruitgang van de aanvoer van tong en IJslandse kabeljauw brachten de totale aanvoergegevens in 1964 terug op het normale niveau. 1967 (51.641 ton) en 1968 (55.916 ton) waren eveneens uitzonderlijk goede jaren qua aanvoer. In beide jaren was de hoofdoorzaak vooral de sterke toename van de aanvoer van niet-IJslandse kabeljauw (10.186 ton in 1966; 13.879 ton in 1967 en 17.382 ton in 1968). Ook de stijgingen van schol- en tongaanvoer in 1967 en van de aanvoer van rog en IJslandse kabeljauw in 1968 speelden een belangrijke rol.

De dalingen in de volgende twee jaar (1969-70) waren vooral het gevolg van de achteruitgang van de niet-IJslandse kabeljauw en de Noorse schelvis. De forse stijging van de schelvisvangst (niet-IJsland) in 1969 kon dit verlies niet compenseren.

In 1971 wordt voor de laatste maal 50.000 ton bereikt, dit ten gevolge van de opnieuw sterk toegenomen aanvoer van niet-IJslandse kabeljauw (16.587 ton) en in weerwil van de sterke daling van de niet-IJslandse schelvis.

Van dan af valt er een trendmatige daling waar te nemen, weerom meestal ten gevolge van de evolutie in de aanvoer van niet-IJslandse kabeljauw. In 1977 is zoals gezegd uitsluitend de haring- en garnaalvangst verantwoordelijk voor de totale afname. In 1978 tenslotte wordt terug een grote hoeveelheid niet-IJslandse kabeljauw aangevoerd, wat aanleiding geeft tot een zeer goede totale vangst (39.311 ton).

De pelagische visserij en deze op schaal- en weekdieren werpen zoals gezegd te weinig gewicht in de schaal om de totale aanvoer in belangrijke wijze te kunnen beïnvloeden. Bovendien evolueren ze doorgaans in tegengestelde richting.

Binnen deze categorieën wordt de globale aanvoer evenwel ook vooral door de hoger vermelde specialiteiten bepaald. Bij de pelagische vis is dit doorgaans haring, zij het in een aantal jaren eveneens de sprotvisserij (1963-65, 1967, 1971). Bij de schaal- en weekdieren betreft het in de meeste gevallen de garnaalaanvoer, doch ook in een aantal jaren de aanvoer van Noorse kreeft en zelfs overige variëteiten.

De verklaring van de jaarlijkse wijzigingen in de globale besomming is heel wat complexer. De wijzigingen zijn immers de resultante van de werking van twee factoren die bovendien interdependent zijn. Ze kunnen het gevolg zijn van een loutere aanvoerwijziging (bij konstante prijs) of van een loutere prijswijziging (bij konstante aanvoer) van bepaalde soorten. Doorgaans komen de twee samen voor, vermits aanvoerwijzigingen in de regel prijsvariatiës uitlokken.

De prijsdifferentiatie tussen de diverse vissoorten is vaak van groot belang voor het uiteindelijke effect op de totale besomming. Een kleine aanvoerwijziging van een visproduct met hoge prijs kan dikwijls meer effect sorteren dan een grote aanvoerwijziging bij een andere vissoort met een veel lagere prijs. Een typisch voorbeeld hiervan is tong : hoewel de fluktuaties in de aanvoer ervan veruit zo omvangrijk niet zijn als die van de kabeljauw, is de invloed op de globale besomming aan bodemvis vaak heel wat groter, omwille van de veel hogere prijs van tong.

Ook voor wat de besomming betreft wordt vastgesteld dat vooral de fluktuaties in de besomming aan bodemvis de jaarlijkse schommelingen in de globale besomming bepalen. Evenwel is gezien de hogere prijzen van schaal- en weekdieren, het effect op de besomming heel wat groter dan dit voor het aanvoergewicht het geval was.

De jaarlijkse besomming aan bodemvis wordt andermaal vooral door de vissoorten kabeljauw (niet-IJsland) en tong beïnvloed. Voor kabeljauw is dit in eerste instantie het gevolg van de aanzienlijke aanvoerfluktuaties en in mindere mate van prijsfluktuaties, voor tong gelden beide factoren, doch in vergelijking met kabeljauw is hier het effect van de hogere prijs en van de grotere prijsfluktuaties heel wat sterker.

De invloed van niet-IJslandse kabeljauw en tong is vooral merkbaar in de jaren van sterke toename van de besomming aan bodemvis. Voor het jaar 1973 betreft het bijvoorbeeld een zuivere prijsstijging bij ongeveer konstante aanvoer van tong, terwijl het voor het jaar 1978 een zuivere aanvoerstijging betreft bij ongeveer konstante prijs van niet-IJslandse kabeljauw. In de jaren met kleinere wijzigingen in de globale besomming aan bodemvis spelen ook andere vissoorten een rol : koolvis, IJslandse kabeljauw, rog, Noorse schelvis en schol.

Voor de pelagische visserij is de jaarlijkse evolutie in de besomming doorgaans vrij negatief, en in de meeste jaren terug te brengen tot het verloop van de besomming aan haring. Bij de schaal- en weekdieren zijn het weerom garnaal en Noorse kreeft die de jaarlijkse schommelingen in de globale besomming bepalen.

2. De evolutie op lange termijn naar vissoort

In het vorige deel werd de evolutie op korte termijn (jaar-

gegevens) van aanvoer en besomming van de totale visserijbedrijvigheid en van de grote categorieën, verklaard aan de hand van de fluktuaties in aanvoer en besomming van de voornaamste vissoorten. In onderhavig deel wordt de evolutie op lange termijn (1960-80) voor elke beschouwde vissoort nader onderzocht.

Ten einde al te toevallige invloeden te neutraliseren (bv. haringstop) werden voor de evolutie over de volledige periode de gemiddelden berekend van de eerste vijf jaar (1960-64) en de laatste vijf jaar (1976-80).

a. Aanvoer

Op deze wijze berekend (tabel 2.15) kende de totale aanvoer over de periode 1960-80 een daling met 26,7 %. De totale aanvoerdaling bij de bodemvis was van dezelfde grootte: -24,2 %. Het sterkst werd de pelagische visserij getroffen met een globale achteruitgang van 80,8 %, terwijl de schaal- en weekdieren met een toename van 50,4 % de enige categorie vormen die vooruitgang boekte.

Bijna alle onderscheiden soorten bodemvis kennen een daling van de aanvoer. Alleen de niet-IJslanse kabeljauw heeft over de periode 1960-80 een ruime aanvoerstijging gekend (+113,0 %). Er dient evenwel meteen te worden aangestipt dat het aanvoervolume van deze vissoort in de subperiode 1976-80 ook reeds heel wat kleiner is dan in de topjaren 1965-74. Twee andere soorten bodemvis geven een status quo te zien: de niet-IJslanse schelvis (+3,0 %) en de scholte (+0,6 %). De daling bij de overige bodemvissen varieert van 29,0 % (wijting) tot 82,2 % (IJslanse kabeljauw). Een opmerkelijke vaststelling is dat alle IJslanse soorten, te weten IJslanse schelvis, IJslanse kabeljauw, koolvis en Noorse schelvis, die ook in hoofdzaak in IJslanse wateren gevangen worden, de sterkste teruggang kennen. De daling bij deze vier soorten samen, maakt zowat vier vijfden uit van de totale afname aan bodemvis, dit is twee derden van de globale daling. Het invoeren door de IJslanse overheid van een visserijzone, voorbehouden aan de eigen sektor (zie verder) is hier vast en zeker niet vreemd aan. De evolutie van de visvangst naar visgronden wordt evenwel later in detail geanalyseerd.

De sterkste achteruitgang viel te noteren bij de pelagische vis. Het wegvallen van de sprotvisserij vanaf 1975 en de haringstop vanaf 1977 zijn hier als voornaamste oorzaken aan te stippen (10). De overige pelagische vissoorten (horsmakreel, makreel en andere) kennen immers een aanvoerstijging met 51,0 %.

De schaal- en weekdieren vormen de enige categorie die erop vooruitgaat, dit dank zij de toegenomen garnalvangst, maar vooral dank zij het gestegen belang van andere variëteiten (krab, wulk, schelp, inktvis...). De Noorse kreeftjes kenden een negatief aanvoerverloop (-39,7 %).

TABEL 2.15 : Evolutie van de aanvoer naar vissoort door Belgische vaartuigen in Belgische havens over de periode 1960-80 op basis van de gemiddelde aanvoer over de subperiodes 1960-64 en 1976-80

	1960-64 in ton	1976-80 in ton	Procentuele evolutie
Schelvis : IJsland	2.158	650	- 69,9
Andere	1.082	1.115	+ 3,0
Kabeljauw : IJsland	4.321	770	- 82,2
Andere	4.352	9.268	+113,0
Koolvis	2.370	995	- 58,0
Wijting	4.155	2.948	- 29,0
Schol	4.255	4.280	+ 0,6
Rog	2.325	1.407	- 39,5
Tong	4.421	3.104	- 29,8
Noorse schelvis	3.106	1.326	- 57,3
Tarbot	531	181	- 65,9
Overige bodemvis	8.789	5.700	- 35,1
Haring	2.356	487	- 79,3
Sprot	1.942	0	-100,0
Overige pelagische	255	385	+ 51,0
Garnaal	762	992	+ 30,2
Noorse kreeft	771	465	- 39,7
Andere schaal- en weekdieren	276	1.265	+358,3
Bodemvis	41.866	31.743	- 24,2
Pelagische vis	4.553	872	- 80,8
Schaal- en weekdieren	1.810	2.722	+ 50,4
Totaal	48.229	35.337	- 26,7

BRON : NIS, Dienst voor de Zeevisserij en eigen berekeningen.

Aldus is zowat 93 % van de globale afvoerafname terug te brengen tot de daling in de aanvoer van IJslandse bodemvis, haring en sprot.

b. Besomming

Op dezelfde wijze werden in tabel 2.16 de gemiddelden berekend van de besomming per vissoort over deze twee subperiodes, en tegenover elkaar gesteld.

Er wordt andermaal op gewezen dat de evolutie in de besomming bepaald wordt door de aanvoerevolutie (zie hoger), door de prijsevolutie (zie verder) of door beide samen.

Algemeen wordt vastgesteld dat de besomming van de meeste onderscheiden soorten een toename heeft gekend. Gezien werd

TABEL 2.16 : Evolutie van de besomming naar vissoort van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens over de periode 1960-80 op basis van de gemiddelde besomming over de subperiode 1960-64 en 1976-80

	1960-64 miljoen fr.	1976-80 miljoen fr.	Procent- tuele evolucie
Schelvis : IJsland	20,9	16,8	- 19,6
Andere	6,8	25,3	+ 272,1
Kabeljauw : IJsland	38,9	22,7	- 41,6
Andere	46,9	267,1	+ 469,5
Koolvis	19,7	24,0	+ 21,8
Wijting	24,2	55,0	+ 127,3
Schol	34,4	103,1	+ 199,7
Rog	23,3	50,9	+ 118,5
Tong	178,6	529,6	+ 196,5
Noorse schelvis	24,6	43,0	+ 74,8
Tarbot	18,6	29,6	+ 59,1
Overige bodemvis	87,5	211,6	+ 141,8
Haring	11,3	5,9	- 47,8
Sprot	5,5	0,0	- 100,0
Overige pelagische vis	0,9	3,3	+ 266,7
Garnaal	24,2	71,6	+ 195,9
Noorse kreeft	16,9	48,6	+ 187,6
Andere schaal- en weekdieren	2,4	28,2	+1.075,0
Bodemvis	524,5	1.387,7	+ 162,9
Pelagische vis	17,8	9,2	- 48,3
Schaal- en weekdieren	43,5	148,4	+ 241,1
Totaal	585,8	1.536,2	+ 162,2

BRON : NIS, Dienst voor de Zeevisserij en eigen berekeningen.

vastgesteld dat de aanvoer in vele gevallen een daling vertoont, leidt dit automatisch tot de konklusie dat de prijzen van de meeste vissoorten zijn gestegen (zie verder).

De globale besomming kende een toename met 162,2 %. De besomming van de bodemvis kende weerom een gelijkaardige evolutie : +162,9 %. De sterkste vooruitgang werd evenwel geboekt door de visserij op schaal- en weekdieren : +241,1 %. Terwijl voor de bodemvis deze vooruitgang uitsluitend aan prijsstijgingen is te danken, speelt voor schaal- en weekdieren ook de gestegen aanvoer een belangrijke rol. Voor de pelagische vis is de prijsstijging onvoldoende geweest om de aanvoerdaling te compenseren, zodat de totale besomming met bijna de helft (-48,3 %) verminderde.

Wat de bodemvis betreft, valt terug op dat IJslandse soorten hetzij een daling van de besomming (schelvis -19,6 %; kabeljauw -41,6 %) hetzij een relatief zwakkere stijging van de besomming kennen (koolvis +21,8 %; Noorse schelvis +74,8 %). De sterke aanvoerdaling is bij deze vissoorten in mindere mate gekompenseerd geworden door prijsstijgingen.

De sterkste vooruitgang valt te noteren bij de niet-IJslandse kabeljauw - in grote mate te danken aan de forse aanvoerstijgingen - en bij de niet-IJslandse schelvis, waar hier quasi uitsluitend de prijsstijging verantwoordelijk is. Dit laatste is trouwens ook het geval voor alle resterende soorten bodemvis.

Bij de pelagische vis wordt de situatie enigszins gered door de vrij sterke toename van de besomming van de "overige variëteiten". Deze is deels het gevolg van de aanvoerstijging, deels van de prijsstijging.

Ook bij de schaal- en weekdieren kennen de overige variëteiten een sterke toename van de besomming. Het grootste aandeel in de stijging van de totale categorie moet evenwel op naam van de garnaalvangst worden geschreven : hier is ook de toegenomen aanvoer van vrij groot belang, gezien de prijs van garnaal relatief gezien niet zo heel sterk is gestegen (zie verder).

C. STRUKTUUR EN EVOLUTIE VAN DE PRIJZEN NAAR VISSOORT

1. Prijsvorming

De visserijprodukten die in de Belgische havens worden aanvoerd, worden bij "afslag" verkocht in de drie bestaande vismijnen te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort (11). Essentieel aan de prijsvorming van (verse) vis en visserijprodukten is dat de prijs tot stand komt door het quasi zuivere spel van vraag en aanbod. De visprijzen zijn dus geenszins afgeleid uit de kostprijs. De enige afwijking die bestaat is het ophoudstelsel : wanneer bepaalde vissoorten de gestelde minimumprijs niet halen, worden ze aan de markt onttrokken, om meestal tot vismeel te worden verwerkt. De ophoudregeling wordt later in detail behandeld.

Vraag en aanbod bestaan beide uit twee deelcomponenten. Het binnenlands verbruik (rechtstreeks en onrechtstreeks na verwerking) en de export bepalen de vraag. De aanvoer en de invoer bepalen het aanbod. In de volgende hoofdstukken wordt uitvoerig ingegaan op de consumptie, de invoer en de uitvoer. Het netwerk van elementen die de aanvoer bepalen, werd hogerop reeds in detail geanalyseerd.

De soms zeer gevoelige prijsfluctuaties van bepaalde soorten, en de prijzevolutie in het algemeen, kunnen met andere woorden niet louter aan de hand van de aanvoerfluctuaties en de aanvoerevolutie verklaard worden. Andere factoren spelen een rol. Zo kan de binnenlandse vraag eventueel als relatief stabiel worden beschouwd op korte termijn, doch de export, die tevens voor bepaalde soorten een be-

langrijke komponent van de vraag uitmaakt (zie verder), kan wel gevoelig fluktuëren. Verder werd de prijsontwikkeling ook beïnvloed door het algemeen klimaat van inflatie in de jaren zeventig. Een sluitend model ter verklaring van de individuele prijzen is bijgevolg moeilijk op te maken, gezien de diverse, moeilijk meetbare invloeden.

2. Prijsstructuur (12)

De prijzenstructuur van de aanvoer in Belgische havens (door Belgische vaartuigen) is zeer gedifferentieerd. Gezien het overwicht van de categorie bodemvis in de totale aanvoer, wordt de globale gemiddelde prijs in hoofdzaak bepaald door de prijs van de bodemvis. Deze sluit dan ook in nagenoeg alle jaren vrij nauw aan bij de globale gemiddelde prijs (zie tabel 2.14). De prijs van schaal- en weekdieren ligt daarentegen heel wat hoger. In de jaren zestig waren schaal- en weekdieren gemiddeld 2,0 maal zo duur als de gemiddelde prijs, in de jaren zeventig wordt die verhouding weliswaar teruggebracht tot 1,3, dit ten gevolge van de veel sterkere prijsstijgingen van de bodemvis. De prijs van de pelagische vis daarentegen bedraagt gemiddeld (1960-80) nog geen 40 % van de globale gemiddelde prijs. Aan deze globale prijzen kan evenwel slechts weinig betekenis worden gehecht, gezien de aanvoer in elke categorie uit een groot aantal soorten bestaat met sterk afwijkende waarde.

Bij de bodemvis halen tong en tarbot de hoogste prijzen. Voor deze variëteiten - zeer gegeerd door de Belgische konsument - wordt vier tot vijf maal zoveel betaald als de doorsneeprijs voor bodemvis. De voornaamste oorzaak hierdoor ligt in de nogal eenzijdige toespitsing van de vraag op deze twee bodemvissen. Na tong en tarbot is rog de duurste variëteit (13) althans sedert het midden van de jaren 60. Aanvankelijk kwam de niet-IJslandse kabeljauw op de derde plaats, maar door de zeer hoge aanvoerstijgingen van deze bodemvis, is de prijs minder sterk geëvolueerd. Kabeljauw en meer bepaald de niet-IJslandse soort, komt nu pas op de vijfde plaats, na Noorse schelvis, die een sterke prijsstijging heeft gekend (zie verder). De prijzen van schelvis, koolvis en schol zijn van dezelfde grootte-orde. De laagste prijs wordt nog steeds genoteerd voor wijting.

De prijzen van garnaal en Noorse kreeft zijn determinerend voor de prijs van de categorie schaal- en weekdieren. Waar aanvankelijk garnaal heel wat duurder was dan Noorse kreeft, is sedert het einde van de jaren 60, begin jaren 70 het omgekeerde waar. Dit hangt onder meer samen met de tentidie aanvoerstijging van garnaal, tegenover de trendmatige aanvoerdaling van Noorse kreeft (zie hoger).

De gemiddelde prijs van de pelagische variëteiten is zeer laag. De sterke prijsfluktuaties van haring en in mindere mate van sprot zijn het gevolg van de soms zeer gevoelige schommelingen in de aanvoer.

3. Prijsevolutie

Ten einde opnieuw al te toevallige invloeden te neutraliseren werden in tabel 2.17 weerom de gemiddelde prijzen berekend over de subperioden 1960-64 en 1976-80, en tegenover elkaar gesteld.

TABEL 2.17 : Evolutie van de gemiddelde prijs per vissoort op basis van de gemiddelden over de subperioden 1960-64 en 1976-80

	1960-64 fr./kg	1976-80 fr./kg	Procentuele evolucie
Schelvis : IJsland	10,4	26,7	+156,7
Andere	6,8	23,8	+250,0
Kabeljauw : IJsland	9,2	29,8	+223,9
Andere	10,8	29,1	+169,4
Koolvis	8,3	25,1	+202,4
Wijting	5,9	18,7	+216,9
Schol	8,2	24,1	+193,9
Rog	10,0	36,5	+265,0
Tong	44,6	169,8	+280,7
Noorse schelvis	7,9	32,6	+312,7
Tarbot	35,8	163,7	+357,3
Overige bodemvis	10,0	37,1	+271,0
Haring	5,3	23,6	+345,7
Sprot	4,5	0,0 (a)	-100,0
Overige pelagische vis	3,7	9,0	+142,7
Garnaal	33,9	76,6	+126,1
Noorse kreeft	22,0	106,3	+383,3
Andere schaal- en weekdieren	9,6	22,9	+138,1
Bodemvis	12,5	43,8	+250,2
Pelagische vis	4,4	11,1	+152,3
Schaal- en weekdieren	24,4	55,8	+128,8
Totaal	12,2	43,7	+258,0

BRON : NIS, Dienst voor de Zeevisserij en eigen berekeningen.

(a) Geen sprotvisserij meer na 1975.

De globale gemiddelde prijs van de aangevoerde visserijproducten is in de bestudeerde periode met 258 % toegenomen. Vooral de prijsstijgingen van bodemvis zijn hiervoor verantwoordelijk. De gemiddelde prijzen van pelagische vis en schaal- en weekdieren zijn in heel wat minder sterke mate toegenomen.

De hoogste prijsstijgingen bij bodemvis vallen te noteren bij tarbot (+357 %), Noorse schelvis (+313 %) en tong (+281 %). Ook de niet-IJslandse schelvis en de rog kenden een gevoelige prijstoenname, respectievelijk met 250 % en 265 %. De prijzen van IJslandse schelvis (+157 %) en niet-IJslandse kabeljauw (+169,4) evolueerden heel wat minder sterk.

De sterk toegenomen haringprijs is een rechtstreeks gevolg van het vangstverbod op deze vissoort. De weinige haring die toch werd aangevoerd haalde bijgevolg relatief zeer hoge prijzen.

De garnaalprijs is vooral ten gevolge van de gestegen aanvoer op slechts matige wijze toegenomen (+126 %). De prijs van de Noorse kreeftjes is daarentegen bijzonder sterk gestegen (+383 %). Na tarbot en tong is dit het duurste visserijprodukt geworden.

5. DE BELGISCHE AANVOER NAAR HAVEN

A. GLOBALE AANVOER EN BESOMMING

De visvangsten worden in België in drie havens gelost : Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort. De vissersvaartuigen zijn in dit verband niet gebonden aan hun eigenlijke thuishaven. Vooral de haven van Oostende wordt vaak door andere dan Oostendse vaartuigen verkozen als aanvoerhaven.

In tabel 2.18 wordt de evolutie geschetst van het aanvoergewicht, de besomming en de gemiddelde prijs naar aanvoerhaven over de periode 1960-80.

Anno 1960 was Oostende de belangrijkste aanvoerhaven met een aandeel van bijna tachtig procent in het aanvoergewicht, of 37.518 ton. Zeebrugge nam 15,1 % voor zijn rekening (7.194 ton) en Nieuwpoort was de kleinste aanvoerhaven met 6,0 % of 2.858 ton.

Vanaf het topjaar 1955 (59.634 ton) trad er in Oostende een trendmatige daling in van de aanvoer, die tot op heden aanhoudt. In 1980 was het aanvoergewicht meer dan gehalveerd ten opzichte van 1960.

Te Zeebrugge schommelde de aanvoer tot het begin van de jaren zestig steeds rond de 7.000 ton. Vanaf het midden van de jaren zestig vallen er evenwel gevoelige aanvoerstijgingen te noteren. Het aanvoergewicht neemt er toe tot iets meer dan 15.000 ton in 1967-68. Sedertdien is de aanvoer gestabiliseerd rond de 14.000 ton. Dit betekent in 1980 nog amper iets minder dan de aanvoer in Oostende.

Te Nieuwpoort schommelt de aanvoer reeds sedert 1960 tussen 2.000 en 3.000 ton, met een hoogtepunt in 1964 (3.865 ton) en een zwakkere periode van 1974 tot 1977.

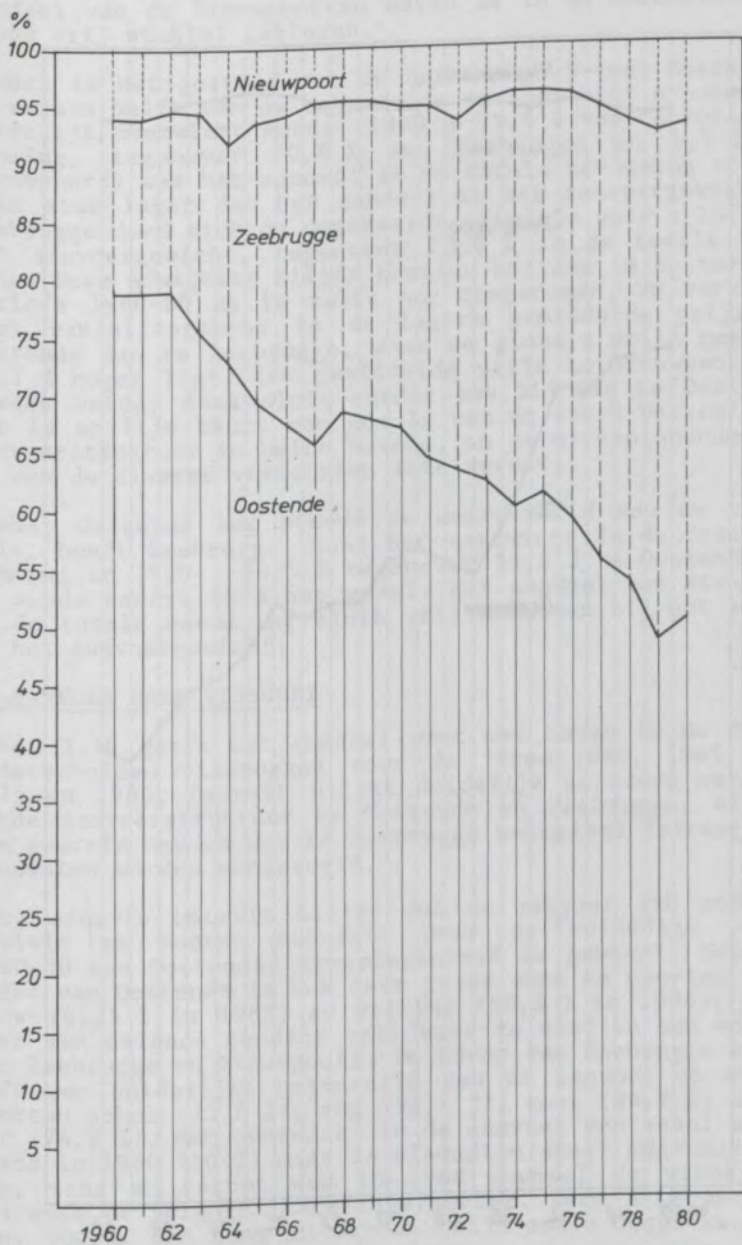
TABEL 2.18 : Aanvoergewicht, besomming en gemiddelde prijs van de aanvoer door Belgische vaartuigen in België, naar haven, 1960-80 (a)

	Oostende			Zeebrugge			Nieuwpoort			Totaal		
	Aanvoer (ton)	Besomming 1.000 prijs fr. fr./kg	Gemiddelde prijs fr. fr./kg	Aanvoer (ton)	Besomming 1.000 prijs fr. fr./kg	Gemiddelde prijs fr. fr./kg	Aanvoer (ton)	Besomming 1.000 prijs fr. fr./kg	Gemiddelde prijs fr. fr./kg	Aanvoer (ton)	Besomming 1.000 prijs fr. fr./kg	
1960	37.518	390.418	10,4	7.194	111.621	15,5	2.858	33.995	11,9	47.569	536.034	11,3
1961	36.572	398.974	10,9	6.921	115.225	16,6	2.878	36.724	12,8	46.372	550.923	11,9
1962	37.811	422.092	11,2	7.530	127.423	16,9	2.545	37.116	14,6	47.886	586.631	12,3
1963	39.011	452.607	11,6	9.785	169.352	17,3	2.857	33.882	11,9	51.654	655.841	12,7
1964	34.771	419.366	12,1	9.030	147.564	16,3	3.865	32.822	8,5	47.666	599.752	12,6
1965	33.328	438.820	13,2	11.705	209.465	17,9	3.045	41.655	13,7	48.078	689.940	14,4
1966	31.839	393.833	12,4	12.661	252.101	19,9	2.806	37.790	13,5	47.305	683.723	14,5
1967	33.912	417.856	12,3	15.195	324.544	21,4	2.535	40.134	15,8	51.641	782.534	15,2
1968	38.209	438.023	11,5	15.173	316.472	20,9	2.534	44.059	17,4	55.917	798.554	14,3
1969	33.797	460.177	13,6	13.805	315.805	22,9	2.356	44.890	19,1	49.958	820.872	16,4
1970	30.978	509.645	16,5	12.996	369.931	28,5	2.418	46.083	19,1	46.392	925.659	20,0
1971	32.213	515.947	16,0	15.362	426.869	27,8	2.595	56.933	21,9	50.170	999.749	19,9
1972	29.776	524.458	17,6	14.338	429.421	29,9	3.088	62.537	20,3	47.202	1.016.415	21,5
1973	26.284	593.060	22,6	13.917	533.867	38,4	2.040	55.309	27,1	42.240	1.182.236	28,0
1974	22.796	619.944	27,2	13.754	529.423	38,5	1.597	50.671	31,7	38.147	1.200.038	31,5
1975	21.939	560.535	25,5	12.641	578.736	45,8	1.482	49.056	33,1	36.063	1.188.327	33,0
1976	20.127	619.369	30,8	12.841	692.965	54,0	1.496	61.361	41,0	34.464	1.373.695	39,9
1977	18.708	628.084	33,6	13.456	717.605	53,3	1.886	69.791	37,0	34.050	1.425.480	41,6
1978	20.127	659.131	32,7	15.185	841.293	55,4	2.557	93.500	36,6	37.869	1.593.924	42,1
1979	15.443	606.338	39,3	14.212	868.345	61,1	2.502	103.713	41,5	32.157	1.578.396	49,1
1980	15.236	635.893	41,7	13.174	881.015	66,9	2.192	101.040	46,1	30.602	1.617.948	52,9

BRON : NIS, Statistisch Tijdschrift en Landbouwwarstatistieken.

(a) Vanaf 1972 verhandelde hoeveelheid.

Figuur 2,9: Procentuele verdeling van het totale aanvoergewicht, naar haven, 1960 - 80.



Figuur 2,10: Procentuele verdeling van de totale besomming, naar haven, 1960 - 80.



Qua aanvoergewicht blijft Oostende de belangrijkste aanvoerhaven, hoewel zij zeer veel van haar overwicht heeft moeten prijsgeven. In 1980 zijn de verhoudingen : 49,8 % te Oostende, 43,0 % te Zeebrugge en 7,2 % te Nieuwpoort. Het aandeel van de Nieuwpoortse haven is in de bestudeerde periode vrij stabiel gebleven.

Anders is het gesteld met de besomming. Hoewel Oostende in de eerste helft van de behandelde periode hier eveneens een duidelijk overwicht kende (1960 : 72,8 % van de totale besomming, tegenover 20,8 % van Zeebrugge en 6,3 % voor Nieuwpoort) was het aandeel in de totale besomming toch een ruim stuk lager dan het aandeel in het aanvoergewicht. Te Zeebrugge deed zich de omgekeerde situatie voor : 15,1 % in het aanvoergewicht, tegenover 20,8 % in de totale besomming. Deze afwijking blijft kontinu bestaan in de volledige periode 1960-80 en is zelfs nog toegenomen. De verklaring ligt vanzelfsprekend in de lagere gemiddelde prijzen te Oostende dan te Zeebrugge, waar de globale prijs gemiddeld 61,1 % hoger ligt. (De gemiddelde prijs te Nieuwpoort ligt tussen beide, doch sluit eerder aan bij die te Oostende). Dit is op zijn beurt een gevolg van de sterk verschillende aanvoerstructuur in beide havens, en de uiteenlopende waarde van de diverse vissoorten (zie verder).

Hoewel Oostende nog steeds de meerderheid van de aanvoer telt, heeft Zeebrugge thans het overwicht in de totale besomming in 1980 : 54,5 % tegenover 39,3 % te Oostende. Dit is reeds sedert 1975 het geval. Het aandeel van Nieuwpoort in de totale besomming sluit vrij nauw aan bij het aandeel in het aanvoergewicht.

B. AANVOER NAAR VISSOORT

Tabel 2.19 geeft het aandeel weer per haven in de diverse onderscheiden vissoorten voor de jaren 1960, 1965, 1970, 1975 en 1980. Daaruit blijkt duidelijk de sterk verschillende aanvoerstructuur te Oostende en Zeebrugge. Algemeen kan gesteld worden dat te Zeebrugge doorgaans duurdere visprodukten worden aangevoerd.

Wat bodemvis betreft blijkt dat de aanvoer van schelvis, koolvis en Noorse schelvis over de volledige periode 1960-80 een Oostendse aangelegenheid is geweest. Het overwicht van Oostende is ook zeer groot voor de soorten kabeljauw (61,5 % in 1980) en wijting (50,5 % in 1980), hoewel hier een dalende tendens valt vast te stellen ten voordele van Zeebrugge en Nieuwpoort. De haven van Zeebrugge kent in 1980 een duidelijke oriëntatie van de aanvoer op de vissoorten schol (75,8 %), rog (56,1 %), tong (64,7 %) en tarbot (74,3 %). Het overwicht in de aanvoer van schol bestond reeds in 1960 (50 %) maar is sindsdien sterk gegroeid. Voor rog, tong en tarbot was in 1960 evenwel de vismijn van Oostende de belangrijkste leverancier. Deze drie variëteiten, vooral dan tong en tarbot, zijn zoals hoger is gebleken, precies de duurste bodemvissen.

TABEL 2.19 : Aanvoer per haven in het aanvoergewicht naar vissoort, 1960, 1965, 1970, 1975 en 1980. In procenten (a)

	1960			1965			1970		
	Oostende	Zee- brugge	Nieuw- poort	Oostende	Zee- brugge	Nieuw- poort	Oostende	Zee- brugge	Nieuw- poort
Schelvis	99,8	8,2	-	91,6	7,8	0,6	92,2	6,1	1,7
Kabeljauw	83,7	11,3	5,0	66,3	25,4	8,3	73,4	22,4	4,2
Koolvis	100,0	-	-	98,6	1,4	-	100,0	0,0	-
Wijting	76,8	17,1	6,1	67,8	23,7	8,5	65,2	28,1	6,7
Schol	43,7	49,7	6,6	30,8	56,9	12,3	25,9	68,0	6,1
Rog	43,2	37,3	19,5	37,8	51,8	10,4	55,4	37,6	7,0
Tong	60,8	33,0	6,2	48,5	46,2	5,3	39,3	55,4	5,3
Noorse schelvis	100,0	-	-	99,8	0,2	-	100,0	-	-
Tarbot	54,1	39,1	6,8	59,4	33,7	6,9	36,4	59,0	4,6
Andere bodemvissen	90,7	3,4	5,9	83,7	12,8	3,5	81,8	14,7	3,5
Totaal bodemvissen	77,9	16,6	5,5	70,7	23,4	5,9	70,1	25,9	4,0
Haring	93,1	-	6,9	76,6	6,0	17,4	33,6	8,8	57,6
Sprot	61,2	1,4	37,4	52,2	32,1	15,7	54,9	4,1	41,0
Andere pelagische vis	96,7	-	3,3	96,2	2,8	1,0	81,5	6,2	12,3
Totaal pelagische vis	89,6	0,2	10,2	65,0	20,0	15,0	44,3	6,9	48,8
Garnaal	23,8	60,5	15,7	9,5	79,6	10,9	15,4	79,2	5,4
Noorse kreeft	96,5	3,5	-	84,8	15,2	0,0	27,0	73,0	-
Andere schaal- en week- dieren	93,9	0,2	5,9	46,1	47,8	6,1	31,0	67,4	1,6
Totaal schaal- en week- dieren	75,7	18,4	5,9	39,5	53,9	6,6	21,8	74,8	3,4
Algemeen totaal	78,9	15,1	6,0	69,3	24,3	6,4	66,8	28,0	5,2

BRON : NIS, Statistisch Tijdschrift en Landbouwstatistieken.

(a) Voor 1975 en 1980 betreft het de verhandelde hoeveelheid.

TABEL 2.19 : Aanvoer per haven in het aanvoergewicht naar vissoort, 1960, 1965, 1970, 1975 en 1980. In procenten (a) (vervolg)

	1975			1980		
	Oostende	Zee- brugge	Nieuw- poort	Oostende	Zee- brugge	Nieuw- poort
Schelvis	97,6	2,3	0,1	95,9	3,9	0,2
Kabeljauw	76,7	19,0	4,3	61,5	26,9	11,7
Koolvis	99,9	0,1	-	100,0	-	-
Wijting	54,8	31,4	13,8	50,5	31,1	18,4
Schol	18,4	79,0	2,6	18,1	75,8	6,1
Rog	51,3	42,8	5,9	39,2	56,1	4,7
Tong	27,5	69,2	3,3	31,0	64,7	4,3
Noorse schelvis	100,0	-	-	100,0	-	-
Tarbot	22,4	73,9	3,7	19,6	74,3	6,1
Andere bodemvissen	62,8	31,9	5,3	51,5	41,2	7,3
Totaal bodemvissen	63,1	32,5	4,4	50,5	41,5	8,0
Haring	97,6	0,1	2,3	42,8	53,9	3,3
Sprot	-	-	-	-	100,0	-
Andere pelagische vis	90,6	3,8	5,6	99,7	0,3	0,0
Totaal pelagische vis	97,2	0,3	2,5	77,0	21,6	1,4
Garnaal	25,0	69,8	5,2	29,7	62,3	8,0
Noorse kreeft	0,2	99,8	-	-	99,3	0,7
Andere schaal- en weekdieren	12,8	86,9	0,3	7,7	89,6	2,7
Totaal schaal- en weekdieren	16,8	80,7	2,5	14,3	81,5	4,2
Algemeen totaal	60,8	35,1	4,1	49,8	43,0	7,2

Van de totale vangst aan schaal- en weekdieren werd in 1960 ongeveer drie vierden te Oostende aangevoerd. In 1965 was de situatie reeds in het voordeel geëvolueerd van Zeebrugge, waarvan het aandeel systematisch is toegenomen : 77,0 % in 1980. Reeds in 1960 evenwel was Zeebrugge de belangrijkste aanvoerhaven voor garnaal : 60,5 %. Dit aandeel is opgelopen tot 79,2 % in 1970, en is in de jaren 70 lichtjes gedaald ten voordele van Oostende.

De aanvoer van Noorse kreeft gebeurde in 1960 en 1965 voor respectievelijk 96,5 % en 84,8 % in de haven van Oostende. Vanaf 1970 is ook dit evenwel quasi uitsluitend een Zeebrugse aangelegenheid geworden. Het betreft hier dus opnieuw een duidelijk overwicht van de haven van Zeebrugge in twee dure visserijprodukten, waarvan het aanvoergewicht evenwel in het globale aanvoerpakket een klein aandeel uitmaakt. De aanvoer van pelagische soorten naar haven is vrij wisselvallig. Zo gebeurde de aanvoer van haring in 1960, 1965 en 1975 voor de grote meerderheid te Oostende, terwijl dit in 1970 te Nieuwpoort het geval was. In 1980 wordt de haring vrij gelijkmatig aangevoerd te Oostende én Zeebrugge (14). Sprot wordt vooral in Oostende aangevoerd, maar eveneens te Nieuwpoort. Het relatief hoge aandeel van Nieuwpoort in de aanvoer van pelagische vis in de jaren 60 is vrij opvallend.

Het blijkt dus dat het overwicht van Zeebrugge in de totale besomming te verklaren is uit een duidelijke oriëntatie van de aanvoer op enkele vrij dure visserijprodukten, met name schaal- en weekdieren (voornamelijk garnaal en Noorse kreeft) en de bodemvariëteiten tong en tarbot.

6. DE AANVOER NAAR VISGRONDEN

De analyse van de aanvoer naar visgronden, heeft een bijkomende, specifieke betekenis in het kader van de problematiek omtrent de visserijzones. De historiek en huidige toestand in verband met deze visserijzones wordt later uitvoerig behandeld. De analyse hier wordt beperkt tot de evolutie van de aanvoer uit de diverse visgronden en het eventueel aantonen van de gevolgen van bepaalde beslissingen.

Het aktiegebied van de Belgische vissersvloot beperkt zich tot de Noord-Oost Atlantische Oceaan. Deze wordt volgens de internationaal aanvaarde ICES-klassifikatie (15) opgedeeld in een vijftiengigtal kleinere en grotere visserijzones. Daarvan wordt een overzicht gegeven op kaart 2.1.

Het Nationaal Instituut voor de Statistiek verschaft de aanvoergegevens van de Belgische vissersvloot op basis van een indeling die in ruime mate overeenstemt met de ICES-klassifikatie. De afwijkingen worden hierna opgesomd :

De Noordzee-Zuid (zone IV c) wordt in de NIS-statistieken opgesplitst in 'Kustzee' en 'Noordzee-Zuid' ;

Kaart 2, 1: I.C.E.S.-zones in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan.



- | | | | |
|---------|---------------------------------------|--------|------------------------------------|
| I. | Barentssee | VI b | Rockall |
| II a | Noorse zee | VII a | Ierse zee |
| II b | Spitsbergen - Beereiland | VII bc | Westkust Ierland en Porcupine bank |
| III a | Kattegat - Skaggeak | VII d | Engels Kanaal Oost |
| III b,c | Sound en Belt Zee | VII e | Engels Kanaal West |
| III d | Baltische zee | VII f | Bristolkanaal |
| IV a | Noordzee Noord | VII gk | Zuidkust Ierland |
| IV b | Noordzee Centrum | VIII | Golf van Biscaje |
| IV c | Noordzee Zuid | IX | Portugese Wateren |
| V a | IJslandzee | X | Azoren |
| V b1 | Farøer -plateau | XII | Noord Azoren |
| V b2 | Farøer -bank | XIV a | Noord-Oost Groenland |
| VI a | Noordwestkust-Schotland-Noord Ierland | XIV b | Zuid-Oost Groenland |

de Noordzee-Midden (zone IV b) wordt opgesplitst in 'Noordzee-Midden-West' en 'Noordzee-Midden-Oost'; het NIS verschaft voor een aantal jaren afzonderlijke gegevens over het Fladen-gebied en de Maray-Firth. In deze analyse worden ze telkens bij de zone Noordzee-Noord geteld (zone IV a); de zones VII d en VII e worden samengeteld onder 'Engels Kanaal'; - de zone 'Zuid- en West-Ierland' (NIS) omvat de ICES-zones VII b, c en VII g tot k; de zone 'West-Schotland' (NIS) omvat ICES-zones VI a en VI b; de 'IJslandzee' tenslotte omvat de ICES-zones V a, V b1 (Faroer-plateau) en V b2 (Faroer-bank).

Een bijkomend nadeel van het gebruik van NIS-statistieken vormt de omschakeling in 1972 van aanvoergewicht naar verhandelde hoeveelheid. De volgende tabellen geven de evolutie naar de onderscheiden visgronden weer, van de aanvoer en besomming door Belgische vaartuigen in Belgische én vreemde havens samen (tabellen 2.20 en 2.21).

Anno 1960 was 81,5 % van het totale aanvoergewicht aan vis en visserijprodukten afkomstig uit vier visserijgronden : de IJslandzee, de Kustzee, Noordzee-Zuid en Noordzee-Midden (Oost en West samen). Deze aanvoer vertegenwoordigde 81,8 % van de gerealiseerde besomming.

De IJslandzee nam een zeer ruim gedeelte van de totale aanvoer voor haar rekening : 36,1 %. Het betrof evenwel (zie hoger) minder dure produkten, zodat het aandeel in de totale besomming daar een ruim stuk onder lag : 28,1 %. Het aandeel van de IJslandse vis kende een spektakulaire groei in de jaren voordien. In 1946 bedroegen de percentages in gewicht en besomming respectievelijk slechts 3,2 % en 3,1 % (16). In de hier behandelde periode 1960-80 is de evolutie bijna even sterk, maar dan in tegengestelde richting. De eerste inzinking valt te noteren in de jaren 1963-64, waar het aandeel tot 23,9 % terugvalt. De IJslandse aanvoer blijft dan tot 1971 rond dit percentage schommelen, om daarna trendmatig af te nemen tot nog amper 11,6 % in 1980. Het aandeel in de besomming is hiermee op 8,1 % teruggevalen. Het sterk afgenomen belang van de IJslandzee, vooral dan in de jaren 70, houdt rechtstreeks verband met de opeenvolgende maatregelen, genomen door de IJslandse overheid, alsmede met het algemeen overbevissingsprobleem (17). Op 1 september 1972 worden de IJslandse visserijgrenzen uitgebreid tot 50 mijl buiten de Kust, op 15 oktober 1975 volgt de uitbreiding tot 200 mijl. Er wordt weliswaar tussen België en IJsland een akkoord gesloten, dat evenwel strikt beperkt is (naar aantal vaartuigen én vangsthoeveelheid) en bovendien een uitdovend karakter heeft. Anno 1981 zijn nog zeven Belgische vaartuigen in de IJslandse wateren toegelaten. Ze mogen evenwel niet meer vervangen worden.

Het voortschrijdend verlies van de IJslandzee als vangstgebied veroorzaakte vanzelfsprekend een verschuiving van het aktiegebied naar andere, dichterbijgelegen gronden. Het meest opvallend is de verschuiving naar het centrale deel

TABEL 2.20 : Evolutie van de aanvoer in ton door Belgische vaartuigen in Belgische én vreemde havens, naar visgrond, 1960-80 (a)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Kustzee	8.515	7.974	6.113	7.041	10.861	8.588	8.872	10.003	8.516	6.859
Noordzee Zuid	9.013	7.570	7.513	12.108	6.139	7.945	13.728	12.964	13.529	13.081
Noordzee Midden West	2.973	6.000	4.861	6.868	9.084	6.997	7.908	9.876	12.455	9.104
Noordzee Midden Oost	4.601	4.463	5.363	3.804	1.832	2.416	1.928	3.108	2.675	1.825
Noordzee Noord	1.922	1.858	1.658	2.032	2.203	2.077	2.041	1.516	1.891	1.204
Engels kanaal	856	835	610	641	679	922	859	574	825	797
Bristol kanaal	2.281	2.277	2.988	1.963	3.274	3.759	3.291	3.527	3.312	2.158
Zuid- en West-Ierland	3.897	2.973	2.749	1.261	3.471	3.155	1.910	1.092	980	1.147
West-Schotland	630	295	318	627	183	130	804	411	437	227
IJslandzee	19.952	18.395	20.506	18.099	12.788	14.356	13.117	12.372	14.507	13.115
Ierse zee	-	590	395	278	2.936	2.590	1.117	1.090	1.192	1.831
Overige	560	1.617	172	-	-	-	-	-	-	-
TOTAAL	55.198	54.846	53.357	55.523	53.450	52.934	55.574	56.533	60.319	51.349

BRON : NIS, Statistisch Tijdschrift en Landbouwstatistieken.

(a) Vanaf 1972 betreft het de verhandelde hoeveelheid.

TABEL 2.20 : Evolutie van de aanvoer in ton door Belgische vaartuigen in Belgische én vreemde havens, naar visgrond, 1960-80 (a) (vervolg)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Kustzee	7.546	10.752	10.436	10.370	6.960	8.005	6.522	7.243	9.364	7.657	8.854
Noordzee Zuid	9.160	12.315	13.938	8.086	6.346	5.352	5.489	6.737	9.772	7.721	5.995
Noordzee Midden											
West	7.060	7.875	9.750	11.519	8.971	6.079	4.176	5.128	5.942	6.181	4.237
Noordzee Midden											
Oost	1.439	1.157	881	1.203	3.624	7.584	8.370	8.634	7.477	7.502	7.534
Noordzee Noord	351	302	443	597	294	116	211	17	42	-	126
Engels kanaal	1.157	1.221	1.204	1.195	1.211	1.153	1.564	1.225	1.848	2.080	1.689
Bristol kanaal	2.823	2.442	2.069	1.626	2.465	2.666	1.605	854	789	968	1.469
Zuid- en West-											
Ierland	1.720	1.551	834	1.893	1.700	1.292	2.623	1.895	1.311	1.218	1.695
West-Schotland	162	192	285	428	546	106	258	-	-	6	56
IJslandzee	12.756	12.645	9.051	6.747	6.786	5.930	5.318	5.188	4.875	4.924	4.413
Ierse zee	2.455	2.125	1.455	1.910	2.071	1.983	1.565	1.414	1.335	1.546	1.809
Overige	-	-	-	-	179	500	158	124	69	-	75
TOTAAL	46.629	52.577	50.347	45.572	41.133	40.766	37.860	38.450	42.823	39.803	37.954

TABEL 2.21 : Evolutie van de besomming (in 1.000 fr.) van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische én vreemde havens, naar visgrond, 1960-80 (a)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Kustzee	87.963	89.868	91.811	91.436	77.605	120.686	143.716
Noordzee Zuid	118.337	110.392	107.774	205.199	81.453	104.421	222.083
Noordzee Midden West	34.206	72.741	58.541	85.468	115.763	94.435	104.284
Noordzee Midden Oost	88.787	84.143	97.504	61.436	23.393	40.529	34.039
Noordzee Noord	17.610	18.481	16.749	18.111	23.386	19.831	18.691
Engels kanaal	8.846	9.131	7.350	9.197	9.052	13.292	10.453
Bristol kanaal	29.871	32.221	44.319	29.564	67.014	75.510	51.318
Zuid- en West-Ierland	44.751	37.421	31.419	19.043	55.607	55.389	32.051
West-Schotland	5.953	2.681	3.246	5.572	1.963	1.002	7.206
IJslandzee	172.369	165.100	179.088	171.476	137.910	154.111	140.229
Ierse zee	-	8.246	5.376	6.464	84.846	80.725	29.269
Overige	4.803	14.345	2.262	-	-	-	-
TOTAAL	613.496	644.770	645.438	702.965	677.990	759.930	793.338

BRON : NIS, Statistisch Tijdschrift en Landbouwstatistieken.

(a) Vanaf 1972 betreft het de verhandelde hoeveelheid.

TABEL 2.21 : Evolutie van de besomming (in 1.000 fr.) van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische én vreemde havens, naar visgrond, 1960-80 (a) (vervolg 1)

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Kustzee	183.943	180.779	158.797	155.026	225.961	230.936	273.390
Noordzee Zuid	232.665	215.322	227.064	200.544	252.499	300.339	232.484
Noordzee Midden West	105.515	125.911	110.290	96.245	126.615	196.964	291.691
Noordzee Midden Oost	56.246	53.965	39.459	36.562	28.108	24.188	38.162
Noordzee Noord	12.991	17.434	12.001	5.254	3.885	8.187	10.949
Engels kanaal	7.814	13.188	13.930	27.616	32.524	34.968	38.498
Bristol kanaal	68.564	51.828	47.262	85.383	78.568	61.358	73.350
Zuid- en West-Ierland	19.458	18.558	25.699	58.011	50.599	33.647	77.347
West-Schotland	3.624	4.143	2.313	2.775	2.275	4.319	7.022
IJslandzee	128.022	137.536	144.470	164.579	169.148	142.238	133.756
Ierse zee	20.544	23.471	56.816	99.766	87.450	60.374	106.591
Overige	-	-	-	-	-	-	-
TOTAAL	839.385	842.136	838.102	931.762	1.057.631	1.079.518	1.283.241

TABEL 2.21 : Evolutie van de besomming (in 1.000 fr.) van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische én vreemde havens, naar visgrond, 1960-80 (a) (vervolg 2)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Kustzee	234.630	264.752	250.030	285.644	345.278	322.087	346.813
Noordzee Zuid	200.829	204.957	249.991	283.466	435.735	386.813	305.707
Noordzee Midden West	255.475	205.021	144.357	194.711	250.561	278.165	212.542
Noordzee Midden Oost	100.730	191.320	255.348	269.576	224.214	270.901	263.531
Noordzee Noord	6.408	2.955	5.068	697	1.501	-	4.480
Engels kanaal	45.020	43.115	69.613	66.928	99.364	120.484	123.065
Bristol kanaal	100.989	107.232	102.596	56.860	61.133	72.518	120.496
Zuid- en West-Ierland	71.224	55.687	154.220	122.455	90.133	100.312	145.758
West-Schotland	11.011	2.225	5.288	-	-	234	1.825
IJslandzee	162.810	135.844	138.775	160.287	150.779	165.660	152.491
Ierse zee	100.694	116.261	118.102	103.183	105.132	138.884	199.638
Overige	2.791	6.456	6.641	11.369	6.767	-	8.176
TOTAAL	1.292.612	1.335.826	1.470.029	1.555.176	1.770.597	1.856.057	1.884.521

van de Noordzee (West en Oost samen). Dit gebied nam in 1960 13,7 % van de aanvoer en zelfs 20,1 % van de besomming voor zijn rekening. Vooral in de jaren 70 kende deze visgrond een sterke groei van het aandeel in de aanvoer. Sedert 1974 situeert dit aandeel zich boven de 30,0 %. Het percentage in de besomming, dat reeds vrij hoog was, evolueerde minder sterk, en kwam onder het aandeel in de aanvoer te liggen. Het toenemend belang van het gebied Noordzee-Midden ging gepaard met een interne verschuiving. Waar het aksent in het midden van de jaren 60 vooral op het Westelijk deel lag, is in de tweede helft van de jaren zeventig de Noordzee-Midden-Oost belangrijker geworden.

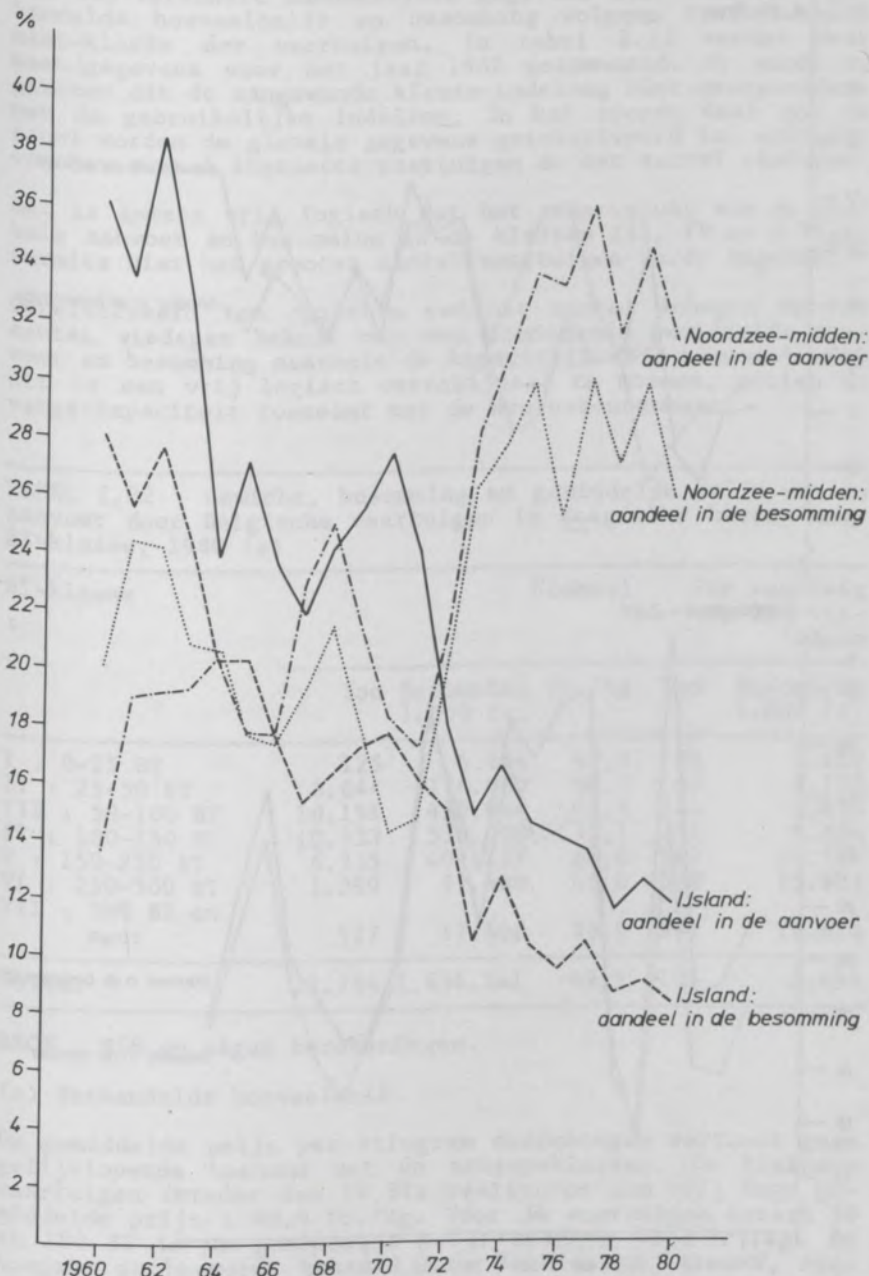
De kustzee en de Noordzee-Zuid zijn ook in 1980 nog zeer belangrijke visgronden (gezamenlijk aandeel van 39,1 % in de aanvoer, 34,6 % in de besomming). De aanvoer uit deze gronden, en bijgevolg het aandeel ervan in het totaal, vertoont in de bestudeerde periode zeer gevoelige schommelingen (zie grafiek). Voor de kustzee valt doorheen deze fluktuaties een licht stijgende trend waar te nemen. Het evolutiepatroon van de Noordzee-Zuid is uiterst grillig (aandeel van 11,5 % in 1964, en 27,8 % in 1972). Gezien de hogere prijzen van de aanvoer uit deze gronden, lag in de jaren 60 het aandeel in de besomming telkens gevoelig hoger dan het aandeel in de aanvoer; vanaf 1972 sluiten beide percentages vrij nauw bij elkaar aan.

Vervolgens zijn er nog een viertal visgronden van ongeveer evenwaardig belang, die echter heel wat minder door de Belgische vloot bevangen worden. Het betreft het Engels Kanaal (4,5 % van de aanvoer in 1980), het Bristol kanaal (3,9 %), Zuid- en West-Ierland (4,5 %) en de Ierse zee (4,8 %). Belangrijker is echter de vaststelling dat uit deze gronden relatief hoogwaardige produkten worden aangevoerd, zoals moge blijken uit de telkens hogere aandelen in de besomming : respektievelijk 6,5 %, 6,4 %, 7,7 % en 10,6 %, samen dus goed voor bijna een derde van de totale besomming in 1980.

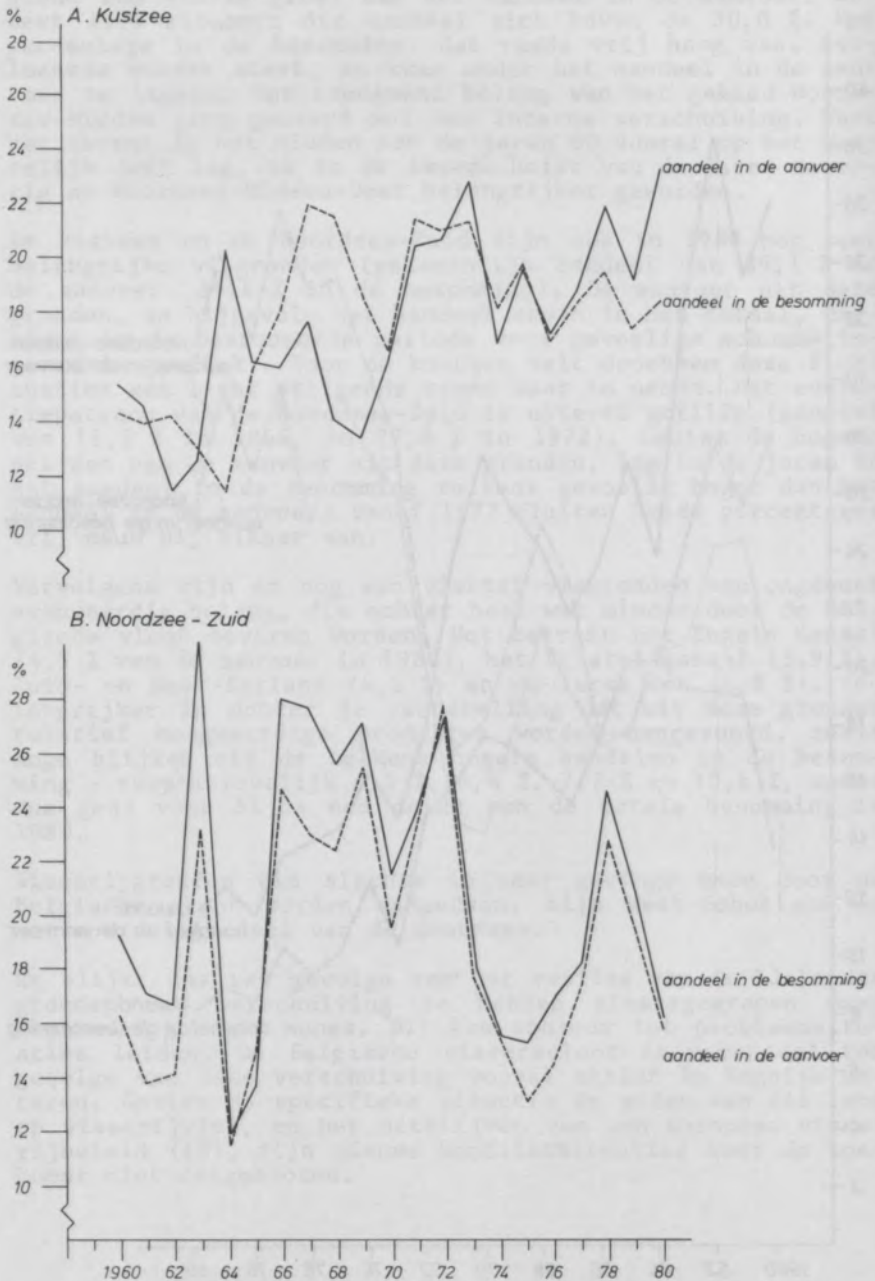
Visserijgronden die slechts in zeer geringe mate door de Belgische vloot worden aangedaan, zijn West-Schotland en het noordelijk deel van de Noordzee.

Er blijkt dus ten gevolge van het verlies van de IJslanse gronden een verschuiving te hebben plaatsgegrepen naar dichterbijgelegen zones. Dit kan opnieuw tot probleemsituaties leiden. De Belgische vissersvloot is momenteel ten gevolge van deze verschuiving vooral actief in Engelse wateren. Gezien de specifieke situatie én eisen van dit land op visserijvlak, en het uitblijven van een Europees visserijbeleid (18), zijn nieuwe konfliktsituaties voor de toekomst niet uitgesloten.

Figuur 2,11: Evolutie van het procentueel aandeel in aanvoer en besomming van de visgronden "IJsland" en "Noordzee - midden", 1960 - 80.



Figuur 2,12: Evolutie van het procentuele aandeel in aanvoer en besomping van de visgronden "Kustzee" en "Noordzee-Zuid", 1960-80.



7. DE AANVOER NAAR SCHEEPSKLASSE

Het NIS verschaft maandelijkse gegevens over aanvoer (verhandelde hoeveelheid) en besomming volgens bruto-tonnenmaat-klasse der vaartuigen. In tabel 2.22 werden deze maandgegevens voor het jaar 1980 gesommeerd. Er wordt op gewezen dat de aangewende klasse-indeling niet overeenstemt met de gebruikelijke indeling. In het tweede deel van de tabel worden de globale gegevens gerelativeerd ten opzichte van het aantal ingezette vaartuigen en het aantal visdagen.

Het is immers vrij logisch dat het zwaartepunt van de globale aanvoer en besomming in de klassen III, IV en V ligt, vermits hier het grootst aantal vaartuigen wordt ingezet.

Gerelativeerd ten opzichte van het aantal schepen en het aantal visdagen bekomt men een toenemende gemiddelde aanvoer en besomming naarmate de capaciteit (BT) toeneemt. Ook dit is een vrij logisch verschijnsel te noemen, gezien de vangstcapaciteit toeneemt met de bruto-tonnenmaat.

TABEL 2.22 : Gewicht, besomming en gemiddelde prijs van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens naar BT-klasse, 1980 (a)

BT-klasse	Globaal			Per vaartuig op 100 vis- dagen	
	Ton	Besomming 1.000 fr.	Fr./kg	Ton	Besomming 1.000 fr.
I : 0-25 BT	125	6.166	49,3	24	1.159
II : 25-50 BT	3.644	176.060	48,3	45	2.192
III : 50-100 BT	10.191	430.044	42,2	111	4.674
IV : 100-150 BT	10.533	538.008	51,1	131	6.886
V : 150-250 BT	6.335	409.137	64,6	167	10.755
VI : 250-500 BT	1.399	57.420	41,0	388	15.923
VII : 500 BT en meer	527	17.406	33,0	599	19.814
Totaal	32.754	1.634.241	49,9	109	5.490

BRON : NIS en eigen berekeningen.

(a) Verhandelde hoeveelheid.

De gemiddelde prijs per kilogram daarentegen vertoont geen gelijklopende toename met de scheepsklassen. De kleinere vaartuigen (minder dan 50 BT) realiseren een vrij hoge gemiddelde prijs : 48,4 fr./kg. Voor de vaartuigen tussen 50 en 100 BT is de gemiddelde prijs slechts 42,2 fr./kg. De hoogste prijs wordt behaald door de klassen IV en V, respectievelijk 51,1 fr./kg en 64,6 fr./kg. Daarna neemt de prijs af, zelfs tot 33 fr./kg voor de grootste vaartuigen.

Deze prijsvariatie hangt vanzelfsprekend rechtstreeks af van de aanvoersamenstelling en de uiteenlopende handelswaarde van de verschillende vissoorten. Hoewel er, omwille van toevalligheden en veelvuldige uitzonderingen, geen algemene regel kan worden vooropgesteld, kan de relatief hogere prijs van de kleinere scheepsklassen en middenslagklassen in vergelijking met de grootste vaartuigen worden toegeschreven aan enerzijds de specialisatie op hoogwaardige schaal- en weekdieren, anderzijds de specialisatie op hoogwaardige bodemsoorten (19). De vaartuigen uit de hoogste klassen daarentegen brengen een goedkoper produkt aan uit verder afgelegen visgronden. Door de veel grotere vangsten weten zij evenwel een heel wat hogere globale besomming te realiseren.

Dit laatste dient evenwel eveneens gerelativeerd te worden. Hoewel het niet rechtstreeks uit de gegevens in de tabel blijkt, stijgt aanvoer en besomming (tweede deel van de tabel) niet proportioneel met de bruto-tonnenmaat.

Op basis van een steekproef uit de boekhouding over het boekjaar 1979 (20) worden als gemiddelde besomming per vaartuig, per zeedag én per bruto-tonnenmaat, volgende resultaten bekomen :

klasse I (0-35 BT)	: 650 fr.
klasse II (35-70 BT)	: 601 fr.
klasse III (70-180 BT)	: 519 fr.
klasse IV (180-400 BT)	: 423 fr.

Hieruit blijkt dat de besomming niet evenredig toeneemt met de capaciteit, wat voor de hoogste klasse deels te maken heeft met de lagere prijzen. Dit argument gaat evenwel niet op voor de middenslag-klasse, die de hoogste prijzen haalt. Hier ligt de oorzaak bijgevolg in een proportioneel lagere gemiddelde aanvoer (steeds gerelativeerd ten opzichte van het aantal vaartuigen en het aantal zee- of visdagen).

VOETNOTEN

- (1) De aanvoer als bevoorrading van de Belgische markt komt vooral ter sprake wanneer ook invoer en uitvoer behandeld worden. Zie verder.
- (2) Behoudens de transportkosten.
- (3) De vloeiende lijn doorheen de grafiek stelt de trendmatige evolutie voor en werd bekomen via een vijfjaarlijks voortschrijdend gemiddelde.
- (4) Door de produktiviteit uit te drukken in fysieke eenheden (ton) en niet in monetaire eenheden, wordt het zeer delikate probleem van het deflatteren van de gegevens voor de muntontwaarding ontweken. Deze methode heeft dan wel het nadeel dat geen rekening wordt gehouden met wijzigingen in de aanvoerstructuur, zoals de aanvoer van meer hoogwaardige produkten.
- (5) Het betreft andermaal de situatie per 31 december, die een momentopname is en dus afwijkingen vertoont ten opzichte van de reële situatie.
- (6) Voornamelijk bepaald door de vraagstructuur.
- (7) Andere factoren spelen ook een rol. Invoer en uitvoer bepalen immers eveneens het globale aanbod en de globale vraag.
- (8) Bodemvis vertoeft vooral op of dichtbij de zeebodem, terwijl pelagische vis eerder aan het wateroppervlak leeft.
- (9) Bedrijfsraad voor de visserij, "De evolutie van de Belgische visserijsector in 1979", p. 12
- (10) Hoewel in 1980 het verbod op haringvangst nog steeds van kracht was, werd toch een grote hoeveelheid van deze vis aangevoerd (zie verder).
- (11) Over de technische aspecten en de organisatie van de verkoop wordt hier niet uitgeweid.
- (12) De gegevens zijn vervat in tabel 2.14. Het betreft de gemiddelde jaarlijkse prijzen. De seizoenschommelingen in de prijzen werden dus buiten beschouwing gelaten.
- (13) Althans van de in de tabel onderscheiden soorten. De "overige bodemsoorten" komen immers qua prijs op de derde plaats.
- (14) Ondanks het haringvangstverbod werd in 1980 toch 990 ton haring aangevoerd.
- (15) I.C.E.S. : International Council for the Exploration of the Sea.

- (16) Enkel aanvoer in België.
- (17) Het instellen van vangstquota (zie verder).
- (18) Precies omwille van de harde houding van Ierland en vooral Engeland.
- (19) Deze bodemsoorten kenden bovendien nog de sterkste prijsstijgingen (zie hoger). Hierin ligt de verklaring van het feit dat de middenslag-klassen nu de hoogste prijzen realiseren, in tegenstelling tot vroeger, waar het de kleinste vaartuigen betrof.
- (20) Zie hoofdstuk over Rentabiliteit.

hoofdstuk 3 rentabiliteit

In navolging van de Dienst voor de Zeevisserij worden in dit hoofdstuk twee criteria gebruikt om de rentabiliteit van de bedrijven te meten. Het gaat om de netto opbrengst van het geïnvesteerde kapitaal en het gemiddeld arbeidsinkomen van de vissers. Dit laatste als maatstaf voor de opbrengst van de 'geïnvesteerde arbeid'. Naast de analyse van de exploitatieresultaten en rentabiliteit (paragraaf 1) en van het arbeidsinkomen (paragraaf 3), wordt ook aandacht besteed aan de kostenstructuur (paragraaf 2).

De enige gegevens die in dit verband beschikbaar zijn, worden jaarlijks gepubliceerd door de Dienst voor de Zeevisserij (1). De meest recente resultaten hebben betrekking op het jaar 1979.

De gepubliceerde gegevens zijn afgeleid uit een steekproef van boekhoudingen, waaruit de exploitatierekeningen van ieder vaartuig afzonderlijk zouden moeten blijken. De steekproefomvang varieert elk jaar en schommelt tussen 50 % en 80 % van het aantal bemande vaartuigen (2). Deze gegevens worden op vrijwillige basis verstrekt door de rederijen, met alle beperkingen vanden aangaande de betrouwbaarheid. We waren niet in de mogelijkheid om de volledige juistheid van deze gegevens te verifiëren. Niettemin zijn ze voor sommige aspecten bruikbaar ten einde een aantal tendensen op langere termijn vast te stellen.

Alle gegevens zijn uitgedrukt in gemiddelden per vaartuig. Ten einde evenwel vergelijkingen mogelijk te maken tussen de diverse scheepsklassen en over de verschillende jaren, worden de gegevens gerelativeerd per Bruto-Ton (BT). Ten slotte is, gezien de wijziging in de klasse-indeling, een statistisch doorlopende reeks naar scheepsklasse slechts mogelijk vanaf 1968.

1. EXPLOITATIERESULTATEN EN RENTABILITEIT

De kostengegevens van de Dienst voor de Zeevisserij omvatten niet de afschrijvingen en de financiële lasten (renten en aflossingen). Over de financiële lasten zijn geen gegevens beschikbaar. Met betrekking tot de afschrijvingen kunnen wel ramingen worden gemaakt (zie verder). In eerste instantie wordt hier evenwel onder exploitatieresultaat begrepen het verschil tussen besomming en kosten, waarbij deze laatste de afschrijvingen niet omvatten. In deze afdeling worden de kosten globaal behandeld. In de volgende paragraaf komen de diverse kostencomponenten aan bod.

In tabel 3.1 wordt de evolutie weergegeven van de gemiddelde besomming per BT, de gemiddelde kosten per BT en het gemiddeld exploitatieresultaat per BT, dit voor de totale vissersvloot (steekproef), zowel in nominale als in reële termen (3). In figuur 3.1 worden de nominale gegevens weer-

TABEL 3.1 : Evolutie van de gemiddelde besomming per BT, de gemiddelde kosten per BT en het gemiddeld exploitatieresultaat per BT, 1960-79, in fr. In nominale en reële termen (a)

Jaar	Gemiddelde besomming per BT		Gemiddelde kosten per BT		Gemiddelde exploitatieresultaat per BT	
	Nominaal	Reëel	Nominaal	Reëel	Nominaal	Reëel
1960	23.656	23.656	21.634	21.634	2.022	2.022
1961	24.359	24.123	22.398	22.181	1.961	1.942
1962	24.880	24.295	22.514	21.984	2.366	2.310
1963	28.902	27.631	25.075	23.972	3.827	3.659
1964	28.042	25.734	24.867	22.820	3.175	2.914
1965	30.748	27.117	26.742	23.584	4.006	3.533
1966	32.878	27.827	28.819	24.392	4.059	3.435
1967	34.235	28.161	30.083	24.745	4.152	3.415
1968	34.598	27.709	31.194	24.983	3.404	2.726
1969	37.106	28.640	32.796	25.313	4.310	3.327
1970	40.732	30.262	35.890	26.664	4.842	3.597
1971	46.154	32.862	40.359	28.735	5.795	4.126
1972	48.540	32.775	41.791	28.218	6.748	4.556
1973	58.607	36.999	50.304	31.758	8.303	5.242
1974	59.405	33.282	54.246	30.392	5.158	2.890
1975	63.551	31.572	59.094	29.358	4.457	2.214
1976	69.181	31.486	64.887	29.532	4.294	1.954
1977	77.528	32.944	70.643	30.019	6.886	2.926
1978	94.879	38.592	81.734	33.245	13.145	5.347
1979	101.785	39.630	90.915	35.398	10.870	4.232

BRON : Dienst voor de Zeevisserij, op basis van steekproeven.

(a) Reële termen : in franken van 1960. Gedeflatteerd aan de hand van het indexcijfer der consumptieprijzen.

gegeven, waarbij het gemiddelde exploitatieresultaat ook in reële termen wordt weergegeven. Zowel de gemiddelde besomming als de gemiddelde kosten per BT vertonen in de bestudeerde periode een aanhoudende stijging. De jaarlijkse toenames van kosten en besomming lopen evenwel uiteen, wat de fluktuaties in het exploitatieresultaat verklaart.

De gemiddelde besomming per BT (reeël) nam in de periode 1960-73 met circa 56 % toe en in de periode 1973-79 met 7 %. De overeenstemmende percentages voor de kosten bedragen respectievelijk 47 % en 11 %.

Uit deze percentages blijkt ook meteen dat tot omstreeks 1973 de opbrengsten een relatief sterkere stijging vertoonden dan de kosten, wat de trenmatige, weliswaar zwakke, toename van het gemiddeld exploitatieresultaat verklaart.

Na 1973 doet zich de tegengestelde situatie voor, doch hier dient voor alle duidelijkheid de periode nader te worden opgesplitst. In de subperiode 1973-76 daalden de opbrengsten met circa 15 %, tegenover een daling van de kosten met slechts 7 % (telkens in reële termen). In de subperiode 1976-79 gaven de kosten opnieuw een kleinere stijging te zien (+19,9 %) dan de opbrengsten (+25,9 %). Het gemiddeld exploitatieresultaat per BT vóór afschrijvingen en zonder rekening te houden met de financiële lasten steeg in de periode 1960-73 met 159 %. Het werd tussen 1973 en 1976 tot op nauwelijks meer dan een derde teruggebracht. In 1979 werd in reële termen ongeveer het niveau van 1971 terug bereikt.

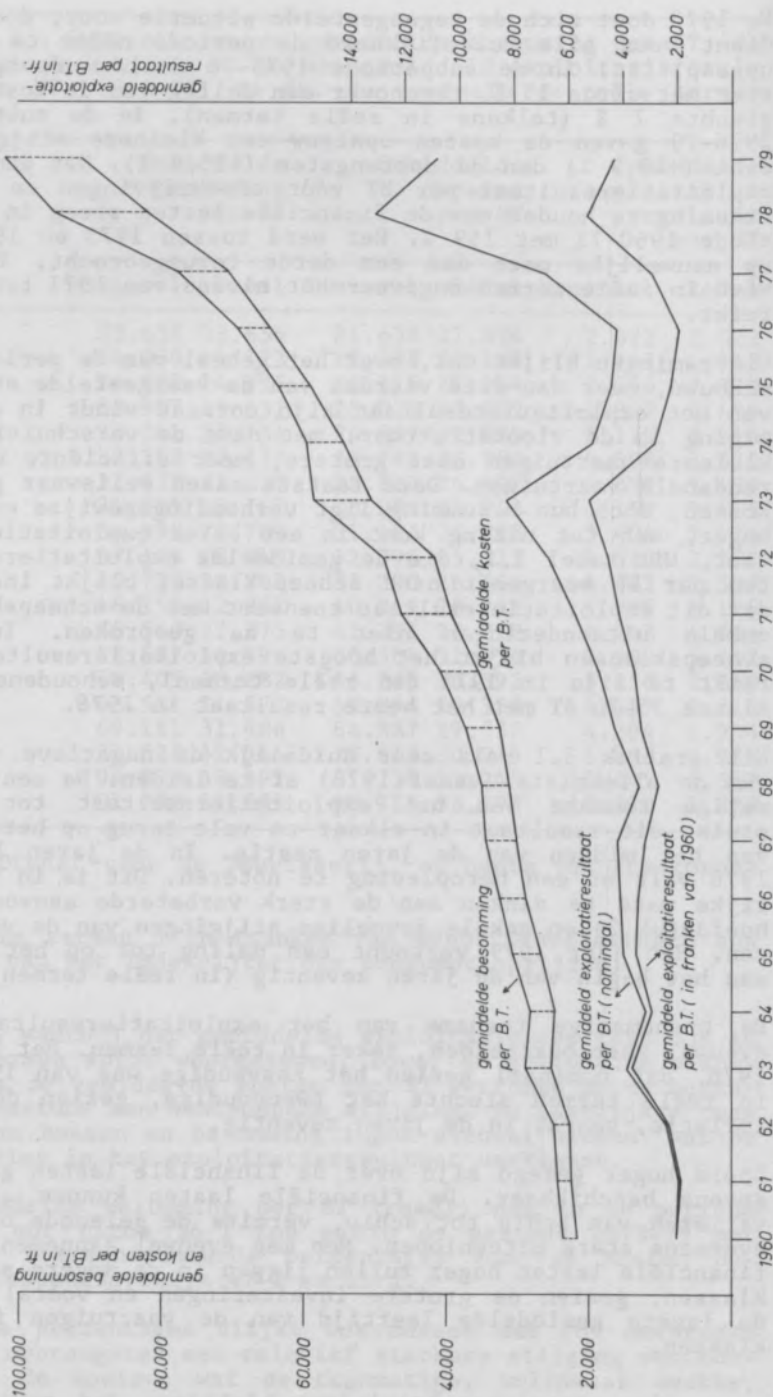
Uit ramingen blijkt dat, over het geheel van de periode beschouwd, meer dan drie vierden van de vastgestelde stijging van het exploitatieresultaat zijn oorzaak vindt in de wijziging in de vlootstructuur, met name de verschuiving van kleinere vaartuigen naar grotere, meer efficiënte en meer rendabele vaartuigen. Deze laatste maken weliswaar grotere kosten, doch hun besomming ligt verhoudingsgewijze eveneens hoger, wat tot uiting komt in een beter exploitatieresultaat. Uit tabel 3.2, die de gemiddelde exploitatieresultaten per BT weergeeft naar scheepsklasse, blijkt inderdaad dat dit exploitatieresultaat toeneemt met de scheepsklasse, dat dit exploitatieresultaat toeneemt met de scheepsklasse, enkele uitzonderingen niet te na gesproken. In alle scheepsklassen blijkt het hoogste exploitatieresultaat bereikt te zijn in 1973 (in reële termen), behoudens in de klasse 35-70 BT met het beste resultaat in 1978.

Uit grafiek 3.1 valt zeer duidelijk de negatieve invloed van de oliecrisis (vanaf 1973) af te leiden. Na een trendmatige toename van het exploitatieresultaat tot 1973, stuikt dit resultaat in elkaar en valt terug op het niveau van het midden van de jaren zestig. In de jaren 1977 en 1978 valt er een heropleving te noteren. Dit is in belangrijke mate te danken aan de sterk verbeterde aanvoer (zie hoofdstuk 2) en enkele gevoelige stijgingen van de visprijzen. Het jaar 1979 vertoont een daling tot op het niveau van het begin van de jaren zeventig (in reële termen).

De trendmatige toename van het exploitatieresultaat was evenwel zeer bescheiden, zeker in reële termen. Het topjaar 1978, dat nominaal gezien het zesvoudige was van 1960, is in reële termen slechts het tweevoudige, gezien de forse inflatie, vooral in de jaren zeventig.

Zoals hoger gezegd zijn over de financiële lasten geen gegevens beschikbaar. De financiële lasten kunnen gevoelig variëren van schip tot schip, vermits de geleende bedragen eveneens sterk uiteenlopen. Men mag evenwel aannemen dat de financiële lasten hoger zullen liggen in de hogere scheepsklassen, gezien de grotere investeringen en vooral gezien de lagere gemiddelde leeftijd van de vaartuigen in deze klassen.

Figuur 3.1: Evolutie van de gemiddelde besomming en kosten per B.T., 1960-79. (schaal links)
 Evolutie van het gemiddeld exploitatieresultaat per B.T., 1960-79, in nominale en reële termen (schaal rechts)



TABEL 3.2 : Evolutie van het gemiddeld exploitatieresultaat per BT, 1968-79, naar scheepsklasse vóór afschrijvingen en exclusief financiële lasten

Jaar	0-35 BT	35-70 BT	70-180 BT	180-400 BT	+ 400 BT
Nominaal					
1968	2.884	4.116	3.768	2.070	785
1969	3.417	3.702	4.582	4.463	5.341
1970	3.393	3.374	5.615	4.400	5.135
1971	3.102	5.518	6.591	3.869	4.270
1972	2.590	5.278	7.828	8.275	5.249
1973	6.729	4.732	9.116	12.832	7.860
1974	3.379	2.752	5.272	10.889	n.b.
1975	4.265	4.547	4.215	5.685	n.b.
1976	-1.514	33830	4.175	6.465	n.b.
1977	2.333	3.784	6.431	10.970	n.b.
1978	8.054	11.625	13.054	15.148	n.b.
1979	5.694	8.791	11.520	11.379	n.b.
Reëel (a)					
1968	2.310	3.296	3.018	1.658	629
1969	2.637	2.857	3.537	3.445	4.122
1970	2.521	2.507	4.172	3.269	3.815
1971	2.209	3.929	4.693	2.755	3.040
1972	1.749	3.564	5.286	5.587	3.544
1973	4.248	2.987	5.755	8.101	4.962
1974	1.893	1.542	2.954	6.101	n.b.
1975	2.119	2.259	2.094	2.824	n.b.
1976	-689	1.743	1.900	2.942	n.b.
1977	991	1.608	2.733	4.662	n.b.
1978	3.276	4.728	5.310	6.161	n.b.
1979	2.217	3.423	4.485	4.430	n.b.

BRON : Dienst voor de Zeevisserij en eigen berekeningen; op basis van steekproeven.

(a) In franken van 1960.

Met betrekking tot het totale geïnvesteerde kapitaal en de afschrijvingen kunnen ramingen worden gemaakt. Deze ramingen zullen hierna worden aangewend om de rentabiliteit van het geïnvesteerde kapitaal te berekenen.

De Dienst voor de Zeevisserij gaat bij deze ramingen niet uit van de historische kostprijs, maar wel van het kapitaal dat de reder nodig zou hebben om een identiek schip te laten bouwen. De afschrijvingen en het geïnvesteerd kapitaal hebben in dit geval betrekking op de vervangingswaarde, en niet op de historische waarde, zoals gebruikelijk.

De berekening van deze vervangingswaarde of nieuwbouwprijs is gesteund op de hypothese dat de bouwprijs van een vaar-

tuig functie is van zijn tonnenmaat (4). Via steekproeven werden aldus voor de bestudeerde periode de in tabel 3.3 vermelde gemiddelde nieuwbouwprijzen per BT bekomen. Daarnaast worden in de tabel de overeenkomstige jaarlijkse afschrijvingen per BT weergegeven.

Deze afschrijvingen bedragen jaarlijks 6 % van de nieuwbouwkosten. Dit vrij arbitraire percentage is gebaseerd op de veronderstelling dat een vaartuig een gemiddelde levensduur heeft van 30 jaar, gedurende dewelke moderniseringswerken dienen te worden uitgevoerd à rato van 80 % van de nieuwbouwprijs (onder meer vervanging van de motor).

TABEL 3.3 : Evolutie van de gemiddelde nieuwbouwprijs per bruto-ton en de overeenkomstige jaarlijkse afschrijvingen per BT, 1960-79 (in fr.)

Jaar	Gemiddelde nieuwbouw- prijs per BT	Gemiddelde afschrij- vingen per BT	Jaar	Gemiddelde nieuwbouw- prijs per BT	Gemiddelde afschrij- vingen per BT
1960	48.000	2.880	1970	80.000	4.800
1961	49.000	2.940	1971	86.000	5.160
1962	50.200	3.012	1972	95.000	5.700
1963	51.800	3.108	1973	100.000	6.000
1964	54.300	3.258	1974	120.000	7.200
1965	57.800	3.468	1975	140.000	8.400
1966	64.800	3.888	1976	155.000	9.300
1967	72.350	4.341	1977	165.000	9.900
1968	73.333	4.400	1978	180.000	10.800
1969	76.666	4.600	1979	208.333	12.500

BRON : Dienst voor de Zeevisserij en eigen berekeningen.

De gegevens uit tabel 3.3 worden door de Dienst voor de Zeevisserij vervolgens aangewend om de rentabiliteit op het geïnvesteerd kapitaal te berekenen : van het gemiddeld exploitatieresultaat per BT (tabel 3.1) worden de afschrijvingen per BT (tabel 3.3) afgetrokken en gesteld tegenover het totale geïnvesteerd kapitaal per BT (nieuwbouwprijs, tabel 3.3). De resultaten van deze berekeningen worden in tabel 3.4 weergegeven voor de periode 1971-79.

De vrij ongunstige rentabiliteitscijfers die aldus worden bekomen, vormen om een drietal redenen een onderschatting van de realiteit :

de afschrijvingen gebeuren in werkelijkheid op het historisch geïnvesteerd kapitaal, en zijn dus lager;
het exploitatieresultaat na afschrijvingen wordt in de methode van de Dienst voor de Zeevisserij gesteld ten opzichte van de vervangingswaarde, wat een heel wat lagere rentabiliteit oplevert dan wanneer dit zou gebeuren ten opzichte van de lagere, historische investeringswaarde;
de Dienst voor de Zeevisserij past in alle scheepsklassen dezelfde absolute afschrijvingsbedragen toe, zonder reke-

TABEL 3.4 : Raming van de rentabiliteit van het geïnvesteerd kapitaal naar scheepsklasse over de periode 1971-79, in procenten.

A. Op basis van de vervangingswaarde
B. Op basis van de historische waarde (a)

	0-35 BT		35-70 BT		70-180 BT		180-400 BT		+400 BT	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
1971	-2,4	+0,7	+0,4	+2,7	+1,7	+3,4	-1,5	+0,6	-1,3	+0,8
1972	-3,3	+0,6	+0,4	+2,4	+2,2	+4,3	+2,7	+5,0	-0,5	+1,7
1973	+0,7	+4,8	-1,3	+1,5	+3,1	+5,0	+6,8	+9,6	+1,9	+4,3
1974	-3,2	+1,5	-3,2	-0,4	-1,6	+1,3	+3,1	+6,3	n.b.	n.b.
1975	-2,9	+2,2	-2,7	+1,0	-2,9	+0,3	-1,9	+1,1	n.b.	n.b.
1976	-7,0	-3,1	-3,5	+0,3	-3,3	+0,2	-1,8	+1,3	n.b.	n.b.
1977	-4,6	-0,1	-3,7	+0,1	-2,1	+1,4	+0,7	+4,0	n.b.	n.b.
1978	-1,5	+4,7	+0,5	+6,8	+1,3	+6,0	+2,4	+6,6	n.b.	n.b.
1979	-3,3	+2,6	-1,8	+4,2	-0,5	+4,3	-0,5	+4,2	n.b.	n.b.

BRON : A. Dienst voor de Zeevisserij, op basis van steekproeven.

B. Bestuur voor het Zeewezen en eigen berekeningen.

(a) Voor 1979 betreft het een raming op basis van een extrapolatie van de investeringsgegevens van 1978.

ning te houden met het belangrijk verschil in gemiddelde leeftijd van de vaartuigen in de diverse scheepsklassen. In de kleinere scheepsklassen bevinden zich immers relatief meer oudere vaartuigen die reeds volledig zijn afgeschreven.

Ten einde een betere benadering te bekomen worden in dezelfde tabel 3.4 dan ook rentabiliteitscijfers weergegeven, die gebaseerd zijn op ramingen van de afschrijvingen op het historisch geïnvesteerd kapitaal, en rekening houdend met de uiteenlopende leeftijdsstructuur van de scheepsklassen.

Daartoe werd gesteund op de gegevens over de in de vloot belegde kapitalen die het Bestuur van het Zeewezen jaarlijks publiceert. Op basis van de gemiddelde investeringskost per schip werd voor elke scheepsklasse de totale waarde berekend van de vaartuigen jonger dan 30 jaar. Daarop werden afschrijvingen ten belope van 6 % berekend, die vervolgens opnieuw werden omgerekend over alle vaartuigen binnen de scheepsklasse en per BT. Het exploitatieresultaat per BT min deze afschrijvingen per BT werden vervolgens gesteld ten opzichte van het investeringsbedrag per BT aan 180 %.

Deze resultaten, die naar ons oordeel de werkelijkheid beter benaderen, leveren een gunstiger beeld op, althans in vergelijking met de gegevens van de dienst voor de Zeevis-

serij. Hoewel ongeveer dezelfde tendenzen zijn vast te stellen, ligt het niveau ervan toch telkens hoger en doorgaans boven het nulpunt, daar waar de rentabiliteitscijfers op basis van de vervangingswaarde in zeer veel gevallen negatief zijn.

De beste resultaten worden, op enkele uitzonderingen na, geboekt in de scheepsklassen III en IV. Afgezien van een paar ietwat betere jaren is de rentabiliteit in de scheepsklassen I en II laag te noemen. Het jaar 1973 was een relatief goed jaar. Vanaf 1974 daalt de rentabiliteit overal. Pas in de jaren 1978 en 1979 worden opnieuw betere cijfers behaald, wat een gevolg is van de vrij goede vangsten (per schip en per visdag) in deze jaren (zie hoofdstuk II).

Met uitzondering van enkele betere jaren, kan voor de volledige periode worden besloten, dat de rentabiliteit van het geïnvesteerd kapitaal in de visserijsector vrij bescheiden is te noemen. Er doen zich weliswaar schommelingen voor van jaar tot jaar en de situatie is eveneens gunstiger bij de grotere vaartuigen. Nogmaals wordt erop gewezen dat de interpretatie van de gegevens op zichzelf met heel wat voorbehoud dient te gebeuren.

2.DE KOSTENSTRUKTUUR

In tabel 3.5 worden de globale gemiddelde kosten per bruto-ton uitgesplitst naar de diverse onderscheiden kostensoorten.

Qua kostenstructuur is de vergoeding van de bemanning over de volledige periode 1960-79 de belangrijkste kostenkomponent geweest. Het aandeel in de totale kosten bedroeg 34,5 % in 1960, liep op tot 41,1 % in 1973, maar daalde terug tot 36,5 % in 1979, dit tengevolge van de sterkere prijsontwikkeling van de brandstof. De vergoeding van de bemanning is evenals de los- en verkoopkosten een bepaald percentage van de besomming. Gemiddeld over de volledige periode bedraagt het aandeel in de gerealiseerde besomming 33,9 % voor het deel van de bemanning en 8,6 % voor de los- en verkoopkosten. Om die reden worden ze ook wel de 'procentuele kosten' (5) genoemd. Konkreet betekent dit evenwel dat elke toename van de besomming met 1.000 fr. automatisch al een toename van de kosten oplevert met 425 fr. Een zeer belangrijk deel van de potentiële verhoging van het exploitatieresultaat wordt op die manier reeds tenietgedaan.

De tweede belangrijkste kostenkomponent na de vergoeding van de bemanning, was reeds in 1960 de post 'brandstof en smeerolie': 16,7 %. Deze evolueerde tot 1972 evenwel heel wat minder sterk dan de overige kostencomponenten, zodat het aandeel ervan in 1972 nog slechts 9,4 % bedroeg. De oliecrisis en de steeds sterker toenemende brandstofprijzen dreven dit aandeel evenwel terug op tot 19,4 % in 1979. Aldus zijn anno 1979 twee derden van de globale kosten toe te schrijven aan drie componenten: vergoeding van de beman-

TABEL 3.5 : Gemiddelde kosten per Bruto-Ton naar kostensoorten, 1960-79 (in fr.)

Kostensoorten	1960	1961	1962	1963	1964
Verzekering	943	1.014	1.077	1.082	1.107
Onderhoud	2.405	2.480	2.533	2.745	2.808
Vistuig	1.799	1.945	1.858	1.924	1.737
IJs, zout, kolen	803	827	758	716	740
Brandstof, smeerolie	3.606	3.458	3.356	3.535	3.255
Elektrische apparatuur	800	911	928	1.056	1.072
Patronale bijdrage	970	1.000	1.008	1.063	1.180
Fonds arbeidsongevallen	300	309	316	367	357
Deel bemanning	7.464	7.642	7.938	9.395	9.272
Los- en verkoopkosten	1.834	2.153	1.988	2.431	2.428
Diverse	709	660	754	761	912
Totale kosten	21.634	22.398	22.514	25.075	24.867
Kostensoorten	1970	1971	1972	1973	1974
Verzekering	1.736	1.760	1.831	1.908	2.018
Onderhoud	3.540	3.901	4.282	5.051	5.125
Vistuig	1.990	2.225	2.477	3.104	3.853
IJs, zout, kolen	919	977	1.138	1.130	1.270
Brandstof, smeerolie	4.208	4.541	3.949	6.441	8.354
Elektrische apparatuur	1.651	1.767	1.957	1.991	2.172
Patronale bijdrage	2.332	2.621	2.885	2.883	3.666
Fonds arbeidsongevallen	764	864	748	893	1.023
Deel bemanning	14.366	16.470	16.842	20.693	20.384
Los- en verkoopkosten	3.401	4.099	4.528	4.875	4.856
Diverse	984	1.135	1.154	1.328	1.437
Totale kosten	35.889	40.359	41.791	50.304	54.246

Bron : Dienst voor de Zeevisserij en eigen berekeningen.

TABEL 3.5 : Gemiddelde kosten per Bruto-Ton naar kostensoorten, 1960-79 (in fr.) (vervolg)

Kostensoorten	1965	1966	1967	1968	1969
Verzekering	1.167	1.248	1.282	1.479	1.624
Onderhoud	2.877	3.155	3.177	3.162	3.248
Vistuig	1.772	1.697	1.675	1.723	1.687
IJs, zout, kolen	776	818	875	930	950
Brandstof, smeerolie	3.324	3.305	3.505	4.010	3.898
Elektrische apparatuur	1.090	1.211	1.244	1.415	1.558
Patronale bijdrage	1.553	1.733	1.754	1.783	1.717
Fonds arbeidsongevallen	391	417	434	648	695
Deel bemanning	10.169	11.111	11.811	12.104	13.242
Los- en verkoopkosten	2.527	3.162	3.338	3.155	3.332
Diverse	1.099	962	988	786	844
Totale kosten	26.743	28.819	30.083	31.194	32.796
Kostensoorten	1975	1976	1977	1978	1979
Verzekering	2.175	2.074	2.260	2.331	2.571
Onderhoud	5.580	6.342	6.764	8.549	8.492
Vistuig	3.470	3.503	3.603	4.438	4.415
IJs, zout, kolen	1.428	1.389	1.573	1.655	1.582
Brandstof, smeerolie	10.034	11.704	12.453	12.720	17.646
Elektrische apparatuur	2.505	2.640	2.887	2.919	3.258
Patronale bijdrage	4.577	4.944	5.058	5.445	5.230
Fonds arbeidsongevallen	784	826	818	872	858
Deel bemanning	21.444	23.585	26.394	32.021	33.207
Los- en verkoopkosten	5.217	5.592	6.336	8.384	10.450
Diverse	1.880	2.288	2.497	2.400	3.207
Totale kosten	59.094	64.887	70.643	81.734	90.915

ning, brandstof en los- en verkoopkosten. Samen met de post 'onderhoud' betekent dit drie vierden van de globale kosten.

De globale bestudeerde periode 1960-79 kan gemakkelijkheidshalve opgesplitst worden in twee subperiodes, 1960-72 en 1972-79. In beide perioden kende de gemiddelde kost per BT ongeveer een verdubbeling, namelijk + 93,2 % in de eerste subperiode en + 117,5 % in de tweede subperiode. De oorzaak van deze kostenverdubbeling is evenwel vrij verschillend in beide perioden.

In de jaren 1960-72 was 46,5 % van de globale kostenstijging toe te schrijven aan de toename van de kostenpost 'deel bemanning', zijnde de vergoeding aan de bemanning, uitgedrukt als een percentage op de besomming. Andere belangrijke componenten waren de patronale bijdrage, de onderhoudskosten en de los- en verkoopkosten. Hun aandeel in de globale kostentoeename bedroeg respectievelijk 9,5 %, 9,3 % en 13,4 %. De post 'brandstof en smeerolie' was voor amper 1,7 % verantwoordelijk voor de globale kostenstijging.

In de periode 1972-79, periode van de oliecrisis, blijft de vergoeding van de bemanning de kostensoort met het grootste aandeel in de globale stijging, doch dit aandeel is afgenomen tot 33,3 %. Het aandeel van de post 'brandstof en smeerolie' in de globale stijging is daarentegen opgelopen tot 27,9 %. Onderhoud (8,6 %) en los- en verkoopkosten (12,1 %) blijven ook belangrijke componenten in de toename van de kosten.

De steeds hogere prijzen die voor de brandstof dienen te worden betaald, hebben ongetwijfeld nefaste gevolgen gehad voor de rentabiliteit in de laatste jaren en zijn zeker en vast mede-oorzaak geweest voor het stilvallen van de nieuwbouw. Ze hebben reeds geleid tot wijzigingen in de visserijmetodes (onder andere een grotere aanvoer in vreemde landen) en zullen in de toekomst nog meer verschuivingen teweeg brengen (eventuele uitbreiding van het containergebruik, vernieuwde vangstmethoden, bouwen van zuiniger motoren of aanwenden van andere energiebronnen...). Om de moeilijkheden op korte termijn te overbruggen, heeft de overheid in de jaren 1974-75 steun verleend, terwijl in 1981 opnieuw een subsidieregeling in voege trad.

Per liter gasolie, geleverd aan boord van een Belgisch vissersvaartuig in een Belgische haven, werd een subsidie toegekend van 0,50 fr. tijdens de periode 1 juli 1974 - 31 december 1974 en van 0,30 fr. tijdens de periode 1 januari 1975 - 30 juni 1975. Deze regeling werd verlengd tot eind 1975 en bedroeg in deze laatste periode opnieuw 0,50 fr. per liter (6).

De subsidieregeling met ingang vanaf 1981 is uitgedrukt in besparingstermen en bedraagt 5 fr. per liter minverbruik in vergelijking tot een bepaalde referentieperiode, vanzelfsprekend gerelativeerd ten opzichte van het aantal zee-uren (7).

Tot slot wordt in tabel 3.6 de kostenstructuur weergegeven per scheepsklasse voor het boekjaar 1979. De hoogste kosten per bruto-ton worden genoteerd in de middenslagklasse 70-180 BT (98.004 fr./BT). De gemiddelde kosten in de overige klassen liggen daar een ruim stuk onder. Qua kostenstructuur treden enkele markante verschillen naar voor. Het aandeel van de brandstofpost in de totale kosten neemt toe met de scheepsklasse. Dit heeft niet alleen te maken met de grotere motoren, maar vooral met het meer gepresteerde aantal zee-uren. Het aandeel van de loonkosten neemt daarentegen af met de scheepsklassen, terwijl de los- en verkoopkosten toenemen met de scheepsklassen.

3. HET ARBEIDSINKOMEN

Naast de rentabiliteit van het geïnvesteerd kapitaal wordt door de Dienst voor de Zeevisserij een soort 'rentabiliteit van de geïnvesteerde arbeid' berekend. Dit gebeurt door het gemiddelde arbeidsinkomen per ingescheepte visser te stellen tegenover het 'vergelijkbaar' inkomen van andere arbeiders (8).

Het gemiddelde arbeidsinkomen per ingescheepte visser wordt berekend door het totaal van de uitgaven voor lonen te delen door het totaal aantal bemanningsleden. Met de vergoedingen in natura, noch met het indirecte loon, voortvloeiend uit de sociale wetgeving, werd rekening gehouden. Het betreft ook een 'gemiddeld' inkomen, wat de veronderstelling inhoudt dat alle bemanningsleden in dezelfde mate vergoed worden. Dit is in de praktijk niet het geval.

Dit inkomen wordt dan gesteld ten opzichte van een vergelijkbaar inkomen aan wal (vergelijkingsinkomen), waarbij rekening wordt gehouden met de scholingsgraad, de vereiste beroepsbekwaamheid, de verantwoordelijkheid en de arbeidsomstandigheden, in eerste instantie de arbeidsduur.

De resultaten dienen bijgevolg met de nodige reserves geïnterpreteerd te worden. De vaststelling van een 'vergelijkbaar inkomen' is allesbehalve eenvoudig, terwijl de gegevens over het vissersinkomen ook slechts met het nodige voorbehoud mogen gehanteerd worden. De resultaten worden weergegeven in tabel 3.7.

Een eerste opmerkelijke vaststelling is het gevoelig verschil in het vissersinkomen tussen de onderscheiden scheepsklassen. Bij een inkomen gelijk aan 100 in scheepsklasse I, bedraagt het gemiddeld inkomen 131 in scheepsklasse II, 237 in scheepsklasse III en 308 in scheepsklasse IV (gegevens over het jaar 1979). Deze vaststelling dient evenwel gevoelig gerelativeerd te worden, vermits het gemiddeld aantal gepresteerde uren heel wat hoger ligt in de grotere scheepsklassen.

In het begin van de behandelde periode (1968-79) was het inkomen in de klassen I en II vrij goed in overeenstemming

TABEL 3.6 : Gemiddelde kosten per Bruto-ton naar scheepsklasse, 1979
 Procentuele verdeling naar kostensoorten per scheepsklasse, 1979

Kostensoorten	Gemiddelde kosten per bruto-ton																				
	0-35		35-70		70-180		180-400		Totaal		0-35		35-70		70-180		180-400		Totaal		
	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	BT	
Verzekering	3.282	2.424	2.628	2.438	2.571	4,1	3,1	2,7	2,9	2,8											
Onderhoud	7.548	6.992	9.272	7.746	8.492	9,4	9,0	9,5	9,2	9,3											
Vistuig	2.153	2.766	4.801	4.880	4.415	2,7	3,6	4,9	5,8	4,9											
IJs, zout, kolen	704	1.343	1.808	1.321	1.582	0,9	1,7	1,8	1,6	1,7											
Brandstof, smeerolie	11.375	12.882	18.746	18.993	17.646	14,2	16,6	19,1	22,6	19,4											
Elektrische apparatuur	4.381	4.457	3.227	2.396	3.258	5,5	5,7	3,3	2,8	3,6											
Patronale bijdrage	7.075	5.649	5.529	3.994	5.230	8,9	7,3	5,6	4,7	5,8											
Fonds arbeids- ongevallen	1.405	1.073	851	657	858	1,8	1,4	0,9	0,8	0,9											
Deel bemanning	34.277	31.272	36.032	27.614	33.207	42,9	40,2	36,8	32,8	36,5											
Los- en verkoopkosten	5.021	6.027	11.533	11.501	10.450	6,3	7,8	11,8	13,7	11,5											
Diverse	2.708	2.809	3.577	2.658	3.207	3,4	3,6	3,6	3,2	3,5											
Totale kosten	79.929	77.696	98.004	84.197	90.915	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0											

BRON : Dienst voor de Zeevisserij en eigen berekeningen.

TABEL 3.7 : Verhouding tussen het vissersinkomen en het vergelijkingsinkomen naar scheeps-
 klasse, 1968-79

Jaar	0-35 BT			35-70 BT			70-180 BT			180-140 BT		
	Vis- sers- inko- men	Ver- hou- ding	Verge- lij- kings- inko- men	Vis- sers- inko- men	Ver- hou- ding	Verge- lij- kings- inko- men	Vis- sers- inko- men	Ver- hou- ding	Verge- lij- kings- inko- men	Vis- sers- inko- men	Ver- hou- ding	Verge- lij- kings- inko- men
1968	119.933	121.196	177.654	112,7	244.430	171.375	142,6	238.631	210.335	113,4	113,4	210.335
1969	123.457	113.336	175.468	104,8	272.451	182.000	149,7	330.328	222.530	148,4	148,4	222.530
1970	148.114	125.278	182.401	97,9	304.699	202.530	150,4	340.410	245.129	138,9	138,9	245.129
1971	170.202	155.159	236.340	114,7	332.847	224.062	148,6	393.569	268.899	146,4	146,4	268.899
1972	151.036	151.901	229.463	100,0	356.585	249.312	143,0	438.391	307.637	142,5	142,5	307.637
1973	222.886	201.785	264.715	99,7	432.906	288.595	150,0	590.388	356.232	165,7	165,7	356.232
1974	208.756	226.707	233.085	72,3	422.993	350.375	120,7	652.383	436.340	149,5	149,5	436.340
1975	233.900	282.633	293.886	73,9	458.614	432.531	106,0	630.176	538.231	117,1	117,1	538.231
1976	211.705	297.690	298.945	65,6	554.896	495.093	112,1	632.301	614.106	103,0	103,0	614.106
1977	271.335	327.526	345.746	67,5	566.895	556.563	101,9	833.115	686.889	121,3	121,3	686.889
1978	340.880	346.374	471.109	85,2	722.138	601.345	120,1	894.806	739.086	121,1	121,1	739.086
1979	313.269	350.184	408.944	68,8	742.706	646.000	115,0	965.237	790.415	122,1	122,1	790.415

BRON : Dienst voor de Zeevisserij.

met het vergelijkingsinkomen, doorgaans zelfs iets hoger. In de twee hogere klassen was het arbeidsinkomen van de visser relatief zeer hoog, respektievelijk in klassen III en IV, 47 % en 43 % hoger dan het vergelijkingsinkomen (gemiddeld over de periode 1968-73). Vanaf 1974 daalt in alle klassen de verhouding ten opzichte van het vergelijkingsinkomen. Dit betekent in klasse I dat het vissersinkomen onder het vergelijkingsinkomen komt te liggen. Dit is zelfs nog sterker het geval in scheepsklasse II. In de hogere klassen komt deze achteruitgang neer op een daling van het overwicht ten opzichte van het vergelijkingsinkomen tot respektievelijk 13 % en 22 % in klassen III en IV (gemiddeld over de periode 1974-79).

Alhoewel men dus betere tijden heeft gekend, kan niettemin besloten worden dat de zeevisserij een goed tot zeer goed arbeidsinkomen verschaft. Meer dan twee derden van de bemanning was in 1979 immers tewerkgesteld op de vaartuigen van klassen III en IV, dit zijn de klassen met de beste rentabiliteit.

Uit het voorgaande kan besloten worden dat de zeevisserij als kapitaalsinvestering doorgaans weinig renderend is, maar dat ze een goed tot zeer goed arbeidsinkomen verschaft. Deze konklusie is fundamenteel en typeert volledig het zeevisserijbedrijf (9). De marginaliteit van het bedrijf als kapitaalsinvestering schrikt, naast de zeer hoge kapitaalsbehoeften en het vrij groot risico, het vreemd kapitaal af. Derhalve heeft het zeevisserijbedrijf daadwerkelijk behoefte aan specifieke vormen van financieringshulp. De tegenwoordig vereiste kapitalen voor nieuwbouw kunnen zelden of nooit volledig door de individuele reder worden opgebracht. Het voortbestaan van de sektor hangt dus in grote mate af van financieringsmechanismen zoals die in hoofdstuk 1 werden behandeld.

Wordt het vreemd kapitaal afgeschrikt door de marginale rentabiliteit, dan bevordert het vrij goede arbeidsinkomen daarentegen het familiaal-artisanaal karakter van de visserij-ondernemingen. Voor dergelijke bedrijven is de netto-opbrengst van het geïnvesteerd kapitaal niet van primordiaal belang. Het vaartuig wordt hier veelal aangezien als een 'werktuig' om zijn inkomen te verdienen.

De lage rentabiliteit wordt dan ook gedeeltelijk veroorzaakt door het primordiaal stellen van het arbeidsinkomen. Het aandeel van de bemanning legt immers op die manier beslag op een te belangrijk deel van de besomming, om na aftrek van de overige kosten nog voldoende ruimte over te laten voor een betekenisvolle rentabiliteit.

Het kan anderzijds niet ontkend worden dat de ontwikkeling van de overige kostencomponenten, inzonderheid de brandstofkosten, eveneens een zeer negatieve invloed heeft op de rentabiliteit. Essentieel immers aan de zeevisserij is het feit dat deze kosten niet kunnen worden doorberekend in de visprijzen, die louter en alleen door het spel van vraag en aanbod tot stand komen. Het is dan ook zo dat de evolutie

van de overige kosten (in casu vooral de brandstofkosten) in de toekomst, naast de rentabiliteit van het geïnvesteerd kapitaal, eveneens het arbeidsinkomen in gevaar zou kunnen brengen.

VOETNOTEN

(1) Dienst voor de Zeevisserij, 'Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij gedurende het jaar 19..'

(2) De scheepsklasse van de grootste vaartuigen (klasse V) is omwille van het statistisch geheim niet meer vertegenwoordigd in de steekproef sedert 1974 (slechts twee vaartuigen meer).

(3) In franken van 1960. Gedeflatteerd aan de hand van het indexcijfer der consumptieprijzen.

(4) Dienst voor de Zeevisserij, 'Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij gedurende de periode 1957-66'.

(5) Dienst voor de Zeevisserij, 'Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij gedurende het jaar 19..'

(6) De vermelde perioden zijn de perioden van levering van de gasolie, niet die van betaling. Zie MB van 27 september 1974, MB van 26 maart 1975 en MB van 20 juni 1975.

(7) KB van 26 februari 1981.

(8) Voor de teoretische achtergrond, zie : Dienst voor de Zeevisserij, 'Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij gedurende de periode 1957-66, blz. 70 en volgende.

(9) Dienst voor de Zeevisserij, 'Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij gedurende de periode 1957-66'. De algemene tendensen inzake rentabiliteit en arbeidsinkomen zijn op enkele nuances na, dezelfde gebleven.

hoofdstuk 4 buitenlandse handel

1. INLEIDING

De aanvoer van vis- en visserijprodukten in de Belgische havens volstaat als aanbodkomponent niet om aan de globale vraag (binnenlands verbruik + exportvraag) te voldoen. Het aanbod dient aangevuld te worden met ingevoerde vis en visserijprodukten. Gezien de vrij belangrijke omvang van de globale vraag en de eerder bescheiden omvang van de aanvoer, is de ingevoerde hoeveelheid vis en visserijprodukten zeer groot.

Zowel in- als uitvoer van vis en visserijprodukten is noodzakelijk op de Belgische markt. Dit heeft niet alleen te maken met het kwantitatief tekortschieten van de Belgische aanvoer (wat enkel tot invoer zou leiden), maar tevens met het feit dat de samenstelling van de aanvoer niet steeds in overeenstemming is met de binnenlandse konsumptiestructuur. Voor sommige soorten is er een tekort, terwijl van andere soorten er dan weer een overschot is. Deze laatste zijn dan ook op uitvoer aangewezen.

Deze factoren alleen vormen evenwel een al te simplistische verklaring van de buitenlandse handel. Tal van andere elementen spelen een rol. Zo is de prijsregulerende functie van zowel in- als uitvoer op de markt van belang. Ook kwantiteit alleen levert geen afdoende verklaring. Kwaliteitsfactoren spelen immers eveneens een belangrijke rol. Verder kan gewezen worden op het feit dat een deel van de invoer na verwerking in het binnenland, terug wordt uitgevoerd. De verklaring van de hierbij betrokken hoeveelheden én vissoorten is een zeer complexe aangelegenheid. Tenslotte dient ook met de internationale handelspolitiek rekening te worden gehouden.

In dit hoofdstuk worden invoer en uitvoer als dusdanig geanalyseerd. Ze worden niet tegenover de aanvoer gesteld ten einde de beschikbaarheid op de binnenlandse markt te bepalen. Dit veronderstelt immers voor bepaalde in- en uitvoerkategorieën de omrekening van produktgewicht naar aanvoergewicht (bijvoorbeeld filets). Deze analyse maakt het onderwerp uit van het volgende hoofdstuk. Zoetwatervis, vismeel, vislevers, kuit en hom worden in dit hoofdstuk eveneens buiten beschouwing gelaten.

In tabel 4.1 wordt de evolutie weergegeven van gewicht (in ton) en waarde van de globale in- en uitvoer. In het derde deel van de tabel wordt de evolutie van het handelstekort weergegeven.

De globale invoer van vis en visserijprodukten bedroeg in 1950 ongeveer 60.000 ton. Tot het midden van de jaren zestig kende de invoer een geleidelijke, doch vrij sterke toename en situeerde zich toen rond 100.000 ton. Sedertdien fluktueert de jaarlijkse invoer rond dit gewicht, zij het

TABEL 4.1 : Evolutie van de invoer en uitvoer van vis en visserijproducten, 1960-80

Jaar	Invoer		Uitvoer		Handelstekort	
	Ton 1.000 fr.	Fr./kg	Ton 1.000 fr.	Fr./kg	Ton 1.000 fr.	Fr./kg
1960	79.787	1.331.000	12.971	226.667	66.816	1.104.333
1961	86.679	1.544.729	13.130	242.617	73.549	1.302.112
1962	85.480	1.475.823	16.824	339.253	68.656	1.136.570
1963	85.364	1.597.978	16.556	379.891	68.808	1.218.087
1964	93.507	1.793.594	16.675	398.222	76.832	1.395.372
1965	97.912	2.059.647	19.812	480.681	78.100	1.578.966
1966	101.280	2.173.204	23.796	538.081	77.484	1.635.123
1967	94.485	2.164.970	25.380	611.334	69.105	1.553.636
1968	98.562	2.241.336	28.674	622.553	69.888	1.618.783
1969	100.634	2.544.896	26.772	678.284	73.862	1.866.612
1970	100.967	2.802.711	28.949	818.329	72.018	1.984.382
1971	102.419	3.409.581	30.131	910.608	72.288	2.498.973
1972	103.472	3.646.261	27.781	959.361	75.691	2.686.900
1973	98.591	4.271.509	26.189	1.175.103	72.402	3.096.406
1974	103.964	5.210.012	22.415	1.190.855	81.549	4.019.157
1975	92.955	4.971.625	20.245	1.117.179	53.1	3.854.446
1976	104.346	6.570.136	20.893	1.350.883	55,2	5.219.253
1977	103.081	7.178.838	21.176	1.446.240	64,7	83.453
1978	100.332	7.598.865	22.692	1.543.882	68,3	81.905
1979	106.097	8.799.543	20.423	1.658.681	68,0	77.640
1980	109.545	9.611.672	19.932	1.790.549	81,2	85.674
					89,8	89.613

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek. Exclusief zoetwatervis, vismeel, vislevers, kuit en hom.

wel met een licht stijgende tendens. Een dieptepunt was 1975 met slechts 93.000 ton, terwijl 1980 met 109.500 ton een rekord betekent.

Is het groeiritme van het invoervolume zeer sterk afgezwakt, dan is het omgekeerde waar voor wat betreft de handelswaarde van de invoer. De totale invoerwaarde is sedert 1960 kwasi ononderbroken toegenomen. In de jaren zestig verdubbelde de handelswaarde, terwijl deze in de jaren zeventig zelfs meer dan verdrievoudigde.

In de jaren zestig is de verdubbeling van de handelswaarde nog voor ongeveer een derde toe te schrijven aan de toename van het invoervolume; in de jaren zeventig daarentegen is de forse toename van de invoerwaarde kwasi uitsluitend een gevolg van de sterk opgelopen prijzen. De stijging van de gemiddelde invoerprijzen beliep in de periode 1960-70 66,5 %. In de periode 1970-80 bedroeg de toename liefst 215,5 %.

De Belgische export van vis en visserijprodukten is in vergelijking met de import zeer bescheiden. In het topjaar 1971 (30.000 ton) bedroeg de export nog geen derde van de invoer. Het exportvolume kende een sterke expansie tot de jaren 1970-71. Ten opzichte van 1960 steeg de export met ongeveer 130 %. Daarna treedt er evenwel een trendmatige daling op, even onderbroken door een korte heropleving in 1978. Het niveau ligt op het einde van de periode weliswaar nog iets meer dan 50 % hoger dan in 1960, doch is ten opzichte van 1970-71 met een derde geslonken. Ook de handelswaarde van de Belgische uitvoer kende een kwasi ononderbroken groei. In tegenstelling evenwel tot de invoerwaarde, viel hier de sterkste toename te noteren in de eerste helft van de periode 1960-80 : + 261 %. Deze was voor ongeveer de helft toe te schrijven aan de volumetoename, voor de andere helft aan prijsstijgingen. De prijsevolutie van de uitvoer loopt trouwens over de volledige periode 1960-80 vrij parallel met deze van de invoer, zij het dat de exportprijzen doorgaans op een iets hoger niveau liggen dan de invoerprijzen. Niettegenstaande de forse prijsstijgingen in de tweede subperiode, neemt de exportwaarde in tegenstelling tot de invoerwaarde slechts met 119 % toe, dit tengevolge van de gevoelige afname van het uitvoervolume.

Een en ander heeft tot gevolg dat in de beschouwde periode het tekort op de handelsbalans van vis en visserijprodukten sterk is toegenomen. De discrepantie tussen in- en uitvoer is vooral toegenomen in de jaren zeventig. Waar voorheen de stijgende invoer nog gepaard ging met een expanderende uitvoer, gaat vanaf 1970 een gestabiliseerde import samen met een sterk slinkende export. In 1980 bedroeg het handelstekort in volume 34 % meer dan in 1960. Qua handelswaarde is het tekort ten opzichte van 1960 verzevenvoudigd en bedraagt in 1980 bijna 8 miljard fr.

In de volgende paragrafen worden in- en uitvoer nader geanalyseerd naar vissoorten en naar land van herkomst, respectievelijk bestemming. Er wordt er nogmaals op gewezen

dat in- en uitvoervolumes in dit hoofdstuk steeds zijn uitgedrukt in produktgewicht. Zoetwatervis, vismeel, vislevers, kuit en hom worden ook systematisch buiten beschouwing gelaten. Omwille van de beperkte beschikbaarheid van continue statistische reeksen worden detailanalyses beperkt tot de periode 1974-80.

2. INVOER

In tabel 4.2 wordt de evolutie en samenstelling van het invoervolume van vis en visserijprodukten over de periode 1960-80 weergegeven.

Zowel bij invoer als bij uitvoer wordt een onderscheid gemaakt tussen het begrip 'categorie' en de term 'vissoort'. Er worden vijf in- en uitvoercategorieën onderscheiden :

1. verse en bevroren vis
2. bewerkte vis
3. schaal- en weekdieren
4. bereidingen en conserven van vis
5. bereidingen en conserven van schaal- en weekdieren.

Elke 'categorie' kan dus zeer uiteenlopende 'vissoorten' omvatten (bijvoorbeeld haring, kabeljauw...).

Uit punt 1 is gebleken dat het totale invoervolume een relatief sterke toename kende in de jaren zestig en sedertdien rond de 100.000 ton fluktueert, met een licht stijgende tendens. De globale invoertoe name in de jaren zestig is vooral een gevolg van de importstijging van verse en bevroren vis. In 1970 was het volume van deze invoercategorie verdubbeld ten opzichte van 1960. Sedertdien schommelt dit volume rond de 40.000 ton, dit is ongeveer 40 % van de totale invoer.

Daartegenover staat een zeer sterke achteruitgang van de categorie 'bewerkte vis'. Het aandeel in de totale invoer daalde van 16,7 % in 1960 tot amper 2,5 % in 1980. Deze categorie omvat gezouten, gepekeld, gedroogde en gerookte vis. De achteruitgang is een vrij normale evolutie, gezien de ontwikkeling van steeds meer moderne en betere manieren om vis en visserijprodukten te bewaren en als verse of diepgevroren produkten te verhandelen.

Het volume ingevoerde (verse) schaal- en weekdieren kende een vrij konstant verloop in het eerste deel van de behandelde periode. Dit verklaart de daling van het aandeel ervan in de globaal sterk toegenomen invoer. In de jaren zeventig daarentegen neemt de invoer van schaal- en weekdieren fors toe. Het aandeel in de totale invoer (35,4 % in 1980) is nu bijna even belangrijk als dat van de verse en bevroren vis.

De invoer van bereidingen en conserven van vis gaf een matige stijging te zien in de jaren zestig en bedraagt momenteel ongeveer 20.000 ton. Het aandeel in de totale invoer is vrij konstant gebleven en bedraagt ongeveer 20,0 %. De

TABEL 4.2 : Evolutie van en samenstelling van het invoervolume naar categorieën, 1960-80

Jaar	Produktgewicht (TON)				Procentueel aandeel in het totaal				
	Verse en bevroren vis	Schaal- en weekdieren	Berei- en kon- serven van vis	Berei- dingen en kon- serven van vis	Totale invoer	Verse bevroren vis	Bewerk- te vis	Schaal- en weekdieren	Berei- dingen en kon- serven van vis
1960	22.087	13.327	26.176	16.406	79.787	27,7	16,7	32,8	20,6
1961	24.457	14.575	27.072	18.743	86.679	28,2	16,8	31,2	21,6
1962	24.547	17.328	26.653	15.277	85.480	28,7	20,3	31,2	17,9
1963	27.631	12.440	24.652	18.782	85.364	32,4	14,6	28,9	22,0
1964	30.398	12.011	29.267	19.732	93.507	32,5	12,8	31,3	21,1
1965	34.597	11.207	28.594	21.447	97.912	35,3	11,4	29,2	21,9
1966	37.996	14.128	26.847	20.054	101.280	37,5	13,9	26,5	19,8
1967	34.171	13.281	24.948	19.540	94.485	36,2	14,1	26,4	20,7
1968	37.351	12.165	27.938	18.651	98.562	37,9	12,3	28,3	18,9
1969	40.727	11.142	26.943	19.445	100.634	40,5	11,1	26,8	19,3
1970	41.699	15.279	25.326	16.698	100.967	41,3	15,1	25,1	16,5
1971	42.068	12.207	26.047	19.556	102.419	41,1	11,9	25,4	19,1
1972	41.107	9.670	29.862	20.481	103.472	39,7	9,3	28,9	19,8
1973	40.913	7.288	25.903	21.444	98.591	41,5	7,4	26,3	21,8
1974	41.665	6.550	30.260	22.760	103.964	40,1	6,3	29,1	21,9
1975	38.212	5.724	28.465	17.630	92.995	41,1	6,2	30,6	19,0
1976	43.139	5.262	30.299	22.658	104.346	41,3	5,0	29,0	21,7
1977	39.907	4.026	35.322	20.356	103.081	38,7	3,9	34,3	19,7
1978	35.901	4.108	35.279	21.587	100.332	35,8	4,1	35,2	21,5
1979	39.791	3.337	38.029	21.042	106.097	37,5	3,1	35,8	19,8
1980	43.187	2.694	38.768	20.944	109.545	39,4	2,5	35,4	19,1

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek, Bedrijfsraad voor de Visserij en eigen bereke- ningen. Exclusief zoetwatervis, vismeel, vislevers, kuit en hom.

invoer van bereidingen en conserven van schaal- en weekdiere kende eveneens een (relatief) sterke expansie, doch blijft een zeer bescheiden categorie : 3,6 % van de totale invoer in 1980.

In tabel 4.3 wordt voor de deelperiode 1974-80 de evolutie weergegeven van de invoer van de belangrijkste vissoorten in de Belgische import.

Een analyse van de invoer (en uitvoer) naar vissoort stuit op enkele statistische moeilijkheden. De onderscheiden vissoorten worden in de beschikbare statistieken immers niet onder alle in- en uitvoerkategorieën expliciet vermeld, maar zijn vaak opgenomen in de restposten 'overige soorten'. Een specifiek voorbeeld vormen de visfilets. De intense uitvoervolumes van visfilets zijn alleen expliciet gekend voor een beperkt aantal vissoorten (kabeljauw, schelvis, Noorse schelvis, koolvis, makreel en tonijn) (1). Bevis houdens voor kabeljauw betreft het dan nog uitsluitend de bevroren filets. De verse filets en de filets van de overige vissoorten zijn opgenomen in de post 'overige filets' en zijn onmogelijk af te zonderen.

Wanneer in het vervolg zowel in- als uitvoer worden geanalyseerd naar 'vissoorten', wordt dan ook telkens expliciet vermeld (zie voetnoten bij tabellen) welke categorieën iedere beschouwde vissoort precies omvat. De gegevens zijn dan ook bijna nooit volledig korrekt, doch geven wel een vrij goede benadering vermits de niet opgenomen categorieën doorgaans als vrij klein kunnen verondersteld worden.

Ruim twee derden van de totale Belgische invoer van vis en visserijprodukten omvat slechts een achttal vissoorten. Ongeveer één vijfde van de invoer, dit is ongeveer 20.000 ton bestaat uit mosselen. Deze zijn hoofdzakelijk (in 1980 voor 96,8 %) afkomstig uit Nederland.

Kabeljauw was de tweede belangrijkste invoerpost in 1980, met 13,7 % van de totale invoer, wat overeenstemt met 15.000 ton produktgewicht. Dit is reeds 5.000 ton meer dan in 1974. De ingevoerde kabeljauw was in 1980 voor 46,3 % afkomstig uit Denemarken, voor 24,8 % uit West-Duitsland en voor 17,6 % uit Nederland.

Gepelde en ongepelde garnalen maken samen 8,8 % uit van het totale invoervolume in 1980. Deze invoercomponent kende in de periode 1974-80 een sterke expansie. Het invoervolume gaf meer dan een verdubbeling te zien en bedraagt in 1980 9.600 ton produktgewicht. De ingevoerde garnalen zijn voor 50,0 % uit Nederland afkomstig. Andere belangrijke leveranciers zijn Maleisië (10,4 % in 1980), West-Duitsland (7,9 %) en Denemarken (6,8 %).

Van ongeveer even groot belang is de invoer van haring : 8.763 ton of 8,0 % van de totale invoer in 1980. De invoer van deze vissoort vertoont evenwel een trendmatige afname. In 1974 werd nog meer dan 13.000 ton haring ingevoerd. De haring komt vooral uit Nederland (voor 35,3 % in 1980) en

TABEL 4.3 : Invoervolume naar belangrijkste vissoorten en aandeel in de totale invoer, 1974-80

	Produktgewicht (TON)						
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
(a)	13.664	13.077	12.505	11.577	10.981	9.907	8.763
(b)	10.701	12.690	13.846	12.715	12.026	13.870	15.002
(c)	6.503	4.806	6.433	5.933	4.844	4.943	4.860
(d)	3.779	3.406	4.643	4.262	4.472	5.136	6.281
(e)	3.125	2.877	4.629	3.816	4.872	4.611	4.920
(f)	4.166	2.477	3.512	2.977	2.529	2.309	2.233
(g)	3.937	4.109	6.207	7.164	7.759	9.346	9.624
(h)	22.696	20.833	20.186	23.994	22.020	21.795	23.295
(i)	68.571	64.275	71.961	72.438	69.503	71.917	74.978
(j)	103.964	92.955	104.346	103.081	100.332	106.097	109.545

	Aandeel in de totale invoer (%)						
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
(a)	31,1	14,1	12,0	11,2	10,9	9,3	8,0
(b)	10,3	13,7	13,3	12,3	12,0	13,1	13,7
(c)	6,3	5,2	6,2	5,8	4,8	4,7	4,4
(d)	3,6	3,7	4,4	4,1	4,5	4,8	5,7
(e)	3,0	3,1	4,4	3,7	4,9	4,3	4,5
(f)	4,0	2,7	3,4	2,9	2,5	2,2	2,0
(g)	3,8	4,4	5,9	6,9	7,7	8,8	8,8
(h)	21,8	22,4	19,3	23,3	21,9	20,5	21,3
(i)	66,0	69,1	69,0	70,3	69,3	67,8	68,4
(j)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek, Bedrijfsraad voor de Zeevisserij en eigen berekeningen.

- (a) Haring : vers en bevroren; bewerkt (gezouten en gerookt); bereidingen en conserven (inclusief haringfilets)
 (b) Kabeljauw : vers en bevroren; verse en bevroren kabeljauwfilets; bewerkte kabeljauw (exclusief filets)
 (c) Makreel : vers en bevroren; gerookte makreel; bereidingen en conserven van makreel
 (d) Tonijn : vers en bevroren; bereidingen en conserven van tonijn en bonito
 (e) Zalm : gerookte zalm; bereidingen en conserven van zalm en zalmachtigen
 (f) Sardines : vers en bevroren; bereidingen en conserven van sardines
 (g) Garnalen : gepelde en ongepelde garnalen
 (h) Mosselen : verse mosselen; exclusief bereidingen
 (i) Subtotaal : a tot en met h
 (j) Totale invoer.

Denemarken (21,4 %). Verder zijn ook Canada (13,6 %), de Verenigde Staten (7,1 %), Ierland (7,6 %) en West-Duitsland (6,5 %) van belang voor de haringimport.

De overige belangrijke invoercomponenten zijn makreel, tonijn, zalm en sardines. De invoer van deze vissoorten bestaat in hoofdzaak uit bereidingen en conserven. Makreel wordt uit zeer vele landen ingevoerd (Nederland, Japan, Noorwegen, Portugal, Marokko). Tonijn is voor 30,3 % afkomstig uit Nederland, voor 10,3 % uit Italië en voor 10,2 % uit Japan (cijfers 1980). Zalm wordt hoofdzakelijk uit Canada (57,0 %) en de Verenigde Staten (17,6 %) ingevoerd. Sardines tenslotte worden vooral geïmporteerd vanuit Portugal (52,2 %) en Marokko (29,6 %).

Uit het voorgaande blijkt reeds welke landen de voornaamste handelspartners zijn voor wat de Belgische invoer betreft. In tabel 4.4 wordt de totale invoer opgesplitst naar de belangrijkste landen van herkomst. Dit gebeurt voor de jaren 1974 en 1980. Ook het gemiddelde over de periode 1974-80 wordt in de tabel weergegeven.

Gemiddeld 72,6 % van de totale invoer (exclusief vismeel, zoetwatervis, vislevers, kuit en hom) werd in de afgelopen zeven jaar uit de EG-landen betrokken. Meer dan de helft daarvan (54,3 %) kwam uit Nederland. Het Nederlandse aandeel in de totale Belgische invoer bedroeg aldus gemiddeld 39,4 %. De tweede belangrijkste handelspartner (qua invoer) is West-Duitsland (10,8 %), op de voet gevolgd door Denemarken (10,1 %). Het aandeel van Denemarken vertoont een stijgende tendens (13,0 % in 1980). Frankrijk heeft een aandeel van 7,0 %, terwijl de invoer uit Italië, het Verenigd Koninkrijk en Ierland eerder bescheiden is. Uit Nederland worden vooral mosselen geïmporteerd (52,2 % van de invoer uit Nederland in 1980). Daarnaast zijn vooral garnalen (11,1 %) en haring (7,2 %) belangrijk (cijfers 1980). Bijna de helft van de invoer in 1980 uit Denemarken bestaat uit kabeljauw (48,8 %); 13,2 % van de invoer is haring. De invoer uit West-Duitsland (1980) omvat vooral kabeljauw (32,8 %, hoofdzakelijk filets) en filets van diverse vissoorten (37,2 %). De import afkomstig uit Frankrijk is zeer gevarieerd. Vooral schaal- en weekdieren, speciaal oesters, zijn belangrijk. Tonijn en haring tenslotte vormen de belangrijkste post van het invoerpakket uit respectievelijk Italië (48,1 %) en Ierland (52,2 %).

Van de derde landen is Canada de belangrijkste leverancier : gemiddeld 4,2 % van de totale import, gevolgd door Japan (gemiddeld 3,6 %) en Noorwegen (2,3 %). Het aandeel van deze laatste twee landen is wel gevoelig afgenomen : respectievelijk 1,6 % en 1,3 % in 1980. Uit Canada wordt hoofdzakelijk zalm (49,6 %) en haring (21,1 %) ingevoerd. De import uit Japan bestaat voor 41,1 % uit makreel en voor 36,0 % uit tonijn. Noorwegen exporteert vooral kabeljauw (32,9 %) en makreel (47,6 %) naar België (gegevens 1980).

In tegenstelling tot Japan en Noorwegen is de positie van de Verenigde Staten op de Belgische markt verbeterd. De

TABEL 4.4 : Totale Belgische invoer naar voornaamste landen van herkomst. Aandeel in de totale invoer, 1974, 1980 en gemiddelde over de periode 1974-80

Landen van herkomst	1974			1980		
	Totale invoer in totale (TON) Belgische invoer	Aandeel in totale Belgische invoer	Totale invoer (TON)	Aandeel in totale Belgische invoer	Totale invoer (TON)	Aandeel in totale Belgische invoer
Nederland	41.693	40,1	43.185	39,4	40.574	39,4
Denemarken	8.501	8,2	14.225	13,0	10.389	10,1
West-Duitsland	11.198	10,8	11.345	10,4	11.106	10,8
Frankrijk	9.286	8,9	7.292	6,7	7.236	7,0
Verenigd Koninkrijk	2.326	2,2	2.425	2,2	2.860	2,8
Italië	1.196	1,2	1.348	1,2	1.261	1,2
Ierland	1.830	1,8	1.276	1,2	1.306	1,3
EG	76.030	73,1	81.096	74,0	74.732	72,6
Canada	2.985	2,9	5.662	5,2	4.287	4,2
USA	1.100	1,1	2.933	2,7	1.937	1,9
IJsland	1.135	1,1	2.004	1,8	1.149	1,1
Japan	3.788	3,6	1.773	1,6	3.741	3,6
Portugal	2.859	2,7	1.630	1,5	1.750	1,7
Noorwegen	4.018	3,9	1.389	1,3	2.389	2,3
USSR	943	0,9	1.245	1,1	1.137	1,1
Marokko	2.411	2,3	1.221	1,1	1.628	1,6
Maleisië	377	0,4	1.114	1,0	1.023	1,0
Zuid-Afrika	3.050	2,9	74	0,1	1.736	1,7
Totale invoer	103.964	100,0	109.545	100,0	102.903	100,0

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek, Bedrijfsraad voor de Visserij en eigen berekeningen. Exclusief zoetwatervis, vismeel, vislevers, kuit en hom.

Verenigde Staten hadden gemiddeld over de periode 1974-80 zowat 2,0 % van de totale invoer, en in 1980 reeds 2,7 %. Uit de Verenigde Staten wordt vooral zalm (29,5 % in 1980) en haring (21,2 %) ingevoerd.

De vrij omvangrijke invoer uit Zuid-Afrika (2,9 % in 1974) is in 1980 vrijwel verdwenen. Andere landen die voor de Belgische invoer van enige betekenis zijn, zijn : Portugal (1,7 %; sardines en makreel), Marokko (1,6 %; sardines en makreel), IJsland (1,2 %; kabeljauw en haring), USSR (1,1 %; zalm) en Maleisië (1,0 %; garnalen).

3. UITVOER

Naar analogie met tabel 4.2 wordt in tabel 4.5 de evolutie en samenstelling van het uitvoervolume naar de categorieën weergegeven over de periode 1960-80.

Uit punt 1 is gebleken dat de Belgische uitvoer, na een expansie tot het begin van de jaren zeventig, daarna trendmatig is afgenomen. De totale Belgische uitvoer bedraagt momenteel ongeveer 20.000 ton produktgewicht.

Gemiddeld twee derden tot drie vierden van deze export bestaat uit verse en bevroren vis. Het is in hoofdzaak deze uitvoercategorie die aan de basis lag van de expansie in de jaren zestig, doch gedeeltelijk ook van de exportdaling in de jaren erna.

Net als bij de invoer, en dit hoofdzakelijk om dezelfde redenen, is ook de uitvoer van bewerkte vis gevoelig afgenomen en zelfs bijna verdwenen uit het exportpakket : nog slechts 300 ton in 1980, dit is 1,5 % van de totale uitvoer. Deze categorie kende nochtans een relatief sterke groei in de eerste helft van de jaren zestig. In 1968 bedroeg het aandeel in de totale export zelfs 31,2 %.

Nadat schaal- en weekdieren bijna verdwenen waren uit de Belgische export (112 ton in 1968; 0,4 %) kende deze categorie sedert 1968 een aanhoudende groei. De expansie was bijzonder sterk sedert 1976, dit vooral tengevolge van de gevoelig toegenomen garnaaluitvoer (zie verder). De schaal- en weekdieren vertegenwoordigen in 1980 11,2 % in de totale Belgische uitvoer.

Parallel daarmee is ook de uitvoer van bereidingen en conserveren van schaal- en weekdieren (relatief gezien) sterk toegenomen. In 1980 bedraagt de uitvoer ervan bijna 1.000 ton of 4,9 % van het totaal, tegenover amper 33 ton in 1960.

De uitvoer van bereidingen en conserveren van vis stabiliseerde zich in de jaren zeventig rond de 2.000 ton, dit is ongeveer 10 % van de totale uitvoer.

TABEL 4.5 : Evolutie van en samenstelling van het invoervolume naar categorieën, 1960-80

Jaar	Produktgewicht (TON)				Procentueel aandeel in het totaal					
	Verse en Bewerk- bevoren te vis vis	Schaal- week- dieren	Berei- en kon- serven van vis	Berei- dingen en kon- serven van schaal- en week- dieren	Totale invoer	Verse en bevoren vis	Bewerk- te vis	Schaal- week- dieren	Berei- dingen en kon- serven van vis	Berei- dingen en kon- serven van schaal- en week- dieren
1960	9.304	2.042	1.078	33	12.971	71,7	15,7	4,0	8,3	0,3
1961	8.865	3.083	800	31	13.130	67,5	23,5	2,7	6,1	0,2
1962	9.837	6.187	611	52	16.824	58,5	36,8	0,8	3,6	0,3
1963	12.943	3.071	320	62	16.556	78,2	18,5	1,0	1,9	0,4
1964	11.790	4.333	277	115	16.675	70,7	26,0	1,0	1,7	0,7
1965	15.130	4.301	253	35	19.812	76,4	21,7	0,5	1,3	0,2
1966	15.287	8.101	268	31	23.796	64,2	34,0	0,5	1,1	0,1
1967	17.587	7.301	328	38	25.380	69,3	28,8	0,5	1,3	0,1
1968	19.330	8.935	256	41	28.674	67,4	31,2	0,4	0,9	0,1
1969	18.461	7.762	317	60	26.772	69,0	29,0	0,6	1,2	0,2
1970	20.870	7.388	334	45	28.949	72,1	25,5	1,1	1,2	0,2
1971	22.968	6.532	198	67	30.131	76,2	21,7	0,7	1,2	0,2
1972	19.847	6.283	549	50	27.781	71,4	22,6	2,0	3,8	0,2
1973	18.878	3.774	665	189	26.189	72,1	14,4	2,5	10,2	0,7
1974	16.157	2.766	476	190	22.415	72,1	12,3	2,1	12,6	0,8
1975	14.200	2.358	814	251	20.245	70,1	11,6	4,0	13,0	1,2
1976	14.851	2.578	804	265	20.893	71,1	12,3	3,8	11,5	1,3
1977	15.273	1.239	2.372	269	21.176	72,1	5,9	11,2	9,6	1,3
1978	16.819	990	2.081	202	22.692	74,1	4,4	11,5	9,2	0,9
1979	14.372	968	1.965	500	20.423	70,4	4,7	12,8	9,6	2,4
1980	14.467	296	1.958	973	19.932	72,6	1,5	11,2	9,8	4,9

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek, Bedrijfsraad voor de Visserij en eigen bereke-
ningen. Exclusief zoetwatervis, vismeel, vislevers, kuit en hom.

Gemiddeld de helft tot twee derden van het totale uitvoerpakket bestaat slechts uit een zevental vissoorten (2). In tabel 4.6 wordt het exportvolume van deze vissoorten, evenals het aandeel ervan in de totale uitvoer weergegeven.

In tegenstelling tot de invoer, vertonen de aandelen in de totale uitvoer van deze vissoorten van jaar tot jaar wel soms vrij gevoelige schommelingen.

Zo maakte kabeljauw in 1980 20,1 % uit van de totale uitvoer. In 1978 - rekordjaar qua aanvoer van kabeljauw - bedroeg het aandeel evenwel 39,5 %. Ook de uitvoer van haring vertoont zeer grote schommelingen, en hangt evenals de uitvoer van kabeljauw samen met de aanvoerevolutie. Een éénvoudig verband tussen aanvoer en uitvoer is er evenwel niet, vermits een niet onbelangrijk deel van de uitvoer van bepaalde vissoorten in feite wederuitvoer is. Dit is bijvoorbeeld zeer sterk het geval bij haring in 1977, 1978 en 1979, toen de aanvoer van haring kwasi nihil was.

Kabeljauw vormt ongetwijfeld de belangrijkste post in het Belgisch exportpakket van vis en visserijproducten. In 1980 werd ongeveer 4.000 ton kabeljauw uitgevoerd. Meer dan de helft daarvan (55,1 %) ging naar Frankrijk, 30,0 % naar Nederland en 12,4 % naar het Verenigd Koninkrijk.

Een andere zeer belangrijke uitvoerpost - vooral dan voor wat de handelswaarde betreft - vormt tong. Het uitvoervolume van tong is in de bestudeerde periode licht toegenomen en bedroeg in 1980 2.184 ton, dit is 11,0 % van het totale uitvoervolume. 59,6 % daarvan ging naar Nederland, 27,2 % naar Frankrijk.

Ook haring maakte in 1980 ruim 10 % uit van de totale uitvoer. Het volume van 2.064 ton in 1980 betekende evenwel een rekorduitvoer. In 1978 bijvoorbeeld bedroeg de haringuitvoer amper 410 ton. Van die 2.064 ton in 1980 werd 85,4 % naar Nederland uitgevoerd (in belangrijke mate dus wederuitvoer).

De meest expansieve uitvoercomponent vormt de garnaaluitvoer. Het exportvolume evolueerde van 261 ton in 1974 tot ongeveer 2.000 ton op het einde van de jaren zeventig. In 1980 werd 1.823 ton garnalen (produktgewicht) uitgevoerd. 47,2 % daarvan was voor Frankrijk bestemd. Andere belangrijke afnemers waren het Verenigd Koninkrijk (16,0 %), Nederland (13,7 %) en West-Duitsland (11,1 %).

De overige belangrijke uitvoercomponenten zijn schol, koolvis en wijting. De uitvoer van schol in 1980 (1.220 ton) was voor 91,1 % naar Nederland gericht. Ook koolvis (1.458 ton in 1980) werd hoofdzakelijk (71,3 %) naar Nederland geëxporteerd, naast 18,9 % naar Frankrijk. Voor wijting (742 ton in 1980) was Frankrijk de voornaamste afnemer (74,5 %), naast Nederland (24,7 %).

TABEL 4.6 : Uitvoervolume naar belangrijkste vissoorten, aandeel in de totale uitvoer, 1974-80

	Produktgewicht (TON)						
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
(a)	1.064	2.029	1.948	604	410	527	2.064
(b)	6.242	4.321	4.086	5.616	8.962	5.115	4.001
(c)	1.419	1.392	2.208	1.830	1.702	2.064	2.184
(d)	1.402	977	844	1.187	1.005	1.419	1.220
(e)	2.060	1.440	1.199	1.511	1.485	1.492	1.458
(f)	1.126	942	710	1.163	603	1.088	742
(g)	261	444	538	1.973	2.264	2.253	1.823
(h)	13.574	11.545	11.533	13.884	16.431	13.958	13.492
(i)	22.415	20.245	20.893	21.176	22.692	20.423	19.932

	Aandeel in de totale uitvoer (%)						
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
(a)	4,7	10,0	9,3	2,9	1,8	2,6	10,4
(b)	27,8	21,3	19,6	26,5	39,5	25,0	20,1
(c)	6,3	6,9	10,6	8,6	7,5	10,1	11,0
(d)	6,3	4,8	4,0	5,6	4,4	6,9	6,1
(e)	9,2	7,1	5,7	7,1	6,5	7,3	7,3
(f)	5,0	4,7	3,4	5,5	2,7	5,3	3,7
(g)	1,2	2,2	2,6	9,3	10,0	11,0	9,1
(h)	60,6	57,0	55,2	65,6	72,4	68,3	67,7
(i)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek, Bedrijfsraad voor de Zeevisserij en eigen berekeningen.

- (a) Haring : vers en bevroren; bewerkt (gezouten en gerookt); bereidingen en konservern (inclusief haringfilets)
- (b) Kabeljauw : vers en bevroren; verse en bevroren kabeljauwfilets; bewerkte kabeljauw (exclusief filets)
- (c) Tong : verse en bevroren tong; exclusief tongfilets
- (d) Schol : verse en bevroren schol; exclusief filets
- (e) Koolvis : verse en bevroren koolvis, inclusief bevroren filets; bereidingen en konservern
- (f) Wijting : verse en bevroren wijting
- (g) Garnalen : gepelde en ongepelde garnalen
- (h) Subtotaal : a tot en met g
- (i) Totale uitvoer.

Meer nog dan dit bij de invoer het geval is, is de Belgische export op de EG-landen afgestemd. Dit blijkt uit tabel 4.7, waarin het totale exportvolume wordt uitgesplitst naar de belangrijkste landen van bestemming, dit voor de jaren 1974 en 1980 en gemiddeld over de periode 1974-80.

Gemiddeld 91,7 % van de totale uitvoer (exclusief zoetwatervis, vismeel, vislevers, kuit en hom) werd in de afgelopen zeven jaar naar de EG-landen geëxporteerd. Dit aandeel vertoont bovendien een stijgende tendens. In 1974 bedroeg het nog 89,0 %, in 1980 was dit aandeel reeds tot 97,3 % opgelopen.

Deze evolutie ging gepaard met een interne verschuiving. Waar Frankrijk in 1974 bijna de helft van de Belgische export voor zijn rekening nam (48,1 %) is dit aandeel gedaald tot 36,8 % in 1980. Nederland is met een aandeel van 46,0 % in 1980 de belangrijkste afnemer geworden; het aandeel van Nederland bedroeg in 1974 nog 22,7 %. Ook de uitvoer naar het Verenigd Koninkrijk kende een sterke toename. Van 207 ton in 1974 steeg de export tot 4.808 ton in 1978. Daarna nam de uitvoer naar dit land terug af tot 1.490 ton in 1980. De vierde belangrijke afnemer is West-Duitsland. Gemiddeld over de periode 1974-80 had dit land een aandeel van 10,2 % in de Belgische export. De uitvoer naar West-Duitsland is evenwel sterk geslonken. In 1974 bedroeg het aandeel nog 16,4 %, in 1980 slechts 6,5 %. De uitvoer naar de overige EG-landen Denemarken, Italië en Ierland is zeer bescheiden.

Naar Nederland worden zeer uiteenlopende visproducten geëxporteerd : haring (19,2 % van de totale export naar Nederland in 1980), tong (14,1 %), kabeljauw (13,1 %), schol (12,1 %), koolvis (11,3 %). De export naar Frankrijk omvat vooral kabeljauw (30,0 %), garnalen (11,7 %), tong (8,1 %), en wijting (7,5 %) (gegevens 1980). Naar het Verenigd Koninkrijk wordt eveneens vooral kabeljauw uitgevoerd (voor 33,4 % in 1980) en ook garnalen (19,6 %). De uitvoer naar West-Duitsland bestond in 1980 voor 16,1 % uit garnalen, voor 12,9 % uit haring, voor 7,5 % uit tong en voor 7,2 % uit kabeljauw.

Als gevolg van de steeds toenemende oriëntatie op de EG-landen is de uitvoer naar derde landen gevoelig afgenomen. In 1974 was Zafre in dit verband de voornaamste afnemer met 1.861 ton, wat toen 8,3 % van de totale Belgische export betekende. In 1980 werd nog amper 48 ton naar dit land uitgevoerd. De voornaamste niet-EG-afnemers zijn in 1980 Canada en de Verenigde Staten. Samen vertegenwoordigen zij evenwel slechts 1,6 % van de totale Belgische uitvoer. Naar deze landen wordt vooral tong uitgevoerd. Ook schol neemt in de export naar de Verenigde Staten een belangrijke plaats in.

TABEL 4.7 : Totale Belgische uitvoer naar voornaamste landen van bestemming. Aandeel in de totale uitvoer, 1974, 1980 en gemiddelde over de periode 1974-80

Landen van bestemming	1974		1980		Gemiddelde over de periode 1974-80
	Totale uitvoer (TON)	Aandeel in totale Belgische uitvoer	Totale uitvoer (TON)	Aandeel in totale Belgische uitvoer	
Nederland	5.082	22,7	9.169	46,0	7.034
Frankrijk	10.777	48,1	7.336	36,8	8.471
Verenigd Koninkrijk	207	0,9	1.490	7,5	1.548
West-Duitsland	3.682	16,4	1.302	6,5	2.156
Denemarken	70	0,3	80	0,4	71
Italië	133	0,6	24	0,1	63
Ierland	-	-	-	-	5
EG	19.951	89,0	19.401	97,3	19.348
Canada	48	0,2	185	0,9	107
USA	244	1,1	147	0,7	241
Zaire	1.861	8,3	48	0,2	825
Taiwan	-	-	33	0,2	56
Totale uitvoer	22.415	100,0	19.932	100,0	21.111
					100,0

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek, Bedrijfsraad voor de Visserij en eigen berekeningen. Exclusief zoetwatervis, vismeel, vislevers, kuit en hom.

4. IN- EN UITVOER VAN VISMEEL

In de vorige punten werd de in- en uitvoer van vismeel systematisch buiten beschouwing gelaten. Jaarlijks wordt er evenwel door België een aanzienlijke hoeveelheid vismeel verhandeld met het buitenland, zowel invoer als uitvoer.

Ter informatie worden in tabel 4.8 volume en waarde van import en export van vismeel weergegeven over de periode 1966-80.

De invoer van vismeel, die in 1969 bijna 100.000 ton bedroeg, is in de jaren zeventig sterk teruggevallen. In 1980 werd nog slechts 33.945 ton vismeel ingevoerd.

De ingevoerde hoeveelheden vismeel, en vooral de handelswaarde ervan, is sterk onderhevig aan vraag- en aanbodomstandigheden op de wereldmarkt. De plotse inzinking van de vismeelimport in 1973 (- 51,9 %) was bijvoorbeeld een rechtstreeks gevolg van de op de wereldmarkt ontstane schaarste. Dit ging gepaard met meer dan een verdubbeling van de prijzen. Sedert 1974 heeft het invoervolume aan vismeel zich enigszins hersteld, en zijn de prijzen terug afgenomen, doch het hoge invoerniveau van het begin van de jaren zeventig werd niet meer bereikt. De prijzen blijven evenwel gevoelig schommelen onder invloed van de toestand op de wereldmarkt.

De Belgische uitvoer van vismeel was traditioneel zeer miniem. Sedert 1977 kende deze uitvoer evenwel een enorme expansie. In 1980 werd aldus 21.417 ton uitgevoerd, tegenover bijvoorbeeld 523 ton in 1972. Gezien de eigenlijke Belgische produktie van vismeel eerder gering is, betreft het hier voornamelijk transithandel van vismeel die al of niet een verwerking met andere veevoeders heeft ondergaan (3).

TABEL 4.8 : Evolutie van in- en uitvoer van vismeel, 1966-80. Invoervolume, handelswaarde en gemiddelde prijs

Jaar	Invoer			Uitvoer		
	Volume (TON)	Waarde (1.000 fr.)	Prijs/kg	Volume (TON)	Waarde (1.000 fr.)	Prijs/kg
1966	72.846	666.652	9,2	1.746	14.883	8,5
1967	79.915	606.358	7,6	567	3.953	7,0
1968	95.617	675.936	7,1	194	1.225	6,3
1969	99.457	811.829	8,2	659	6.799	10,3
1970	95.443	953.459	10,0	648	5.946	9,2
1971	97.224	975.710	10,0	539	5.162	9,6
1972	88.743	792.400	8,9	523	3.969	7,6
1973	42.690	890.411	20,9	1.607	23.760	14,8
1974	28.860	484.581	16,8	2.016	37.553	18,6
1975	40.120	412.964	10,3	1.812	19.448	10,7
1976	32.024	440.772	13,8	2.877	37.011	12,9
1977	33.715	590.199	17,5	6.518	88.560	13,6
1978	31.298	473.715	15,1	12.987	171.854	13,2
1979	35.127	454.373	12,9	11.592	148.327	12,8
1980	33.945	518.980	15,3	21.417	268.173	12,5

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek, Bedrijfsraad voor de Visserij en eigen berekeningen.

VOETNOTEN

(1) Enkel voor de periode 1976-80. Voor 1974 en 1975 zijn de filets van makreel, tonijn en Noorse schelvis ook niet bekend.

(2) Zie hierbij de opmerking in paragraaf 2.

(3) Zie : Bedrijfsraad voor de Visserij, 'Evolutie van de Belgische visserijsector in 1980'.

hoofdstuk 5 konsumptie, distributie en verwerking van vis en visserijprodukten

1. INLEIDING

De tot hiertoe besproken grootheden, aanvoer, invoer en uitvoer leiden uiteindelijk tot een andere, daaruit resulterende grootheid, met name het intern verbruik van vis en visserijprodukten.

De samenhang tussen deze vier grootheden wordt in het volgende schema vereenvoudigd weergegeven. De diverse verbandingen tussen aanvoer, invoer, uitvoer en intern verbruik worden tot stand gebracht door het distributienet, dat grosso modo uit groothandel en kleinhandel bestaat. In dit schema worden de distributiekkanalen voorgesteld door het geheel van de verbindende pijlen.

Tenslotte ontbreekt in dit geheel nog één schakel, met name de visverwerkende nijverheid.

Het intern verbruik, of ook anders genoemd 'de voor inlands verbruik beschikbare hoeveelheid vis en visserijprodukten', vormt het voornaamste onderwerp van dit hoofdstuk (punt 2). De visverwerkende industrie vormt het onderwerp van een derde punt. De distributie van vis en visserijprodukten tenslotte, kan vanuit twee oogpunten geanalyseerd worden: de globale verhandelde hoeveelheid en het distributienet op zichzelf (de diverse vormen, aantal vestigingen, tewerkstelling...). Vermits de distributiesektor de verbinding vormt tussen aanvoer, invoer, uitvoer, verwerkende nijverheid en intern verbruik, wordt de door de distributiesektor verhandelde hoeveelheid nagenoeg volledig behandeld in andere delen van deze studie.

De analyse van de distributie van vis en visserijprodukten blijft hier dan ook beperkt tot een analyse van het distributienet op zichzelf. Gezien het ontbreken van afdoend en recent statistisch materiaal omtrent dit onderwerp blijft deze analyse (punt 4) weliswaar vrij beperkt.

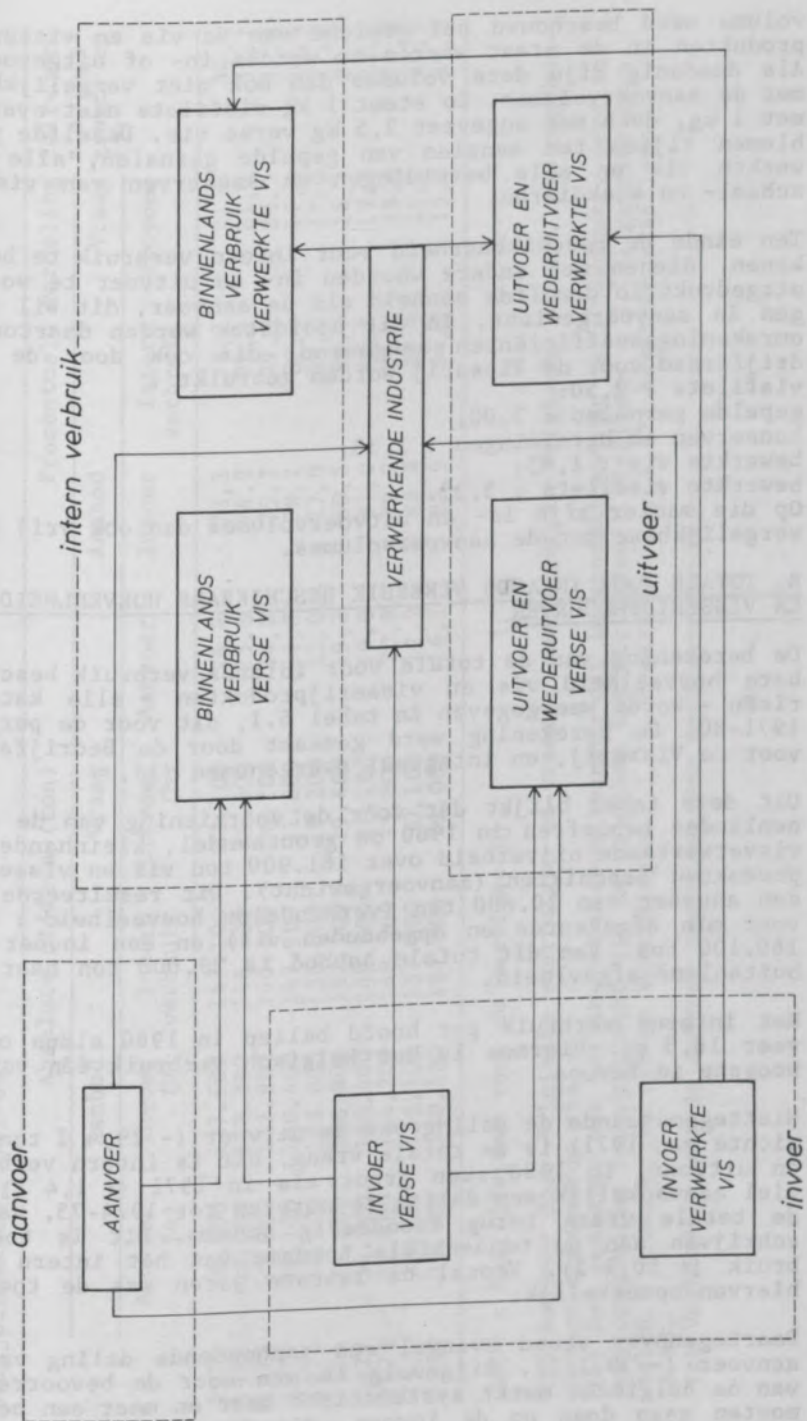
2. HET INTERN VERBRUIK VAN VIS EN VISSERIJPRODUKTEN

A. INLEIDING

In dit punt wordt een raming gemaakt van de hoeveelheden vis en visserijprodukten die beschikbaar zijn op de binnenlandse markt. Daartoe dienen aanvoer, invoer en uitvoer tegenover elkaar te worden gesteld. De voor inlands verbruik beschikbare hoeveelheid resulteert immers uit de aanvoer plus de invoer min de uitvoer.

In het vorig hoofdstuk werden in- en uitvoervolumes systematisch uitgedrukt in produktgewicht. Dit betekent dat als

Schema 5.1: Aanvoer, invoer, uitvoer en intern verbruik van vis en visserijproducten.



volume werd beschouwd het gewicht van de vis en visserij-
produkten in de staat waarin ze werden in- of uitgevoerd.
Als dusdanig zijn deze volumes dan ook niet vergelijkbaar
met de aanvoervolumes. Zo stemt 1 kg visfilets niet overeen
met 1 kg, doch met ongeveer 2,5 kg verse vis. Dezelfde proble-
men rijzen ten aanzien van gepelde garnalen, alle be-
werkte vis en alle bereidingen en conserven van vis en
schaal- en weekdieren.

Ten einde de beschikbaarheid voor intern verbruik te bere-
kenen, dienen met andere woorden in- en uitvoer te worden
uitgedrukt in dezelfde eenheid als de aanvoer, dit wil zeg-
gen in aanvoergewicht. In dit hoofdstuk werden daartoe de
omrekeningskoëfficiënten angewend, die ook door de Be-
drijfsraad voor de Visserij worden gebruikt :

visfilets : 2,50;
gepelde garnalen : 3,00;
konserven en bereidingen : 1,33;
bewerkte vis : 1,43;
bewerkte visfilets : 3,33.

Op die manier zijn in- en uitvoervolumes dan ook vrij goed
vergelijkbaar met de aanvoervolumes.

B. TOTALE VOOR INLANDS VERBRUIK BESCHIKBARE HOEVEELHEID VIS EN VISSERIJPRODUKTEN

De berekening van de totale voor inlands verbruik beschik-
bare hoeveelheid vis en visserijprodukten - alle katego-
rieën - wordt weergegeven in tabel 5.1, dit voor de periode
1971-80. De berekening werd gemaakt door de Bedrijfsraad
voor de Visserij, en integraal overgenomen (1).

Uit deze tabel blijkt dat voor de voorziening van de bin-
nenlandse behoeften in 1980 de groothandel, kleinhandel en
visverwerkende nijverheid over 161.900 ton vis en visserij-
produkten beschikten (aanvoergewicht). Dit resulteerde uit
een aanvoer van 30.800 ton (verhandelde hoeveelheid : aan-
voer min afgekeurde en opgehouden vis) en een invoer van
160.100 ton. Van dit totale aanbod is 29.000 ton naar het
buitenland afgevoerd.

Het interne verbruik per hoofd beliep in 1980 aldus onge-
veer 16,5 kg. Hiermee is het Belgisch verbruik één van de
hoogste in Europa.

Niettegenstaande de daling van de uitvoer (- 29,4 % ten op-
zichte van 1971) is de totale vraag, dit is intern verbruik
én uitvoer, in 1980 even groot als in 1971 (+ 1,4 %). Er
viel aanvankelijk een daling te noteren tot 1974-75, waarna
de totale vraag terug trendmatig toenam. Dit is toe te
schrijven aan de tendentiële toename van het intern ver-
bruik (+ 10,1 %). Vooral de laatste jaren was de toename
hiervan opmerkelijk.

Daartegenover stond evenwel een aanhoudende daling van de
aanvoer (- 39,1 %). Bijgevolg is men voor de bevoorrading
van de Belgische markt systematisch meer en meer een beroep
moeten gaan doen op de invoer, die dan ook trendmatig is
toegenomen (+ 16,4 %).

TABEL 5.1 : Berekening van de totale voor inlands verbruik beschikbare hoeveelheid vis en visserijproducten, 1971-80

	Absolute cijfers (ton)				Procentuele verdeling				Zelfvoorzieningsgraad (c) (%)
	Aanbod		Vraag		Aanbod		Vraag		
	Aanvoer (a)	Invoer (b)	Intern verbruik	Uitvoer (b)	Aanvoer	Invoer	Intern verbruik	Uitvoer	
1971	50.600	137.600	147.100	41.100	26,9	73,1	78,2	21,8	34,4
1972	48.000	138.200	146.700	39.500	25,8	74,2	78,8	21,2	32,7
1973	43.900	132.800	140.400	36.200	24,8	75,2	79,5	20,5	31,3
1974	39.100	140.400	147.900	31.600	21,8	78,2	82,4	17,6	26,4
1975	38.200	128.000	138.000	28.200	23,0	77,0	83,0	17,0	27,7
1976	34.900	146.800	152.100	29.600	19,2	80,8	83,7	16,3	22,9
1977	34.300	146.400	149.600	31.100	19,0	81,0	82,8	17,2	22,9
1978	37.900	144.200	148.300	33.800	20,8	79,2	81,4	18,6	25,6
1979	32.200	155.100	157.200	30.100	17,2	82,8	83,9	16,1	20,5
1980	30.800	160.100	161.900	29.000	16,1	83,9	84,8	15,2	19,0

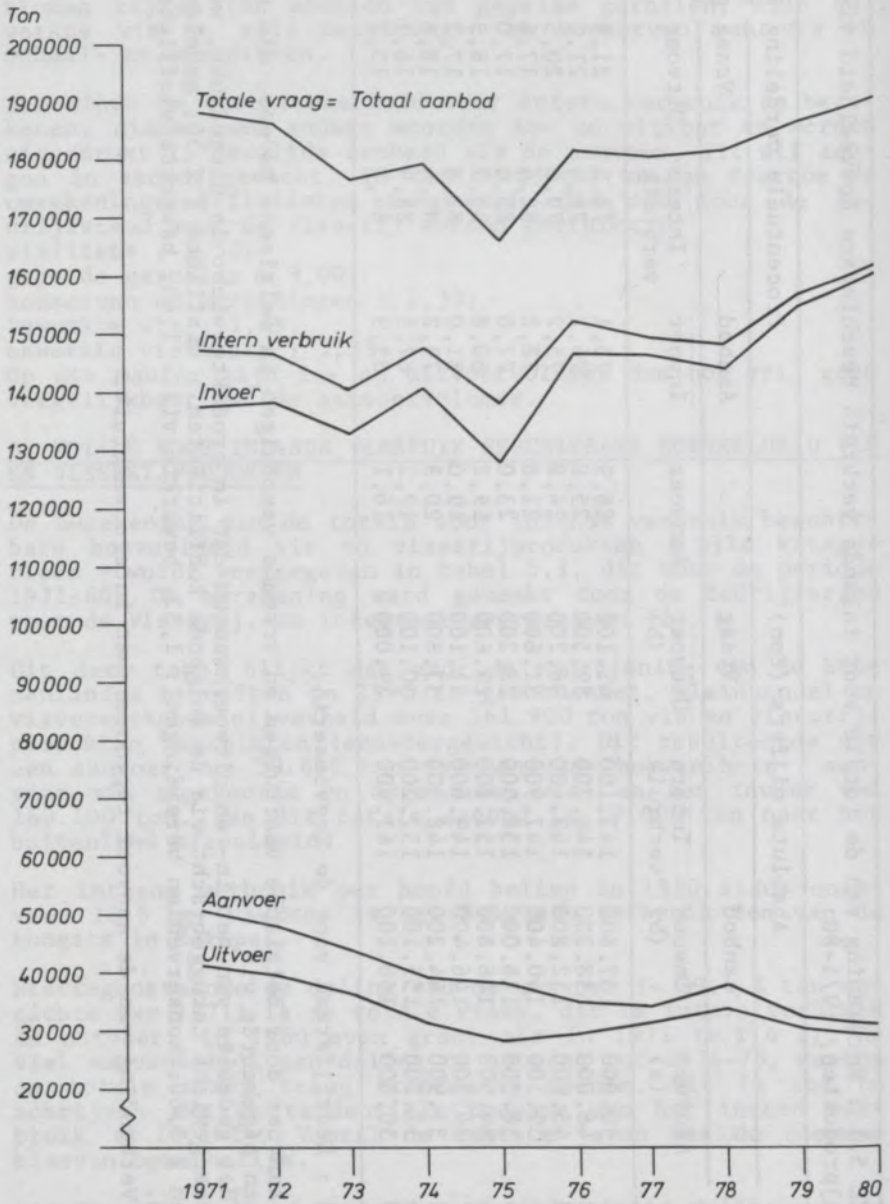
BRON : Bedrijfsraad voor de Zeevisserij.

(a) Aanvoer door Belgische vaartuigen en vreemde vaartuigen in Belgische havens, min opgehouden en afgekeurde vis.

(b) Het gedeelte van het in- en uitvoerkwantum dat in produktgewicht is uitgedrukt, werd tot aanvoergewicht teruggebracht via de volgende coëfficiënten : visfilets : 2,50; gepelde garnalen : 3,00; konserven en bereidingen : 1,33; bewerkte vis : 1,43; bewerkte visfilets : 3,33.

(c) Verhouding van de aanvoer tegenover het intern verbruik.

Figuur 5.1: Evolutie en samenstelling van de totale vraag en het totale aanbod van vis en visserijproducten, 1971-80. Aanvoergewicht.



Afgaande op deze globale gegevens blijkt dat er voor de Belgische visserijsector nog heel wat potentiële expansiemogelijkheden zijn. De Belgische zeevisserijsector is immers in principe het best geplaatst voor de bevoorrading van deze zeer ruime én bovendien expanderende interne markt, die nu grotendeels en meer en meer door het buitenland wordt bevoorrad. Evenwel zijn er andere elementen die een verregaande imports substitutie vooralsnog in de weg staan. Zo zouden, via maatregelen aan beide zijden, vraag- en aanbodstructuur beter op elkaar afgestemd moeten worden. Ook op het louter kwantitatieve vlak (de aanvoerhoeveelheid) zijn er beperkingen in het kader van het Europese visserijbeleid (zie verder).

In dit verband werd in de laatste kolom van tabel 5.1 de 'zelfvoorzieningsgraad' weergegeven, dit is de procentuele verhouding van de aanvoer ten opzichte van het intern verbruik.

Het betreft hier een louter teoretisch begrip. De zelfvoorzieningsgraad geeft aan in welke mate de eigen zeevisserijsector zou tegemoet komen aan de interne vraag naar vis en visserijproducten in de veronderstelling dat aanvoerstructuur en vraagstructuur (dit wil zeggen, de procentuele verdeling naar vissoort) perfect in overeenstemming zouden zijn. Dit laatste is natuurlijk niet het geval.

Uit de gegevens in de laatste kolom van tabel 5.1 blijkt dus dat, mits de nodige aanpassingen, de Belgische zeevisserij hoogstens één vijfde van de totale binnenlandse behoeften zou kunnen bevredigen, gegeven de huidige aanvoer. Het blijkt ook dat de zelfvoorzieningsgraad aanzienlijk is verminderd (in 1971 bedroeg die nog 34,4 %).

In het volgende deel worden deze globale gegevens uitgesplitst naar de diverse vissoorten. De hierbij berekende zelfvoorzieningsgraden krijgen op die manier een reële betekenis.

C. VOOR INLANDS VERBRUIK BESCHIKBARE HOEVEELHEID VERSE EN BEVROREN VIS EN SCHAAL- EN WEEKDIEREN

In dit deel wordt de voor inlands verbruik beschikbare hoeveelheid berekend voor twee van de vijf onderscheiden categorieën, namelijk verse en bevroren vis, en schaal- en weekdieren. Bewerkte vis, bereidingen en conserven van vis en van schaal- en weekdieren worden dus buiten beschouwing gelaten.

In tabel 5.2 wordt de totale voor inlands verbruik beschikbare hoeveelheid verse en bevroren vis én schaal- en weekdieren weergegeven voor de jaren 1974 tot 1980. Daarbij werden alleen die vissoorten onderscheiden, waarover afdoende statistisch materiaal ter beschikking stond. Alleen de berekening voor het jaar 1980 wordt in detail (met uitsplitsing aanvoer-invoer-uitvoer) weergegeven, dit in tabel 5.3. In tabel 5.4 tenslotte worden de overeenkomstige zelfvoorzieningsgraden verstrekt.

TABEL 5.2 : Totale beschikbaarheid voor intern verbruik van verse en bevroren vis en schaal- en weekdieren, 1974-80 (in ton)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Kabeljauw	17.658	19.128	22.641	22.489	23.124	26.035	25.942
Koolvis	7.839	3.300	6.489	5.292	2.017	1.026	2.366
Schelvis	1.676	2.582	2.908	2.575	1.378	1.385	1.488
Noorse schelvis	2.065	2.029	1.380	1.836	1.885	1.662	1.886
Wijting	1.819	1.852	1.840	1.606	1.733	1.821	1.636
Schol	4.007	3.358	3.846	3.802	3.502	3.638	3.682
Tong	2.178	2.522	1.917	2.093	2.019	2.801	2.530
Heilbot	761	677	544	568	698	655	681
Haaien	2.078	2.071	1.896	1.901	2.349	2.038	1.938
Sardines	315	349	371	369	331	354	257
Ansjovis	164	178	179	184	213	259	246
Tonijn	n.b.	17	81	128	57	814	1.934
Haring	9.622	9.976	8.723	8.297	7.845	7.335	5.793
Sprot	1.040	786	1.134	1.153	1.337	1.054	1.176
Makreel	1.496	1.059	1.333	1.386	1.125	1.250	1.142
Overige	14.618	13.556	14.260	12.979	14.229	15.492	18.380
Totaal verse en bevroren vis	67.323	63.440	69.542	66.658	63.842	67.619	72.077
Garnalen	9.608	10.264	13.854	12.271	12.037	16.922	17.569
Mosselen	22.649	20.740	20.123	23.979	22.018	21.787	23.270
Oesters	1.328	1.070	1.192	1.345	2.214	2.915	1.497
Overige	3.776	4.048	4.537	4.260	4.859	4.997	5.477
Totaal schaal- en weekdieren	37.361	36.122	39.706	41.855	41.128	46.621	47.813

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek en eigen berekeningen.

TABEL 5.3 : Voor inlands verbruik beschikbare verse en bevroren vis en schaal- en weekdieren. Zelfvoorzieningsgraad, 1980 (a)

	Aanvoer TON (b)	Invoer TON (c)	Uitvoer TON (c)	Inlands verbruik (TON)	Zelfvoor- zienings- graad %
Kabeljauw	7.367	7.806	2.749	25.942	28,4
Filets (d)	-	16.568	3.050		
Koolvis	582	365	306	2.366	24,6
Filets (e)	-	4.605	2.880		
Schelvis	973	450	130	1.488	65,4
Filets (e)	-	413	218		
Noorse schelvis	1.100	425	31	2.886	38,1
Filets (e)	-	1.430	38		
Wijting	2.063	315	742	1.636	126,1
Schol	3.919	983	1.220	3.682	106,4
Tong	3.368	1.346	2.184	2.530	133,1
Heilbot	17	719	55	681	2,5
Haaïen	947	1.069	78	1.938	48,9
Sardines	-	273	16	257	0,0
Ansjovis	-	272	26	246	0,0
Tonijn	-	2.053	179	1.934	0,0
Filets (e)	-	63	3		
Haring	986	6.744	1.937	5.793	17,0
Sprot	1	1.189	14	1.176	0,1
Makreel	5	1.119	27	1.142	0,4
Filets (e)	-	45	0		
Overige	6.830	5.249	2.084	18.380	37,2
Filets (f)	-	8.930	545		
Totaal verse en bevroren vis	28.158	62.431	18.512	72.077	39,1
Garnalen	930	4.297	915	17.569	5,3
Gepelde garnalen	-	15.981	2.724		
Mosselen	-	23.295	25	23.270	0,0
Oesters	-	1.506	9	1.497	0,0
Overige	1.514	4.344	381	5.477	27,6
Totaal schaal- en weekdieren	2.444	49.423	4.054	47.813	5,1

BRON : NIS en eigen berekeningen.

(a) Beschikbare hoeveelheden uitgedrukt in aanvoergewicht. Filets werden omgerekend met koëfficiënt 2,50 en gepelde garnalen met koëfficiënt 3,0.

(b) Aanvoer min opgehouden en afgekeurde vis.

(c) Excl. zoetwatervis en vismeel; incl. vislevers, kuit en hom.

(d) Verse en bevroren kabeljauwfilets.

(e) Enkel bevroren filets; verse en gekoelde filets voor deze vissoorten zijn opgenomen bij "overige filets".

(f) Omvat alle verse en gekoelde filets, behalve die van kabeljauw, en alle bevroren filets, behalve deze van kabeljauw, koolvis, schelvis, Noorse schelvis, tonijn en makreel.

TABEL 5.4 : Zelfvoorzieningsgraad van verse en bevroren vis en schaal- en weekdieren, 1974-80

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Kabeljauw	58,7	39,7	32,3	42,9	65,4	39,3	28,4
Koolvis	28,7	44,1	23,9	23,5	46,2	62,3	24,6
Schelvis	105,9	90,4	89,5	94,2	108,4	64,6	65,4
Noorse schelvis	92,3	74,1	97,6	71,5	76,0	72,8	38,1
Wijting	154,4	144,0	129,2	164,0	123,8	145,7	126,1
Schol	110,0	101,2	88,9	106,5	104,3	115,7	106,4
Tong	116,0	105,5	162,3	141,7	130,8	122,7	133,1
Heilbot	6,0	5,8	5,0	6,7	3,4	3,7	2,5
Haaien	72,0	66,0	53,2	51,4	63,9	57,5	48,9
Sardines	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ansjovis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tonijn	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Haring	6,3	21,8	15,9	0,5	0,0	0,0	17,0
Sprot	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Makreel	5,2	7,4	6,0	1,6	0,9	0,9	0,4
Overige	47,4	54,3	46,2	46,0	44,9	34,8	37,2
Totaal verse en bevroren vis	52,3	51,4	44,3	47,0	55,4	44,2	39,1
Garnalen	13,2	15,2	11,6	7,3	5,1	5,4	5,3
Mosselen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Oesters	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overige	43,6	46,2	44,7	42,8	39,2	27,6	27,6
Totaal schaal- en weekdieren	7,8	9,5	9,1	6,5	6,1	4,9	5,1

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek en eigen berekeningen.

Hogerop werd reeds gewezen op het feit dat niet voor alle vissoorten in- en uitvoergegevens van visfilets ter beschikking zijn. In die zin is ook deze analyse onvolledig. Er wordt er ook uitdrukkelijk op gewezen dat de hier berekende totale beschikbaarheid aan verse en bevroren vis daarom niet noodzakelijk volledig als verse vis wordt geconsumeerd. Een deel daarvan stroomt immers door naar de visverwerkende industrie. De term 'beschikbaar voor inlands verbruik' is daarom ook niet volledig korrekt, vermits een deel van de output van deze visverwerkende nijverheid (onder de vorm van bereidingen en conserven) ook voor het buitenland is bestemd. In de analyse wordt ook nergens rekening gehouden met in- en uitvoer van vismeel, zodat er ook hier nog een "lek" naar het buitenland bestaat, via de vismeelverwerkende industrie. Deze 'lekken' naar het buitenland worden hier evenwel omwille van de kleine omvang ervan, buiten beschouwing gelaten (2).

Uit tabel 5.2. blijkt dat het intern verbruik van verse en bevroren vis en schaal- en weekdieren een relatief vrij stabiele structuur bezit.

Het totale verbruik van verse en bevroren vis schommelt in de bestudeerde periode rond de 67.000 ton en vertoont een licht stijgende tendens. De belangrijkste componenten van dit binnenlands verbruik zijn de vissoorten kabeljauw en haring. Het haringverbruik gaat evenwel systematisch achteruit, maar bedroeg in 1980 toch nog 6.000 ton. Gezien de eerder geringe aanvoer van deze vissoort, wordt het leeuwendeel ervan ingevoerd. Kabeljauw vormt de belangrijkste component in het verbruik van verse en bevroren vis: gemiddeld ongeveer één derde van het totaal. Deze component vertoont in tegenstelling tot haring een stijgende tendens, en vormt de hoofdoorzaak van de algemene tendentiële toename van het verbruik van verse en bevroren vis. In 1980 bedroeg het intern verbruik van verse en bevroren kabeljauw 26.000 ton, dit is 36,0 % van het totaal (3). Ook voor deze vissoort wordt een belangrijk gedeelte ingevoerd.

De derde belangrijke component van het inlands verbruik van verse en bevroren vis, is schol. Het jaarlijks verbruik hiervan schommelt tussen 3.500 en 4.000 ton, dit is gemiddeld 5,5 % van het totale verbruik. Het inlands verbruik van schol is dus zeer stabiel, wat eveneens kan gezegd worden van de meeste overige onderscheiden soorten. Alleen het verbruik van koolvis vertoont zeer sterke schommelingen van jaar tot jaar, terwijl het tonijnverbruik de laatste jaren zeer sterk is toegenomen.

Hierna volgt een opsomming in volgorde van belangrijkheid van de overige onderscheiden vissoorten, met telkens het gemiddeld verbruik over de periode 1974-80: tong (2.294 ton), haaien (2.039 ton), schelvis (1.999 ton), Noorse schelvis (1.963 ton), wijting (1.758 ton), makreel (1.256 ton), sprot (1.097 ton), heilbot (655 ton), sardines (335 ton) en ansjovis (203 ton). De jaarlijkse fluktuaties rond deze gemiddelden zijn doorgaans zeer klein.

Het totale intern verbruik van schaal- en weekdieren is in de behandelde periode sterk opgelopen : van 38.000 ton in 1974 tot 48.000 ton in 1980.

De belangrijkste componenten van dit verbruik zijn mosselen en garnalen. Het gemiddeld mosselverbruik in de periode 1974-80 bedraagt 22.000 ton en is zeer stabiel gebleven. In 1980 betekent dit bijna de helft van het totale verbruik van schaal- en weekdieren. Het garnaalverbruik daarentegen is ten opzichte van 1974 verdubbeld en bedraagt in 1980 17.500 ton, dit is 36,7 % van het totaal. Het is kwasi uitsluitend de toename van deze komponent die de globale verbruiksstijging van schaal- en weekdieren heeft veroorzaakt. Het verbruik van oesters (gemiddeld 1.652 ton) is eveneens zeer stabiel.

Uit tabel 5.4 blijkt dat slechts voor een zeer beperkt aantal vissoorten de Belgische aanvoer kwantitatief voldoende is, om in de binnenlandse behoeften te voorzien. Het betreft eigenlijk alleen maar de vissoorten wijting, schol en tong. Deze vissoorten vormen dan ook belangrijke uitvoercomponenten. Voor wijting en tong is de zelfvoorzieningsgraad doorgaans vrij hoog, voor schol daarentegen amper iets groter dan 100.

Voor heel wat andere soorten verse en bevroren vis is de zelfvoorzieningsgraad nul of kwasi nul. Voor deze vissoorten is België dan ook zo goed als volledig op de invoer aangewezen. Het betreft heilbot, sardines, ansjovis, tonijn en de pelagische soorten haring, sprout en makreel.

Gemiddeld over de periode 1974-80 bedraagt de zelfvoorzieningsgraad 88,3 % voor schelvis, 59,0 % voor haaien, 74,6 % voor Noorse schelvis, 36,2 % voor koolvis en 43,8 % voor kabeljauw. Voor de totaliteit van verse en bevroren vis is de zelfvoorzieningsgraad gedaald van 52,3 % in 1974 tot 39,1 % in 1980.

De zelfvoorzieningsgraad voor schaal- en weekdieren is uiterst klein. In 1974 bedroeg die 7,8 % en in 1980 nog slechts 5,1 %. Voor mosselen en oesters is België volledig op het buitenland aangewezen. De voorzieningsgraad voor garnalen is tengevolge van het sterk opgelopen garnaalverbruik gedaald tot 5,3 % in 1980.

D. VOOR INLANDS VERBRUIK BESCHIKBARE HOEVEELHEID VAN BE- PAALDE VIS EN VISSERIJPRODUKTEN - ALLE KATEGORIEËN

In het voorgaande deel werden enkel twee categorieën vis en visserijprodukten behandeld, met name verse en bevroren vis en schaal- en weekdieren. De op die manier bekomen beschikbare hoeveelheden voor inlands verbruik geven geen korrekt beeld van de realiteit, omdat van die hoeveelheden een deel via de visverwerkende nijverheid toch naar het buitenland afvloeit. Zo kan bijvoorbeeld een deel van de beschikbare hoeveelheid verse en bevroren haring na verwerking als gerookte haring worden uitgevoerd.

De hierboven berekende zelfvoorzieningsgraden zijn eveneens onvolledig, vermits zij de globale aanvoer stellen ten opzichte van slechts een deel - weliswaar het grootste - van het globale visverbruik en vermits bij de berekening van dit verbruik geen rekening werd gehouden met de in- en uitvoer van bewerkte vis en bereidingen en konserven (4).

Aan deze nadelen wordt verholpen door alle categorieën in rekening te brengen. Hogerop werd reeds gewezen op de problemen in dit verband : niet alle vissoorten zijn expliciet vermeld onder alle categorieën. Vandaar dat het aantal vissoorten in tabel 5.5 vrij beperkt is. In voetnoot bij de tabel worden voor elke vissoort de weerhouden categorieën aangestipt.

De in tabel 5.5 vermelde hoeveelheden zijn dus de werkelijke in België verbruikte hoeveelheden vis en visserijproducten (5), hetzij als verse (bevroren) vis, hetzij als bewerkte vis, hetzij onder de vorm van bereidingen en konserven, steeds omgerekend tot aanvoergewicht.

Voor bepaalde vissoorten maakt het verbruik onder de vorm van bewerkte vis en bereidingen en konserven het leeuwendeel uit van het totale verbruik van deze vissoorten : makreel, tonijn, zalm en sardines. Vandaar dat in vergelijking met de gegevens in tabel 5.2 (enkel vers en bevroren) het intern verbruik van vooral deze soorten heel wat hoger ligt. Ook de consumptie van haring stijgt gevoelig, vermits ook van deze vissoort een belangrijk deel van het verbruik gebeurt onder de vorm van bewerkte haring en bereidingen en konserven. De resultaten voor kabeljauw en koolvis nemen slechts in lichte mate toe.

De interne consumptie van makreel en sardines gaat trendmatig achteruit. In 1980 werd aldus nog 6.089 ton makreel (tegenover 8.033 ton in 1974) en 2.823 ton sardines (tegenover 5.298 ton in 1974) verbruikt in België (aanvoergewicht). Het verbruik van zalm en tonijn breidt daarentegen systematisch uit. In 1980 bedroeg de consumptie van tonijn 7.401 ton (tegenover 4.861 ton in 1974) en van zalm 6.149 ton (tegenover 4.117 ton in 1974). Het tonijnverbruik is aldus in 1980 bijna even belangrijk geworden als het haringverbruik, dat trendmatig achteruitgaat (8.412 ton in 1980). Kabeljauw is evenwel nog steeds de belangrijkste vissoort. De vergelijking tussen tabel 5.2 en tabel 5.5 wijst er evenwel op dat het kabeljauwverbruik hoofdzakelijk onder de vorm van verse (bevroren) vis gebeurt.

3. DE VISVERWERKENDE NIJVERHEID

Een bepaald gedeelte van de aanvoer, maar vooral van de invoer van verse en bevroren vis en schaal- en weekdieren wordt vóór de doorstroming naar de distributiekanaalen eerst verwerkt door de visverwerkende nijverheid.

TABEL 5.5 : Voor inlands verbruik beschikbare hoeveelheid en zelfvoorzieningsgraad van bepaalde vissoorten - alle categorieën, 1974-80

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
A. Totale beschikbaarheid (TON)							
Haring (a)	14.724	14.577	13.309	12.261	11.657	10.182	8.412
Kabeljauw (b)	18.058	19.581	23.012	23.010	23.704	26.742	26.650
Koolvis (c)	7.934	3.250	6.487	5.336	2.076	1.099	2.441
Makreel (d)	8.033	5.868	6.923	6.417	6.013	6.060	6.089
Tonijn (e)	4.861	4.432	6.095	5.634	5.906	6.707	7.401
Zalm (f)	4.117	3.823	5.935	4.910	6.159	5.874	6.149
Sardines (g)	5.298	3.044	3.605	3.673	3.106	2.855	2.823
B. Zelfvoorzieningsgraad (%)							
Haring (a)	4,1	14,9	10,4	0,3	0,0	0,0	11,7
Kabeljauw (b)	57,4	38,8	31,8	42,0	63,8	38,3	27,6
Koolvis (c)	28,4	44,8	23,9	23,3	44,9	58,1	23,8
Makreel (d)	1,0	1,3	1,2	0,3	0,2	0,2	0,1
Tonijn (e)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zalm (f)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sardines (g)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek en eigen berekeningen. Gebruikte omrekeningskoëfficiënten : zie hoger.

(a) Haring : vers en bevroren, gezouten, gepekeld, gepekeld, conserven en bereidingen.

(b) Kabeljauw : vers en bevroren, verse en bevroren filets, bewerkte kabeljauw, bewerkte filets.

(c) Koolvis : vers en bevroren, filets, conserven en bereidingen.

(d) Makreel : vers en bevroren, filets, gerookte makreel, conserven en bereidingen.

(e) Tonijn : vers en bevroren, filets, conserven en bereidingen.

(f) Zalm : gerookte zalm, bewerkte zalmfilets, bereidingen en conserven.

(g) Sardines : vers en bevroren, conserven en bereidingen.

Een preciese berekening van het percentage van de beschikbare hoeveelheden vis en visserijprodukten dat verwerkt wordt, is omwille van het ontbreken van afdoend statistisch materiaal (onder meer het aantal verwerkte visfilets) zeer moeilijk uit te voeren. Aangenomen mag worden dat ongeveer 20 % van de beschikbare hoeveelheid verse, bevroren, gezouten, gedroogde en gerookte vis en ongeveer 5 % van de beschikbare hoeveelheid schaal- en weekdieren voor verwerking doorstroomt naar de visverwerkende industrie (telkens aanvoergewicht).

In 1980 omvatte de Belgische visverwerkende nijverheid, naast een heel aantal kleinere, artisanale bedrijven, een vijftiental rokerijen en inleggerijen, een conservenfabriek, een drogerij-zouterij en twee diepvriesinstellingen (6). De belangrijkste ondernemingen zijn in West-Vlaanderen gevestigd. Van deze bedrijven die minstens 5 tewerkgestelden tellen, worden door het Nationaal Instituut voor de Statistiek jaarlijks een aantal statistieken gepubliceerd in de reeks 'Industriële Statistieken'. Deze gegevens werden in de tabellen 5.6 en 5.7 gegroepeerd voor de periode 1965-79.

Over de bedrijven met minder dan 5 bezoldigden is geen informatie beschikbaar. Deze kleinere, doorgaans familiale bedrijven zijn immers vaak niet op een continue jaarlijkse produktie ingesteld. De laatste jaren zijn een heel aantal van deze bedrijfjes ook verdwenen, tengevolge van allervanhande moeilijkheden (verscherpte concurrentie, bevoorradingsproblemen, veroudering van materiaal en werkmethode). Ook de grotere bedrijven hadden hiermee af te rekenen, doch ze hebben zich evenwel beter weten aan te passen (7).

Het aantal bedrijven met 5 of meer tewerkgestelden is van 26 in 1965 afgenomen tot 20 in 1978. De tewerkstelling is evenredig gedaald van 1.076 bezoldigden in 1965 tot 781 bezoldigden in 1978. Het betreft hier de opname op 30 september van elk jaar.

Terwijl er in de jaren zestig nog zeer omvangrijke seizoenschommelingen vielen te noteren in de tewerkstelling - dit tengevolge van de wisselvallige grondstoffenbevoorrading - is dit probleem in de jaren zeventig zo goed als verdwenen. Dit is een gevolg van de modernisering in de sektor, waardoor bij middel van diepvriesinstallaties en verhoogde opslagcapaciteit de grondstoffenbevoorrading regelmatig werd. Vooral deze faktor, naast andere elementen zoals konvergentie, heroriëntatie, en diversifikatie van het produktengamma, heeft de terugloop bij de grotere ondernemingen enigszins afgeremd.

De grondstoffenbevoorrading vormt allicht het hoofdprobleem van de visverwerkende nijverheid. In de beschikbare statistieken worden slechts drie categorieën onderscheiden: verse en bevroren vis, gezouten vis en andere, in hoofdzaak schaal- en weekdieren. Tot en met 1971 werden jaarlijks op die manier gemiddeld 27.000 ton visprodukten door de Bel-

TABEL 5.6 : De Belgische visverwerkende nijverheid, 1965-79. Aantal vestigingen, tewerkstelling en verwerkte grondstoffen

Jaar	Aantal vestigingen		Tewerkstelling op 30 september		Verwerkte grondstoffen (b) (TON)				
	(a) Arbeiders	Bedienden	Totaal	Verse en bevroren vis	Gezouten vis en weekdieren	Schaal- en weekdieren	Totaal Prijs per kg in fr.		
1965	26	945	131	1.076	17.441	3.401	364	21.206	14,2
1966	27	969	130	1.099	20.270	6.540	790	27.600	14,7
1967	24	834	130	964	17.628	6.434	885	24.947	14,8
1968	23	792	119	911	19.680	7.803	306	27.789	11,5
1969	22	809	138	947	19.950	7.178	349	27.477	12,6
1970	21	923	108	1.031	17.978	8.903	380	27.261	16,3
1971	22	821	116	937	17.980	9.475	484	27.939	17,0
1972	23	863	132	995	16.409	5.696	380	22.485	20,4
1973	24	878	135	1.013	19.166	3.358	752	23.276	27,5
1974	24	964	138	1.102	20.278	2.546	756	23.580	35,4
1975	23	730	130	860	16.277	2.667	634	19.578	33,2
1976	22	885	148	1.033	18.566	1.327	836	20.729	40,3
1977	20	737	119	856	15.097	932	849	16.878	50,5
1978	20	662	119	781	15.117	979	1.443	17.539	53,0
1979	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	13.400	900	2.300	16.600	67,7

BRON : 1965-78 : Nationaal Instituut voor de Statistiek, Industriële statistieken; 1979 : Bedrijfsraad voor de Visserij en eigen berekeningen.

(a) Enkel de vestigingen met 5 of meer tewerkgestelden.

(b) Omvat alleen visserijproducten; daarnaast zijn immers ook oliën, kruiderijen en andere grondstoffen nodig.

TABEL 5.7 : De produktie van de visverwerkende nijverheid in België, 1965-79 (a)

	Konserven en half-konserven		Gerookte vis		Gezouten, gedroogde en diepgevroren vis		Totaal		Bestemming % (c)
	Ton (b)	Waarde 1.000 fr.	Ton (b)	Waarde 1.000 fr.	Ton (b)	Waarde 1.000 fr.	Ton (b)	Gemid. prijs fr./kg	
1965	4.436	164.664	3.552	85.347	7.560	213.677	15.548	29,8	76,2
1966	4.691	218.332	2.591	78.048	11.433	331.368	18.115	627.748	33,5
1967	4.755	223.976	2.663	83.827	9.387	270.740	16.805	578.543	34,4
1968	4.797	204.579	2.769	84.453	10.392	235.537	17.958	524.569	29,2
1969	4.695	221.909	2.894	96.599	9.628	241.549	17.217	560.057	32,5
1970	5.373	268.398	3.101	101.455	10.695	339.546	19.169	709.399	37,0
1971	6.299	297.936	2.713	95.803	9.731	368.206	18.743	761.945	40,7
1972	6.331	331.535	2.657	93.605	10.368	408.086	19.356	833.226	43,0
1973	5.578	489.376	2.249	116.307	9.812	447.309	17.639	1.052.992	59,7
1974	5.122	552.565	2.142	120.878	8.850	613.589	16.114	1.287.032	79,9
1975	5.234	545.444	2.002	128.445	8.227	565.870	15.463	1.239.759	80,2
1976	5.017	625.947	2.397	165.586	9.637	729.698	17.051	1.521.231	89,2
1977	3.946	631.580	2.280	180.741	7.342	604.537	13.568	1.416.858	104,4
1978	4.076	609.644	2.986	249.380	7.810	771.577	14.872	1.630.601	109,6
1979	4.200	n.b.	2.200	n.b.	9.200	n.b.	15.600	1.822.000	116,8

BRON : 1965-78 : Nationaal Instituut voor de Statistiek, Industriële Statistieken;

1979 : Bedrijfsraad voor de Viserij en eigen berekeningen;

(a) Het betreft eigenlijk niet de effectieve produktie, doch wel de leveringen aan binnen- en buitenland. De effectieve produktie wijkt daar evenwel zeer weinig van af.

(b) Netto-gewicht.

(c) Procentuele verdeling van de waarde naar binnen- of buitenland.

gische industrie verwerkt. Gemiddeld bestond de grondstof-fenaanvoer voor 71 % uit verse en bevroren vis, voor 27 % uit gezouten vis en slechts voor 2 % uit schaal- en week-dieren. De grondstoffenprijzen waren in deze periode zeer stabiel te noemen.

Vanaf 1972 treedt er evenwel een kentering op in de grond-stoffenbevoorrading. In 1972 daalt het verwerkte aantal tot 22.485 ton. Deze daling zet zich daarna verder door. In 1979 werden aldus nog slechts 16.600 ton grondstoffen ver-werkt. Deze evolutie, die een gevolg is van een internatio-naal onvoldoende aanbod, ging gepaard met spektakulaire prijsstijgingen. Dit alles resulteerde vanzelfsprekend in een stagnerende en later zelfs dalende produktie, én, mede tengevolge van de sterke toename van de loonkosten, in een forse stijging van de prijzen van de afgewerkte produkten (zie tabel 5.7).

De totale produktie (8) die trendmatig toenam tot 1971 (on-geveer 19.000 ton) vertoont daarna een tendentiële daling. In 1977 werd een dieptepunt bereikt met slechts 13.568 ton. Daarna treedt er een zeker herstel op. De gemiddelde prijs, die in 1971 nog 41 fr./kg bedroeg, is inmiddels opgelopen tot 117 fr./kg in 1979.

De Belgische visverwerkende nijverheid neemt ten aanzien van de grondstoffenbevoorrading een speciale plaats in. Voor de produktie van conserven, half-konserven en gerookte vis worden immers vooral pelagische soorten zoals haring, sprot en makreel verwerkt. Het zijn evenwel precies deze vissoorten waarvan de aanvoer in België zeer gering en bo-vendien zeer wisselvallig is. Anderzijds zijn het ook pre-cies vooral deze vissoorten die het voorwerp uitmaken van allerhande vangstbeperkende maatregelen in het kader van het Europees Visserijbeleid (bijvoorbeeld haringstop). Een belangrijk deel van de visverwerkende nijverheid moet dan ook voor zijn grondstoffenbevoorrading een beroep doen op de internationale markt (invoer uit ver afgelegen visserij-landen) en is dan ook sterk onderhevig aan de marktomstan-digheden op deze internationale markt (onder meer interna-tionale schaarste en de daaruit voortvloeiende hoge prijzen).

Vooraf voor de drogerijen en zouterijen, die bovendien ook nog voor hun afzet vooral op het buitenland zijn afgestemd (hoofdzakelijk ontwikkelingslanden) zijn deze omstandighe-den en ontwikkelingen zeer nefast geweest. Een bijkomende belemmering vormde bovendien het door de EG uitgevaardigde verbod om de opgehouden vis (zie verder) aan andere kanalen dan de vismeelproduktie af te staan. De daling van de pro-dukctie van gezouten en gedroogde vis komt niet tot uiting in de gegevens van tabel 5.7, vermits ze samengevoegd zijn met de diepgevroren vis. Vooral de diepvriessektor is er immers de laatste jaren sterk op vooruitgegaan, wat de eerstgenoemde daling enigszins heeft gekompenseerd.

De produktiestijging van diepgevroren vis is allicht de voornaamste reactie geweest op de hogervermelde bevoorra-

dingsproblemen. Deze hebben geleid tot een gedeeltelijke omschakeling van de produktie tot diepvriesfabrikage, ook in andere takken van de verwerkende nijverheid dan de specifieke diepvriesfabrieken, waar de produktie geleidelijk toenam. Bij diepvriesfabrikage is men immers in heel wat mindere mate afgestemd op de schaarse pelagische vissoorten. Als grondstof worden hier vooral ingevoerde, op zee bevroren visfilets aangewend.

De geleidelijke omschakeling tot diepvriesfabrikage heeft de reeds bestaande tendens tot uitbreiding en diversifikatie van het produktengamma, waarbij ook niet pelagische soorten en schaal- en weekdieren voor verwerking in aanmerking komen, nog versterkt. Deze heroriëntatie komt, omwille van de wijze van opstellen van de produktiestatistieken, van niet zozeer tot uiting in de gegevens van tabel 5.7 - behalve dan in de tendentiële daling van de categorie gerookte vis - maar voornamelijk in de gewijzigde samenstelling van het grondstoffenpakket. In 1979 bestond de aangewende grondstoffenvoorraad voor 81 % uit verse en bevroren vis (tegenover 73 % in 1966), voor 14 % uit schaal-en weekdieren (tegenover amper 3 % in 1966), en nog slechts voor 5 % uit gezouten vis (tegenover 24 % in 1966).

Tenslotte dient nog gewezen te worden op de bestemming van de output van de visverwerkende nijverheid. In 1978 werd een omzet gerealiseerd van 1,6 miljard fr., waarvan 68,6 % in België en 31,4 % in het buitenland. De tendens tot toenemende uitvoer lijkt de laatste jaren terug te zijn omgebogen.

4. DE DISTRIBUTIE VAN VIS EN VISSERIJPRODUKTEN

Alle vis en visserijprodukten die in België worden aangevoerd, dienen in de drie nationale havens verkocht te worden. Dit gebeurt in de daartoe bestemde vismijnen van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort. De organisatie van de verkoop, die lichte nuances kan vertonen van haven tot haven, wordt hier buiten beschouwing gelaten.

De vismijn vormt met andere woorden de verbindende schakel tussen het produktieproces en het distributieproces. De vraagzijde op de vismijn bestaat grosso modo uit :
de groothandel
de kleinhandel die rechtstreeks op de vismijn inkoop
en voor een klein deel de visverwerkende nijverheid.

Geraamd wordt (9) dat zowat 80 à 85 % van de globale omzet in de vismijnen in handen is van de groothandel en de visverwerkende bedrijven. Alleen in Nieuwpoort is de rechtstreekse aankoop door de kleinhandel relatief belangrijk.

De groothandel die aan de kust is gevestigd centraliseert de aanvragen van detailhandel en de meer inlands gevestigde groothandel. De groothandelbedrijven, en vooral de meer inlands gevestigde, zijn ook de belangrijkste agenten in de

buitenlandse handel (uitvoer en invoer). Voor een beperkt gedeelte leveren zij ook rechtstreeks aan de verbruiker, voornamelijk dan de grote verbruikers (scholen, restaurants...). De grote meerderheid van de leveringen aan de konsument verloopt evenwel via de kleinhandel.

Het beschikbare cijfermateriaal over het aantal vestigingen en tewerkstelling is zeer schaars en van oude datum. De jongste gegevens die beschikbaar zijn, zijn deze van de handels- en nijverheidstelling van 1970.

In tabel 5.8 worden deze gegevens over groothandel en kleinhandel in vis en visserijprodukten weergegeven.

In 1970 werden aldus 265 groothandelsvestigingen geteld. 110 daarvan, dit is 41,5 % waren in de provincie West-Vlaanderen gevestigd. Van die 110 vestigingen bevond zich 90,0 % in de kustregio, met name de arrondissementen Oostende, Brugge en Veurne. Het globaal aantal tewerkgestelden, inclusief de bedrijfshoofden, helpers en leerlingen, bedroeg 1.418. Hiervan waren er 684 (48,2 %) in West-Vlaanderen tewerkgesteld, waarvan 96,2 % in de kustarrondissementen. Naast West-Vlaanderen zijn voor wat de groothandel betreft, vooral de provincies Antwerpen, Brabant en Oost-Vlaanderen verder nog van belang. In Limburg en het Waalse landsgedeelte is de groothandel in vis en visserijprodukten nagenoeg niet vertegenwoordigd.

Ook voor wat de kleinhandel betreft, werd een sterke, zij het minder uitgesproken, concentratie van vestigingen vastgesteld in de provincie West-Vlaanderen. Van de in totaal 1.893 vestigingen werden er 602 of 31,8 % in de kustprovincie geteld. Van die 602 vestigingen waren zowat 71,4 % in de kustarrondissementen gesitueerd. De globale tewerkstelling in de kleinhandelsvestigingen bedroeg in 1970 2.992 personen, waarvan 998 in West-Vlaanderen (33,4 %), en waarvan nogmaals 67,2 % in de arrondissementen Oostende, Brugge en Veurne. De globale tewerkstelling in groot- en kleinhandel samen kwam hiermee op 4.410 personen.

Tot slot van deze paragraaf dient gewezen te worden op de prijsevolutie van de vis op de weg tussen vismijn en visverbruiker. Ook hier ontbreekt afdoend empirisch materiaal ten einde duidelijke vaststellingen te maken. Vast staat wel dat de kleinhandelsprijzen een eenzijdige tendens vertonen : prijsdalingen in de vismijn weerspiegelen zich zeer zelden in de verkoopprijzen, terwijl prijsstijgingen vaak onmiddellijk merkbaar zijn.

TABEL 5.8 : Groot- en kleinhandel in vis en visserijproducten, 1970 (a)

	Groothandel (b)			Kleinhandel (c)		
	Vestigingen met bezoldigd personeel		Vestigingen zonder bezoldigd personeel	Vestigingen met bezoldigd personeel		Vestigingen zonder bezoldigd personeel
	Aantal vestigingen	Aantal tewerkgestelden	Aantal vestigingen	Aantal tewerkgestelden	Aantal vestigingen	Aantal tewerkgestelden
Provincies						
Antwerpen	36	257	20	29	25	88
Brabant	28	252	14	26	20	96
West-Vlaanderen	71	621	39	63	72	250
Oost-Vlaanderen	14	77	21	32	8	22
Henegouwen	1	7	6	7	7	29
Luik	5	32	4	5	8	24
Limburg	2	5	-	-	2	5
Luxemburg	-	-	1	1	-	-
Namen	-	-	3	4	4	12
Arrondissementen						
Brugge	19	199	15	23	30	104
Oostende	48	409	12	16	2	7
Veurne	2	6	3	5	-	-
Het Rijk	157	1.251	108	167	146	526
						1.747
						2.466

BRON : Nationaal Instituut voor de Statistiek, Handels- en Nijverheidstelling, 1970.

(a) Omvat enkel de statistiek met betrekking tot de 'vestigingen'. Het aantal tewerkgestelden is inclusief de bedrijfschefs. Voor de vestigingen zonder bezoldigd personeel omvat het aantal tewerkgestelden, benevens de bedrijfschefs, de helpers, leerjongens en leermeisjes.
 (b) NACE-kode 617.91.
 (c) NACE-kode 641.51.

VOETNOTEN

(1) Bedrijfsraad voor de Visserij, "De evolutie van de Belgische visserijsector in 19..".

(2) De juiste omvang ervan is trouwens niet te achterhalen, vermits niet bekend is welk deel van de uitvoer in feite wederuitvoer is.

(3) Er wordt weliswaar op gewezen dat kabeljauw de enige vissoort is waarvoor alle gegevens over in- en uitvoer van filets bekend zijn. In die zin is het belang van deze vissoort ten opzichte van de andere soorten enigszins overschat.

(4) Het in het vorige deel beschouwde visverbruik bestond enkel uit :

- het deel van de beschikbare verse en bevroren vis dat rechtstreeks als verse vis werd gekonsumeerd in België;
- het deel van de beschikbare verse en bevroren vis dat na verwerking werd gekonsumeerd in België.

(5) Met uitzondering van het zeer kleine deel dat als vismeel naar het buitenland afvloeit.

(6) Zie Bedrijfsraad voor de Visserij. Heel wat ideeën in deze paragraaf werden aan de publikaties van de Bedrijfsraad ontleend.

(7) Verbeke N., "Evolutie van enkele belangrijke kenmerken in de Belgische Zeevisserij", LEI-schriften, april 1980.

(8) In feite zijn de vermelde cijfers gegevens over de leveringen. Er wordt nogmaals op gewezen dat het hier alleen de resultaten betreft van de bedrijven met minstens 5 bezoldigen.

(9) Verbeke N., op. cit., LEI, 1980.

In dit hoofdstuk komen alle aangelegenheden aan bod die rechtstreeks of onrechtstreeks met het visserijbeleid te maken hebben.

Een belangrijke evolutie die zich in de loop van de in deze studie behandelde periode heeft voorgedaan op het vlak van het visserijbeleid, is de verschuiving van het nationale beleid naar het internationale, meer bepaald Europees beleid. Op het vlak van het visserijbeleid rest de nationale overheid nog slechts weinig autonomie. Een bespreking van het visserijbeleid is dan ook grotendeels een bespreking van het Europees visserijbeleid. Vanuit deze Europese kontekst wordt weliswaar, waar nodig, naar de specifiek Belgische situatie gerefereerd.

De rode draad die doorheen de evolutie in het visserijbeleid loopt, is de voortschrijdende beknotting van de vrijheid, die het visserijbedrijf eertijds zo sterk karakteriseerde. Het werkterrein wordt beperkt (visserijzones, concurrentie van andere zee-gebruikers), de werkmotodes worden beperkt (technische maatregelen), het werkvolume wordt beperkt (kwota) en er wordt ingegrepen in de markt (marktbeleid, opvangregeling, invoerbelemmeringen...).

Het grootste deel van dit hoofdstuk handelt over beleidsmaatregelen van interne aard, dit zijn deze die eigen zijn aan de visserijsector. Pas in een laatste paragraaf wordt de bespreking uitgebreid naar het globale zeebeheer.

In eerste instantie wordt het overbevissingsprobleem behandeld. Heel wat beleidsmaatregelen, zoals het instandhoudingsbeleid, het structuurbeleid, het extern beleid en het instellen van exclusieve visserijzones, vinden hun oorsprong immers in deze problematiek. Deze diverse aspecten van het beleid worden achtereenvolgens besproken. De voorlaatste paragraaf tenslotte handelt over het marktbeleid, met specifiek het ophoudsysteem en het invoerbeleid.

1. DE OVERBEVISSINGSPROBLEMATIEK

De overbevissingsproblematiek is omzeggens zo oud als de visserij zelf. Reeds in de middeleeuwen hield men er zich mee bezig. In recentere perioden kan de problematiek zich terug over een ruime belangstelling verheugen. Deze gaat zelfs zo ver dat in het huidige visserijbeleid zeer stricte maatregelen zijn voorzien (daarom nog niet goedgekeurd, laat staan toegepast) die het bestaan zelf van de visserijsector in België wezenlijk in gevaar kunnen brengen.

Over het begrip 'overbevissing' zelf bestaat er geen duidelijkheid, en bijgevolg al evenmin over de vraag of er nu werkelijk overbevissing is, en zo ja in welke mate. Als

vaststaand uitgangspunt moet aanvaard worden dat de visgronden niet onuitputbaar zijn en dat het opdrijven van de visserij-inspanning, hetzij door het verhogen van de intensiteit, hetzij door middel van technische verbeteringen aan vaartuig en vistuig, de visvoorraden sneller aantast. Reders en vissers hebben begrijpelijkerwijze vooral oog voor het onmiddellijk voordeel ervan, met name grotere vangsten en opbrengsten. Nochtans is reeds in het verleden (bijvoorbeeld na beide oorlogen) gebleken dat na verloop van tijd de vangsten in verhouding tot de krachtinspanning geleidelijk achteruitliepen.

Hetzelfde heeft zich ook nu afgespeeld, doch in veel sterkere mate, en afgaande op biologische rapporten in alarmerende mate ten aanzien van bepaalde visstocks. Via nieuwe visserijmethoden en moderne apparatuur werd het rendement van de naoorlogse vloot sterk opgedreven. Zo steeg de wereldproduktie met 50 % tussen 1956 en 1965 en verdubbelde de produktie van de EG tussen 1958 en 1968. Een zich expanderende markt kon de verhoogde aanvoer opnemen tegen interessant blijvende prijzen. Investeringsen werden gedaan om de produktie verder op te drijven. Kortom, het betrof hier een periode van hoogkonjunktuur in de visserij. De produktiviteit is evenwel zo sterk toegenomen, dat in de Atlantische zone het evenwicht tussen aangroei en bevissing van bepaalde stocks werd verbroken. De verhoging van de opbrengsten voortvloeiende uit de gedane investeringen bleef proportioneel achter op de verhoogde visserij-inspanning (1).

Uit het voorgaande blijkt reeds dat het begrip 'overbevissing' langs diverse zijden kan worden benaderd.

Biologisch gezien is er sprake van overbevissing wanneer het evenwicht tussen aangroei en bevissing van bepaalde soorten wordt verbroken. De visserij-inspanning is dan dermate dat het reproductievermogen van de visstocks vermindert, zodat het behalen van 'duurzaam maximale vangsten' onmogelijk wordt.

Ekonomisch gezien is er sprake van overbevissing wanneer er overinvestering in produktiemiddelen plaatsvindt ten opzichte van de te realiseren vangsten, waardoor de exploitatie van bepaalde visstocks 'kommercieel onmogelijk wordt' (2).

In wezen spruit de biologische overbevissing voort uit het vrij en kosteloos gebruik van de visgronden. De eerste reakties op het overbevissingsprobleem bestonden dan ook precies in het beperken van de vrije toegang tot de visserijgronden (instellen van visserijgrenzen). De grondstoffen, in casu de vis, en het gebruik van de zee zijn als het ware kosteloos, terwijl er ook geen enkele vorm van controle bestond op de vangsthoeveelheden. De enige beperking bestaat precies uit de economische overbevissing. Zolang er geen afremming plaatsvindt kan de uitbreiding van de visserij-inspanning ongehinderd doorgaan tot de meerkosten niet meer door de meeropbrengsten worden goedge maakt (ekonomisch op-

timum). Daarbij wordt het biologisch optimum evenwel gewoonlijk ruimschoots voorbijgeschoten (3).

Daar bovenop wordt de verhoging van de visserij-inspanning nog door andere factoren en motieven extra in de hand gewerkt. In de eerste plaats zijn er de financiële faciliteiten voor capaciteitsuitbreiding (nieuwbouw, opdrijven PK...) waarvan de visserijsector in vele landen en ook op Europees niveau kan of kon genieten. Hoewel dit niet zozeer in België het geval is geweest (getuige de inkrimping van de vloot, met behoud weliswaar van een belangrijk deel van de capaciteit) heeft dit ongetwijfeld in andere landen tot een soms ongecontroleerde capaciteitsuitbreiding aanleiding gegeven. Ook in meer recente jaren 1975-79, toen er in België alleen nog maar aan afbouw van de vloot werd gedaan, zijn bijvoorbeeld in Groot-Brittannië en Ierland een omvangrijk aantal nieuwe vaartuigen gebouwd mét Europese steun. De recente nieuwbouwgolf in België moet veeleer als een instandhouding van de vloot worden gezien. De toekenning van financiële faciliteiten in het kader van de VOZOR-ontbinding was bovendien onderworpen aan een capaciteitsbeperking (4).

Niet zelden wordt bovendien bij deze belangrijke investeringsbeslissingen de winstverwachting ondergeschikt gemaakt aan het sociaal prestige, dat voortvloeit uit het bezit van een groot vaartuig en het behalen van een grote besomming (5). De vraag moet gesteld worden "of de investeringen welke geleid hebben tot een belangrijke uitbreiding van de vloot, in het bijzonder van het aantal schepen boven de 100 BT, gepaard gaande met een sterke verhoging van het motorvermogen, wel altijd volgens de regels van een goed financieel beheer werden verricht, en of niet in bepaalde gevallen overmoed of prestige de doorslag hebben gegeven bij een investeringsbeslissing" (6).

Een laatste belangrijke factor die de visserijkapaciteit in de loop der jaren sterk heeft doen toenemen is de technologische vooruitgang. De overschakeling van de passieve visserij naar de actieve trawlvisserij, waarbij gebruik wordt gemaakt van zeer moderne opsporingsapparatuur, heeft de vangskapaciteit geweldig opgedreven. Het past hier in dit kader te wijzen op het zogenaamd 'purse-sein'-net, vermits de visserij die deze techniek aanwendt niet zelden als de hoofdschuldige wordt aangewezen van het overbevisingsprobleem. Het betreft hier een techniek waarbij dergelijke massale hoeveelheden vis worden gevangen, dat verwerking aan boord uitgesloten is. De vangsten worden dan ook rechtstreeks voor verwerking tot vismeel bestemd. In de discussie omtrent het overbevisingsprobleem en de voorgestelde maatregelen wordt vaak op deze irrationele situatie gewezen. "Op een ogenblik dat wij noodgedwongen zitten te praten over één tong meer of min, worden de cijfers van de wereldvangst vrijgegeven, waaruit blijkt dat amper één derde van de totale vangst bestemd wordt voor menselijke consumptie, de rest is vismeel..." (7). De visserij die voorziet in de aanvoer voor menselijke consumptie wordt in het visserijbeleid over dezelfde kam geschoren als de visserij

voor industriële doeleinden (vismeel). De Belgische visserijsector pleit dan ook voortdurend voor het prioritair stellen van de eerste vorm van visserij, wanneer het op verdeling van beschikbare hoeveelheden aankomt.

Aan de definities van biologische en economische overbevissing dienen verder de volgende bedenkingen te worden gekoppeld : (a) overbevissing betekent geenszins dat de zee wordt leeggevist. Het reproductievermogen van de beschouwde visstocks neemt meestal zeer geleidelijk af, met uitzondering voor bepaalde soorten; (b) overbevissing is steeds een tijdelijk probleem, een lokaal probleem en een probleem voor bepaalde vissoorten; (c) vermits het economisch begrip 'overbevissing' gesteund is op de opbrengsten, kan het economisch optimum verschuiven met veranderingen in de prijs, de vraag en de kosten; (d) economisch en biologisch optimum hoeven niet bij elkaar te liggen en kunnen zelfs sterk uiteenlopen. Vandaar de aanhoudende discussies tussen reders en biologen.

Momenteel is er voor de producenten geen sprake van overbevissing voor de meeste vissoorten. Zij redeneren bewust of onbewust vanuit de economische vaststelling dat de visvangst op deze soorten nog steeds kommercieel haalbaar is. Is evenwel het biologisch optimum overschreden (daling van het reproductievermogen) dan zal na verloop van tijd, bij volgehouden visserij-inspanning, de exploitatie onvermijdelijk kommercieel onhaalbaar worden. In dit geval zal volgens het redersstandpunt reeds voordien een zelfregulerend mechanisme in werking treden : de visvangst op deze soorten zal omwille van de economische noodwendigheid stopgezet worden, zodat de visstock tijd krijgt om opnieuw op peil te komen (8).

Evenwel bestaat er in rederskringen in de eerste plaats al ernstige twijfel over het feit dat het biologisch optimum voor bepaalde soorten reeds zou overschreden zijn. De berekeningen van de biologen worden niet zelden als foutief van de hand gedaan. Het voornaamste punt van kritiek op het biologisch rekenwerk ligt in de aangewende methode, met name het monospecies-model. Deze en andere contra-argumenten worden in één van de volgende paragrafen uitvoerig besproken wanneer het kwotabeleid wordt behandeld.

De standpunten ten aanzien van de overbevissing lopen dus zeer sterk uiteen. Hoe dan ook, de politieke reacties op de dreigende overbevissing van bepaalde vissoorten (of dit nu blijkt uit de dalende meeropbrengsten of uit de al dan niet korrekte visie van de biologen) zijn niet uitgebleven. De eerste reacties waren een pure en vaak overdreven reflex tot zelfbehoud van diverse nationale visserijsectoren, de IJslandse op kop, met name een versnelde uitbreiding van de voorbehouden visserijzones. De biologische motieven (het bestrijden van de overbevissing) zijn bij het uitbreiden van deze exclusieve visserijzones in werkelijkheid ondergeschikt aan de economische belangen. Het weren van de concurrenten uit deze zones creëert in de eerste plaats de mo-

gelijkheid om zijn eigen visserij-inspanning, die bij een eventuele overbevissing dreigt te zullen inkrimpen, op peil te houden. Dat hierdoor ook het gevaar op overbevissing vermindert, is daar eerder een vanzelfsprekend gevolg van. Niettemin hanteert meer bepaald het Verenigd Koninkrijk het optimaal tegengaan van de overbevissing nog steeds als één van de belangrijkste argumenten voor zijn eis op een exclusieve visserijzone. De problematiek van het eigendomsrecht op visgronden wordt in de volgende paragraaf uitvoerig behandeld.

2. HET EIGENDOMSRECHT OP DE VISGRONDEN EN DE EXCLUSIEVE VISSERIJZONES

De discussie omtrent het eigendomsrecht op de visgronden is tot nog toe een van de voornaamste struikelblokken geweest voor het tot stand komen van een gemeenschappelijk Europees visserijbeleid. Met name het Verenigd Koninkrijk kan zich vooralsnog niet neerleggen bij het principe van de vrije toegang tot elkaars wateren, zoals het Toetredingsverdrag van 1972 bepaalt.

Het begrip 'exclusieve visserijzone' is afgeleid van het begrip 'exclusieve economische zone'. Met het instellen van deze zone beoogt de kuststaat het monopolie te verwerven op de exploitatie van de rijkdommen van de zee in deze zone, dus onder meer de visbestanden (9).

In het traditionele zeerecht valt de exclusieve economische zone samen met de territoriale wateren, die in feite een verlengstuk vormen van de kuststaat in zee. De kuststaat kan in deze zone op exclusieve wijze de visserij reglementeren en beoefenen. Over de breedte van de territoriale wateren bestond evenwel geen enkele vaste en algemene rechtsregel. Tot voor de tweede wereldoorlog en dit sinds meer dan driehonderd jaar werd de breedte van 3 mijlen omzeggens algemeen aanvaard en door een aantal nationale wetgevingen en internationale akkoorden bekrachtigd (10).

De discussie omtrent de exclusieve visserijzones, die na de tweede wereldoorlog werd ingezet, en nu na dertig jaar zijn voorlopig beslag heeft gekregen in een vrij algemeen aanvaarde 200-mijlzone, begon dan ook met vragen betreffende deze territoriale grens. Pas in een later stadium zullen de begrippen 'territoriale grens' en 'visserijgrens' worden ontkoppeld.

In 1947 eigende Chili zich een zone van 200 mijl toe, even later gevolgd door de andere Latijns-Amerikaanse staten. In Europa liep men heel wat minder hard van stapel. Het eerste in de reeks was IJsland, dat zich reeds in 1952 distancieerde van de meer dan driehonderd jaar oude regel der drie mijl en een voorbehouden visserijzone van 4 mijl instelde. Vanaf 1 september 1958 werden de IJslandse visserijgrenzen vervolgens van 4 op 12 mijlen gebracht. De Faerøer, Noorwegen en Groenland volgden. IJsland, wiens uit-

voer voor de overgrote meerderheid van de visserij afhangt, is in Europa steeds de koploper geweest bij het verleggen van de visserijgrenzen.

De overige Europese landen namen aanvankelijk een afwach- tende houding aan in het vooruitzicht van de Eerste Zee- rechtconferentie te Genève in 1958. Noch over de territo- riale wateren, noch over de visserijgrenzen kon hier even- wel een akkoord worden bereikt. Een dergelijk akkoord werd op één stem na verworpen op de Tweede Zeerechtconferentie te Genève in 1960. Dit Amerikaans-Canadees voorstel voorzag in een territoriale zone van zes mijl en een daarbij aan- sluitende exclusieve visserijzone van nogmaals zes mijl. Territoriale zone en visserijzone werden in dit voorstel dus ontkoppeld. Zoals gezegd werd dit voorstel niet aan- vaard door het ontbreken van slechts één positieve stem. Dit laatste wijst er evenwel op dat er niettemin een vrij ruime overeenstemming bestond tussen een heel aantal lan- den.

Het Europees Visserijverdrag van Londen van 9 maart 1964, dat door 13 landen werd ondertekend, is dan ook duidelijk op dit Amerikaans-Canadees voorstel geïnspireerd : een ex- clusieve visserijzone van 6 mijl en een additionele zone van 6 mijl, waarin historische rechten werden gerespek- teerd; tussen de 3 en 6 mijl wordt in een overgangsperiode voorzien. Aan de breedte van de territoriale zee wordt dus in tegenstelling tot het Amerikaans-Canadees voorstel niet geraakt. Het werkelijk verlies van visserijgronden voor de vreemde vissers werd aldus beperkt tot de zone tussen 3 en 6 mijl (11).

Bij verordening 2141/70 van 1970 werd in de EG een gemeen- schappelijk structuurbeleid in de visserijsector tot stand gebracht. Met betrekking tot de visserijzones blijkt hier- uit dat de lidstaten als één geheel optreden tegenover der- de landen, voor wat de toepassing van het visserijverdrag van Londen betreft, doch onderling geldt het principe van de vrije toegang tot elkaars wateren, kustwateren princi- pieel inbegrepen, dit in toepassing van het diskriminatie- verbod van artikel 7 van het EG-verdrag. Aanvankelijk was voorzien in een overgangsperiode van vijf jaar voor de kustvisserij in bepaalde gebieden.

Tijdens de onderhandelingen die de toetreding tot de EG voorbereidden van het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Dene- marken en toen ook nog Noorwegen, bleek evenwel dadelijk dat dit beleid onaanvaardbaar was voor deze landen. In het Toetredingsverdrag werd dan ook het principe van de vrije toegang behouden, maar tegelijkertijd voorzien in een be- langrijke overgangsregeling voor de duur van 10 jaar. Kon- kreet kwam deze regeling er op neer dat een nationale vis- serijzone van 6 mijl werd ingesteld en in sommige gebieden van Denemarken, Frankrijk, Ierland en het Verenigd Konink- rijk zelfs van 12 mijl, met behoud evenwel van de histo- rische rechten van de andere lidstaten in deze laatste ge- bieden. Deze regeling is nog steeds van kracht en loopt ten einde op 31 december 1982. Indien op dat moment niet voor-

zien is in een nieuwe regeling, dan vervallen alle bestaande preferentiële zes- en twaalfmijlszones. Alle kommunautaire wateren zullen dan voor wat de uitoefening van de visserij betreft vrij toegankelijk zijn.

Het Visserijverdrag van Londen werd intussen achterhaald door de unilaterale uitbreidingen van de visserijzones in andere delen van de wereld. Europa verloor bepaalde delen van zijn traditionele visgronden en moest toezien hoe meer en meer vaartuigen in de huidige Europese wateren kwamen vissen.

IJsland breidde, weerom als koploper, zijn visserijgrenzen uit tot 50 mijl in 1972, gevolgd door Noorwegen in 1975, en tot 200 mijl in 1975. Noorwegen, Canada en de Verenigde Staten volgden dit voorbeeld in 1977. De Belgische visserij dreigde door de IJslandse maatregelen bijzonder zwaar getroffen te worden, gezien het grote belang van deze visgrond (zie hoofdstuk 2). De Belgische autoriteiten slaagden er evenwel in een akkoord tot stand te brengen met de IJslandse regering, waarbij uitzonderlijk aan de Belgische IJslandvisserij de toestemming werd gegeven de activiteit verder te zetten op bepaalde IJslandse gronden, met weliswaar een maximale vangst. Het akkoord werd in 1975 vernieuwd, en in 1981, naar aanleiding van een ernstig geschil, terug aangepast (12). Het akkoord met IJsland heeft evenwel een uitdovend karakter (de betrokken vaartuigen mogen niet meer vervangen worden), wat in de geleidelijke daling van het belang van deze visgrond tot uiting komt.

Tengevolge van deze eenzijdige uitbreiding van de visserijgrenzen door deze derde landen, bevonden zich voortaan een belangrijk gedeelte van de traditionele visgronden van de Gemeenschap, voornamelijk in de Noord-Atlantische zone, goed voor ongeveer 25 % van de totale produktie, onder jurisdictie van derde landen (13).

De Europese vissersvloot werd hierdoor teruggedrongen naar dichterbij gelegen visgronden, wat meer vaartuigen op een kleinere oppervlakte betekende. Bovendien dreigden deze visgronden nog het bezoek te krijgen van derde landen, die eveneens een deel van hun traditionele visgronden hadden zien verloren gaan. Deze factoren waren zeker niet van aard om het dreigende overbevissingsprobleem op te lossen, integendeel.

De Europese Gemeenschap (EG) kon niet zonder meer blijven toezien. In de resolutie van Den Haag van 3 november 1976 werd dan ook per 1 januari 1977 door de Ministers van Buitenlandse Zaken van de lidstaten de Europese 200-mijlszone langs de Noordzee en de Atlantische Oceaan ingesteld (14). Door deze uitbreiding werd het netto vangstverlies van de Europese vissersvloot in hoeveelheid eerder beperkt, doch, aangezien de EG-landen in de wateren van derde landen hoofdzakelijk soorten met een hoge handelswaarde hadden gevangen, onder meer kabeljauw, terwijl de derde landen in de EG-zone slechts soorten met een lage handelswaarde hadden

gevist, kon men stellen dat het verlies in omzet voor de Gemeenschap belangrijk zou zijn (15).

Het is duidelijk dat deze totaal nieuwe visserij-omstandigheden een vernieuwing en aanpassing van het Europees Visserijbeleid vergden. Door het terugdringen van de Europese vloot op een veel beperkter oppervlakte werd het overbevisingsprobleem nog nijpender. Met het instellen van de 200-mijlszone werd dan ook een aanvang gemaakt met een eigen kommunautair instandhoudingsbeleid voor alle EG-wateren. Hiermee werd in belangrijke mate de taak van de NEAFC overgenomen (zie verder). Tevens drong zich een hernieuwd structuurbeleid op, dat maatregelen zou inhouden, zowel op economisch als sociaal vlak, welke onder meer een inkrimping en herstructurering van de vloot beogen. 1 januari 1977 betekende ook de start van het externe visserijbeleid van de EG. Dit beleid omvat het afsluiten van visserijverdragen met derde landen ten einde het al dan niet wederzijds verlies van visgronden tengevolge van het veralgemenen van de 200-mijlszone, zo veel mogelijk te beperken.

Dit alles betekent evenwel niet dat de discussie omtrent de visserijgrenzen nu gesloten is. Integendeel, voor de Britten was het instellen van de 200-mijlszone de gelegenheid om te pogen extra aanspraken te maken op visgronden welke binnen een gebied van 50 mijl van hun kust liggen (16). Eind 1976 reeds stelde de EG-Commissie voor, in het licht van de gewijzigde omstandigheden, om ook na 31 december 1982, een voorbehouden kuststrook van 12 mijl in te stellen, met behoud evenwel van de historische visserijrechten en met vaststelling van vangstkquota. Het Verenigd Koninkrijk kon zich hier evenwel niet mee akkoord verklaren. Het eiste een exclusieve 12-mijlszone (zonder historische rechten) en een preferentiële behandeling in een 50-mijlszone, hiermee het principe van de vrije toegang tot alle EG-wateren negerend. Bovendien eiste het grotere kwota dan voorzien door de Commissie, en het recht om voor zijn eigen 200-mijlszone autonome maatregelen te treffen die van toepassing zouden zijn op alle vaartuigen die in deze zone actief zijn (17). Als argumenten werden aangehaald (18) : (a) dat het grootste deel, namelijk 55 à 60 % van de kommunautaire visvoorraden zich in de Britse 200-mijlszone bevinden; (b) dat het Verenigd Koninkrijk de grootste verliezen heeft geleden bij de 200-mijlsuitbreiding van derde landen. Een andere belangrijk argument is dat zij door het instellen van een voorbehouden 50-mijlszone in staat zouden moeten worden geacht een beter conserveringsbeleid te voeren dan de Europese Commissie (19).

De Belgische stellingname in deze problematiek is de volgende : de visserijwateren van de lidstaten vormen samen één gemeenschappelijke zone waarin de vrije toegang van de vaartuigen van alle lidstaten moet gewaarborgd zijn. Wel kan aanvaard worden dat er een zone langs de kust wordt voorbehouden aan kleine vaartuigen, zonder vlagdiskriminatie. Om een oplossing niet in de weg te staan, wordt eventueel het standpunt ingenomen dat tenminste de historische rechten en rechten bekomen door het Toetredingsverdrag degelijk moeten gewaarborgd worden (20).

Hoe dan ook, het is deze zeer eigenzinnige houding van het Verenigd Koninkrijk, die tot nog toe belet heeft dat het Europees Visserijbeleid in al zijn aspecten - op enkele uitzonderingen na - van de grond is gekomen, dit na reeds vijf jaar aanslepende moeilijke onderhandelingen. Het Verenigd Koninkrijk blokkeert immers systematisch alle voorstellen, ook op andere terreinen dan die van de kwota-toewijzing of de toegang tot elkaars visgronden.

Het nakend verstrijken van de overgangsregeling (op 31 december 1982) heeft niet geleid tot de logische konklusie dat men maar moet wachten op tegemoetkoming van de Britten. De overige lidstaten vrezen er immers voor dat de Britten per 1 januari 1983 om interne politieke redenen gedwongen zullen worden tot het unilateraal instellen van een voorbehouden visserijzone. "En dat is voor het moeizaam voortschrijdende Europa een zwaardere slag dan een voor het Verenigd Koninkrijk voordelig compromis" (21).

3. HET INSTANDHOUDINGSBELEID

De dreiging van overbevissing van diverse vissoorten heeft geleid tot het treffen van beschermingsmaatregelen, voornamelijk op internationaal niveau. Specifiek op Europees niveau heeft de 200-mijlsuitbreiding de noodzaak in het leven geroepen om een eigen Europees instandhoudingsbeleid te creëren, dat evenwel omwille van interne geschillen nog steeds niet volledig is goedgekeurd.

Op 24 januari 1959 werd te Londen het Verdrag inzake de Visserij in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan ondertekend (22), dat in 1963 in werking trad. Door dit verdrag werd een internationale visserijkommissie ingesteld die belast werd met het toezicht op de visserij in het verdragsgebied: de North East Atlantic Fisheries Commission (NEAFC). Deze kommissie kon aanbevelingen doen voor de instandhouding en de rationele exploitatie van de visvoorraan. Met de uitwerking ervan wordt evenwel elke staat afzonderlijk belast (23).

De NEAFC baseert zich voor haar aanbevelingen op de biologische adviezen van de International Council for the Exploration of the SEA (ICES), een internationale raad die is samengesteld uit ter zake deskundige biologen uit de verschillende aan de konventie deelnemende landen. In artikel 7 van het Verdrag worden de volgende mogelijke maatregelen opgesomd: het regelen van de maaswijdte van de visnetten, bepalen van de afmetingen van de gevangen vis, instellen van gesloten gebieden, omschrijven van vistuig en hulpstukken, alsook de maatregelen die bijdragen tot de verbetering en vermeerdering van de biologische rijkdommen van de zee (24).

Aanvankelijk beperkte de NEAFC zich tot het aanbevelen van minimummaten en minimummaaswijdten. Pas vanaf 1971, meer bepaald in verband met de haringtoestand in de Noordzee en

het Skaggerak, maakte zij gebruik van haar bevoegdheid om gesloten gebieden te laten instellen (zie bijvoorbeeld KB van 12 maart 1974) (25). Toen de biologische adviezen steeds onrustwekkender werden, werd het vanaf 1974 via een resolutie van de Noordoostatlantische Visserijcommissie mogelijk ook kwota-maatregelen aan te bevelen. Dit gebeurde onder meer voor haring (zie bijvoorbeeld KB van 13 december 1974) (26) en voor kabeljauw, schelvis, wijting, tong en schol (zie bijvoorbeeld KB van 1 augustus 1975) (27). Bovendien werd een verbod ingesteld voor de visserij op tong en schol in de 12-mijlszone vanaf Noord-Frankrijk tot aan het noorden van Denemarken, dit voor vaartuigen van meer dan 50 BT of een vermogen hoger dan 300 PK (zie eveneens KB van 1 augustus 1975). Dit verbod, dat dus niet van toepassing was in de Engelse kustwateren, werd pas in 1980 aangepast (zie verder).

De bij wijze van voorbeeld aangehaalde Belgische Koninklijke Besluiten, die vanzelfsprekend meermaals werden aangepast, wijzen duidelijk op de gang van zaken binnen de NEAFC, met name het tussenstatelijk karakter ervan. Het zijn de leden-landen zelf die in hun rechtsgebied en met betrekking tot hun eigen onderdanen en vaartuigen in volle zee, de aanbevolen maatregelen dienen te nemen. Bovendien betreft het slechts 'aanbevelingen'. Deze zijn bindend wanneer zij werden aangenomen met twee derde meerderheid. Een land dat evenwel binnen een gestelde termijn verzet aantekent, is niet verplicht de maatregelen te nemen (28).

Het instellen van een 200-mijlszone leidde tot de terugtrekking van de afzonderlijke lidstaten van de EG uit de NEAFC. De Europese Commissie nam voor wat de EG-wateren betreft, de taak van de NEAFC over via een eigen Europees instandhoudingsbeleid. Aanvankelijk baseerde de Europese Commissie zich overwegend op de eerder binnen de NEAFC overeengekomen aanbevelingen. Essentieel verschillend was en is evenwel de toepassing van de maatregelen binnen het Europees beleid. In tegenstelling tot de werking van de NEAFC, zijn de EG-lidstaten onvoorwaardelijk gebonden door de EG-verordeningen, die bovendien direkt toepasbaar zijn, zonder dat de omweg dient gemaakt te worden langs de nationale wetgevingen (29). Onmiddellijk dient hier evenwel te worden aangestipt dat er op een paar uitzonderingen na (zoals bijvoorbeeld de verordening 2527/80 inzake de technische maatregelen) nog niet de minste sprake is van dergelijke stringente verordeningen, omdat de landen-leden het na vijf jaar nog steeds niet eens zijn geworden. Er is hoogstens sprake van een 'gentlemen's-agreement' tussen acht van de negen landen (Griekenland buiten beschouwing gelaten). Terecht kan opgemerkt worden dat "door het terugtrekken van de EG-lidstaten uit de Noordoostatlantische Visserijcommissie en - vooralsnog - het ontbreken van een nieuw verdrag, er geen multilaterale of ook bilaterale afspraken meer zijn, binnen wiens kader de vaartuigen van een EG-lidstaat, een beleid opgelegd wordt met betrekking tot de visserij op de volle zee" (30).

Het Europees beleid tot waarborging van een optimale exploitatie van de biologische rijkdommen van de gemeenschappelijke wateren, omvat net als het NEAFC-beleid twee luiken, met name kwota-maatregelen (eventueel vangstverboden of nul-kwota) en technische maatregelen (doorgaans minimummaten en minimummaaswijdten). Het eerste luik is meteen ook het meest omstreden deel van het beleid. Wat betreft de technische maatregelen werd eind 1980 een overeenkomst bereikt (zie verder).

Op basis van de biologische adviezen bepaalt de Raad op voorstel van de Commissie jaarlijks per visbestand of groep van visbestanden een totaal toegelaten vangsthoeveelheid, afgekort TAC (Total Allowable Catch). Het totaal van de gemeenschappelijke toegelaten vangst is gelijk aan het totaal van de TAC's, verminderd met het totaal van de eventueel aan derde landen in de kommunautaire zone verleende vangsten en vermeerderd met de door de Gemeenschap in de wateren van derde landen verkregen vangstfaciliteiten (31). Het vaststellen van deze TAC's stelt weinig of geen problemen. De grootste struikelblok ligt evenwel in de volgende stap, met name de verdeling van de TAC's over de landen-leden. Dit gebeurt op basis van de volgende criteria (32) : (a) de historische performance, ten einde onnodige veranderingen in het bestaande visserijpatroon te vermijden; (b) de specifieke vereisten, meer bepaald op het vlak van de tewerkstelling, van regionen die sterk afhankelijk zijn van de visserij en (c) de vangstverliezen tengevolge van de uitbreiding van de visserijgrenzen door derde landen.

Deze criteria worden evenwel zeer uiteenlopend geïnterpreteerd (dit wil zeggen, omgezet in cijfers). Economische, sociale en ook louter politieke factoren hebben aanleiding gegeven tot oeverloze discussies over wat de precieze implicaties zijn van deze criteria, wanneer het er dus op aankomt ze te vertalen in kwota (zie verder). Het is duidelijk dat, zolang deze criteria in de huidige vage termen worden geformuleerd, er geen overeenkomst mogelijk is.

Aanvankelijk bleef het EG-beleid inzake biologisch advies een beroep doen op de NEAFC en de ICES. Gezien evenwel de noodzaak aan een eigen Europees adviesorgaan, werd op 8 augustus 1979 het 'Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Zeevisserij' opgericht, bestaande uit 25 ter zake deskundige wetenschapsmensen. Ook dit orgaan blijft zich in grote mate baseren op de wetenschappelijke gegevens van de ICES. Jaarlijks stelt het Comité een rapport op aangaande de omvang en toestand van de bestanden, de levenscyclus en andere levensomstandigheden, alsmede de vermoedelijke ontwikkeling van de bestanden bij de huidige visserij-inspanning. Het Comité doet ook aanbevelingen over de middelen om de omvang van de visserij-inspanning te bepalen, waarbij de beste gemiddelde kilo-opbrengst op lange termijn wordt verkregen (33).

Tot op heden werd er dus nog geen bindende gemeenschapsregel uitgevaardigd die de verdeling van de TAC's in de 200-

mijlszone regelt. Meer bepaald was het Verenigd Koninkrijk tot nog toe de grootste dwarsligger, doch recentelijk is ook België ernstig oppositie gaan voeren tegen het voorgestelde beleid. De bedoelingen van beide landen zijn evenwel niet dezelfde. Voor het Verenigd Koninkrijk komt het er op aan zoveel mogelijk van de koek in handen te krijgen, terwijl België eigenlijk bezwaren maakt tegen het kwota-systeem op zichzelf. In alle geval heeft het Verenigd Koninkrijk deze kwota-regeling tot op heden geblokkeerd (34). De huidige toestand is dan ook zo dat werd overeengekomen dat de lidstaten geen nieuwe maatregelen mogen nemen en dat ieder land zijn visserij-inspanning regelt "rekening houdend met de totaal toegelaten vangst (de TAC's)" (35). Deze overeenkomst speelde bijvoorbeeld in het geval van de haringvangst in de Noordzee, waarvan de totaal toegelaten vangst nihil was, wat ook door alle landen werd gerespecteerd, althans principieel (36). Ook werden voor andere vissoorten door sommige landen (Nederland, Duitsland) vrijwillig nationale kwota aan hun vissers opgelegd in de communautaire wateren (37). Dit diende dan vanzelfsprekend, bij gebrek aan een EG-verordening, te gebeuren via de nationale wetgeving. Zelf aan het 'gentlemen's-agreement' kon het Verenigd Koninkrijk ook niet steeds voldoen, gezien het meermaals nationale en vaak diskriminerende maatregelen nam, waarvan de rechtsgeldigheid binnen de EG sterk werd betwist.

Samen met het uitblijven van een overeenkomst inzake de kwota-maatregelen, blijven de zogenaamde begeleidende maatregelen uit. Twee soorten begeleidende maatregelen kunnen worden onderscheiden : controlemaatregelen op de toepassing van het kwota-beleid en maatregelen die de effecten van het kwota-beleid op de rentabiliteit zo goed mogelijk compenseren (stilligpremies, aanpassing van de capaciteit aan de vangstmogelijkheden...). Dit laatste behoort tot het domein van het structuurbeleid, wat verder wordt behandeld. Op het vlak van de controlemaatregelen werd tot nog toe enkel de verordening 753/80 van 26 maart 1980 uitgevaardigd, die een systeem voor registratie en mededeling van de vangsten ten uitvoer brengt. Doeltreffende controle zal vanzelfsprekend veel verder moeten gaan dan eenvoudige registratie en mededeling.

Inzake technische maatregelen werd op 30 september 1980 eindelijk een overeenkomst bereikt tussen de visserijministers. De verordening 2527/80 van 30 september 1980 omvat tal van maatregelen inzake minimummaten (verbod op vangst van ondermaatse vis), minimummaaswijdten, bijvangsten en het gebruik van bepaalde soorten vistuig en vaartuigen. Ook worden via deze verordening gesloten gebieden en periodes ingevoerd voor bepaalde soorten. Tenslotte wordt het verbod op tong- en scholvisvangst voor bepaalde vaartuigen in de 12-mijlszone aangepast. Waar dit vroeger (zie NEAFC) verboden was voor vaartuigen van meer dan 50 BT (of meer dan 300 PK) in de kustzones van Noord-Frankrijk tot Denemarken, is dit ingevolge deze verordening nu verboden voor vaartuigen van meer dan 70 BT of meer dan 300 PK in alle kustwateren van de EG-landen, met uitzondering van het Verenigd Ko-

ninkrijk. Een andere belangrijke maatregel van deze verordening is het invoeren van de uniforme netmazenwijdte van 80 mm in de Noordzee vanaf 1 december 1980 en van 90 mm vanaf 1 oktober 1982. Dit laatste met dien verstande dat een uitzondering kan worden gemaakt voor tong, wanneer argumenten kunnen naar voren worden gebracht die zo'n uitzondering rechtvaardigen (38). Tegen de maaswijdte van 90 mm voor de tongvisserij wordt immers in bedrijfsmiddens heel wat oppositie gevoerd: "Het is weinig realistisch voor alle visserijen één en dezelfde netmazenwijdte voor te willen schrijven. 90 mm kan zelfs nog te nauw zijn voor de kabeljauwvangst, maar is in de huidige omstandigheden beslist te hoog voor de tongvisserij. Experimenten tonen overduidelijk aan dat de kleinere vaartuigen daardoor een lagere vangst boeken van minstens 50 % aan tongsoorten die hoger zijn dan de voorgeschreven minimummaat" (39).

De verordening 2527/80 bleef aanvankelijk slechts van toepassing tot 20 december 1980. Ze werd daarna evenwel systematisch voor korte perioden verlengd, en is sinds september 1981 definitief.

De kritiek op het voorgestelde kwota-beleid is zeer uiteenlopend, en komt zowel vanuit bedrijfsmiddens, als vanuit de nationale regeringsmiddens. Vooreerst is er de fundamentele kritiek, die de noodzaak aan een dergelijk stringent kwota-systeem volledig in twijfel trekt, en meent dat andere maatregelen betere en minder diskriminerende resultaten zouden opleveren. Verder is er de kritiek op de werking van het voorgesteld systeem. Enerzijds wordt de juistheid van het biologisch rekenwerk in twijfel getrokken, anderzijds wordt de manier waarop de TAC's worden afgeleid uit deze biologische adviezen aan de kaak gesteld. De voornaamste bezwaren zijn evenwel gericht op de verdeling van de TAC's over de landen-leden, met andere woorden de toewijzing van de kwota.

De tot nog toe uitgebrachte biologische adviezen zijn steeds gebaseerd op het zogenaamde monospecies-model, waarbij via een complexe formule alle vissoorten worden omgezet in kabeljauwekwivalenten. Deze benadering houdt op geen enkele manier rekening met de mogelijke samenhang van de diverse vissoorten. Hoewel de wetenschappelijke kennis van deze interacties nog zeer beperkt is, wijst zij reeds overduidelijk op het bestaan ervan. Vermits het huidige voorgestelde kwota-beleid op deze mono-species benadering is gebaseerd, wordt aldus geen rekening gehouden met het effect van het herstel van een bepaalde vissoort op een andere vissoort. Dit kan in de toekomst voor vervelende verrassingen zorgen. Zo kan bijvoorbeeld een verregaande uitbreiding van de kabeljauwstand ernstige reperkussies hebben op de stand van wijting, schelvis, haring, tong en schol, vissoorten die allen tot de voedselbevoorrading van kabeljauw behoren. Tal van dergelijke voorbeelden kunnen worden aangehaald. Het ligt dan ook voor de hand dat een ernstig beleid in de toekomst zal moeten gebaseerd zijn op het zogenaamde multispecies-model, waarbij wel rekening wordt gehouden met de onderlinge samenhang tussen de visbestanden.

Volgens sommigen zal dit evenwel als gevolg hebben dat de beleidsinstanties een keuze zullen moeten doen uit de bevordering van de stand van een aantal soorten, ten koste van de stand van andere soorten. Uitgaande van de multispecies-benadering zal het immers onmogelijk zijn de stand van alle vissoorten op een duurzaam hoog niveau te brengen. Het niet doen van die keuze houdt het gevaar in dat de stand van een minder aantrekkelijke soort toeneemt ten koste van de stand van waardevollere soorten, hetgeen ook konsekwenties zal hebben voor de op die soorten gespecialiseerde vissers (40).

Niet alleen de gevolgde methode is aan kritiek onderhevig, ook aan de waarde van het feitenmateriaal, waarop de biologische berekeningen rusten, wordt ernstig getwijfeld. "De betrouwbaarheid van de aanvoerstatistieken laat te wensen over en werkt eraan mee dat de foutenmarge in de berekeningen nog eens extra wordt vergroot. De theorie en de praktijk gaan verder uiteenlopen en soms kloppen de waarnemingen van de vissers op zee helemaal niet meer met de uitgevoerde berekeningen" (41). Door de vissers werd bijvoorbeeld herhaaldelijk gewezen op de overvloedige aanwezigheid van haring, terwijl evenwel het haringverbod van kracht bleef. Ook de Europese Commissie zelf geeft toe dat er ernstige tekortkomingen bestaan in de basisgegevens voor de berekening van de omvang der bestanden. Dit schrijft zij toe aan de ontoereikendheid van de aanvoerstatistieken (boven de kwota aangevoerde hoeveelheden worden niet opgenomen), van de statistieken over de visserij-inspanning en de visserijgebieden, van de methoden voor het bepalen van de samenstelling van de aangevoerde vis qua lengte en leeftijd, en van de statistieken over de hoeveelheden vis die op zee zijn overboord gezet (42).

Merkwaardig is evenwel dat de Commissie, die zich blijkbaar heel goed bewust is van de tekortkomingen, deze laatste ook weer meteen uit het oog verliest en op basis van de biologische berekeningen zeer nauwgezette en welomschreven maatregelen voorschrijft. "De adviezen van de biologen zijn echter niet zodanig duidelijk, dat zij aanleiding kunnen geven tot het gemillimeter met TAC's, zoals zij thans bij de Europese Commissie in bespreking zijn" (43). De biologen wijzen er op dat het vaststellen van TAC's en kwota een politieke aangelegenheid is, waar hun verantwoordelijkheid ophoudt. Niettemin dient aangemerkt te worden dat de taak van onder meer het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij verder gaat dan alleen maar het verschaffen van feitenmateriaal over de toestand en de graad van bedreiging der visstocks, maar eveneens inhoudt het formuleren van adviezen voor het beleid terzake. Langstraat (44) stelt in dit verband dat "in hun drang tot het bereiken van een zo spoedig mogelijk resultaat... de biologen de neiging hebben gehad hun stellingen te verabsoluteren, waardoor onnodig ongenueanceerde adviezen werden verstrekt en de directe economische gevolgen ervan over het hoofd werden gezien of werden genegeerd".

Hier wordt in feite de kern van de zaak aangeraakt, met name de blijkbaar onverzoebare tegenstrijdigheid tussen biologisch optimum en economisch optimum. Biologen streven in hun adviezen naar een zo snel mogelijk herstel van de visbestanden ten einde duurzaam maximale vangsten te bekomen. Het beleid heeft hen hierin tot nog toe gevolgd en hun adviezen omgezet in stringente kwoteringsmaatregelen (die weliswaar nog steeds niet goedgekeurd zijn). Op die manier wordt evenwel geen rekening gehouden met economische en sociale factoren. Dit is dan ook het voornaamste punt van kritiek, zowel ten aanzien van de TAC's op zichzelf, als ten aanzien van de verdeling ervan over de landen-leden (kwota). Een ingrijpend kwota-beleid legt immers ongetwijfeld bepaalde delen van de vloot lam. Dit leidt tot rendementsverliezen, likwiditeitsproblemen, faillissementen, kapitaalvernietiging en werkloosheid (45) in de primaire sector (visserij) en ook in de secundaire sectoren (toeleveringsbedrijven, distributie, verwerking...). De EG-instansies wordt trouwens herhaaldelijk verweten het indirecte werkgelegenheidseffekt van de visserij onvoldoende te onderkennen. Een ingrijpend kwota-beleid kan eveneens tot min of meer ernstige verstoring van de marktvoorziening leiden. Als antwoord daarop kan zowel het consumptiepatroon wijzigen, als het bevoorradingspatroon (invoer). Wanneer de visstand na verloop van tijd voldoende hersteld is, dat 'duurzaam maximale vangsten' mogelijk zijn, kan dit voor vervelende problemen zorgen. Zo kan de vraag worden gesteld of deze maximale vangsten nog wel zullen worden opgenomen door de markt. Ook de marktpositie kan verloren zijn gegaan en kan vaak moeilijk terug worden ingenomen (46). De met zoveel moeite bereikte 'duurzaam maximale vangsten' zijn in dit geval dan ook een slag in het water. Er wordt dan ook vaak gepleit voor een minder ingrijpend kwota-beleid dat de continuïteit van een groter deel van de visserijbedrijvigheid en marktvoorziening verzekert, zodat het herstel van de bedreigde visbestanden weliswaar langzamer verloopt, doch leidt tot een evenwichtige situatie. "Komt de groei van de visstapel op gang en is men over het gevarenstadium heen, dan dient de groei verdeeld te worden over de visserij, en de verdere groei van de visstapel. Het herstel gaat dan weliswaar langzamer, maar de visser kan in ieder geval doorgaan" (47). De visser heeft in dit geval ook beter de tijd om de nodige maatregelen te nemen of naar alternatieven te zoeken ter compensatie van de verminderde bedrijvigheid. In verband met deze sociale en economische factoren wordt vaak ook gewezen op het feit dat in het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij, geen personen zijn opgenomen die de sociaal-economische aspecten van de visserij voldoende kennen.

De kwota-regeling kan bovendien vanzelfsprekend alleen betrekking hebben op de visstapels die werkelijk bedreigd worden. Ook op dit punt - om welke vissoorten gaat het nu? - bestaan er belangrijke meningsverschillen tussen kwotavoorstanders en bedrijfsmensen. Deze laatste beroepen zich hierbij precies op de twijfelachtigheid van methode en basismateriaal van de biologen.

Naast de fundamentele kritiek, die het voorgestelde beleid op zichzelf aanvalt, is er de minder fundamentele kritiek die zich meer richt op de werking van het kwota-beleid. Het betreft meer bepaald de verdeling van de TAC's over de landen-leden en het ingewikkelde controlemechanisme dat bij dit beleid noodzakelijk is.

De reden immers waarom omtrent dit kwota-beleid nog geen Europese overeenstemming is bereikt, ligt precies in de onenigheid omtrent de verdeling van de TAC's. Het systeem zelf werd op dit niveau tot voor kort (onder leiding van de Belgische delegatie) nooit in twijfel getrokken. Het kernprobleem ligt hier natuurlijk bij de criteria volgens dewelke de kwota worden toegewezen. De bestaande criteria (zie hoger) zijn te vaag geformuleerd en werken diskriminerend. Ook andere criteria zouden een rol moeten spelen.

Meer bepaald het Verenigd Koninkrijk meent dat het hen toegewezen kwotum onvoldoende de verliezen compenseert die dit land geleden heeft in de wateren van derde landen. Als bijkomend criterium eist het bovendien dat zou rekening worden gehouden met het feit dat 65 % van de EG-vangsten uit Britse wateren komen. Deze Britse eis houdt dan weer volgens anderen helemaal geen steek. "Het is niet omdat vis in een bepaald gebied gevangen wordt, dat de vis tot dit gebied behoort en dat de oeverstaat daarop eigendomsrechten mag uitoefenen. Vis migreert immers gedurende zijn leven van de ene zone naar de andere..." (48). "Daartegenover staat dat aan de kontinentale kant van de Noordzee de grootste kraamen kinder kamers voor de meeste vissoorten liggen en dat onze regeringen duidelijk zullen moeten stellen dat wij er niet het minste voor voelen beschermende maatregelen te blijven treffen om de volwassen vis door anderen te laten opvangen" (49). Aanvankelijk eiste het Verenigd Koninkrijk evenwel op basis hiervan 65 % van de TAC's voor zich op. Door de evolutie in hun houding werd dit teruggebracht op 40 %, wat weliswaar nog een ruim stuk hoger is dan de voorgestelde 32 %.

Onafgezien van het feit dat België niet akkoord gaat met de hiërarchie der criteria, waarbij prioriteit wordt verleend aan de preferenties voor de sterk afhankelijke regionen, en de verliezen in derde landswateren, ziet het ook een ernstige kontradiktie in het eerste criterium, dat de kwota verdeelt op basis van de historische vangsten. Deze laatsten worden immers in belangrijke mate bepaald door de vlootcapaciteit. De grootste vloeten krijgen dan ook de grootste kwota toegewezen, wat inhoudt dat de kleinere vloeten, zoals de Belgische, die bezwaarlijk aansprakelijk kunnen worden gesteld voor het overbevissingsprobleem, als het ware boeten voor de groten. België heeft dan ook als bijkomend criterium geëist dat de Belgische vloot niet verder in belangrijkheid mag dalen, omdat anders het bestaan zelf van de sektor in het gedrang komt.

Hogerop werd reeds gewezen op de eis dat er bij het instandhoudingsbeleid duidelijk prioriteit moet worden gegeven aan de visserij voor konsumptiedoeleinden, boven de

visserij voor vismeeldoeleinden. Vooral Denemarken, dat een omvangrijke industriële visserij heeft, kan hier moeilijk mee akkoord gaan. In sommige kringen wordt ook meer aandacht gevraagd voor het belang van bepaalde (overbeviste) vissoorten voor bepaalde landen (haring voor Nederland, kabeljauw en tong voor België). Tenslotte zou als bijkomend criterium ook wel eens aandacht kunnen worden besteed aan het interne visverbruik en de daarbijkomende zelfvoorzieningsgraad. Het is duidelijk dat België in de huidige omstandigheden slechts voor een beperkt gedeelte voorziet in eigen verbruik en een groot gedeelte moet invoeren.

Het voorgestelde kwota-beleid kan vanzelfsprekend maar de gewenste resultaten opleveren indien het gepaard gaat met een streng controlemechanisme. De verordening 753/80 van 26 maart 1980 schrijft in dit verband voor dat de schipper een register dient bij te houden waarop na iedere vangst wordt genoteerd waar de vis werd gevangen, hoeveel er werd opgehaald per soort, en met welk soort vistuig. Deze gegevens dienen uiteindelijk via de nationale autoriteiten overgemaakt te worden aan de Commissie. Dit brengt vanzelfsprekend een enorme administratieve rompslomp met zich mee, die de visser allesbehalve bevalt. Hoe complexer ook de controlemaatregelen, hoe groter de kansen dat er tussen de mazen van het net wordt geglipt.

Deze lange reeks van onvolmaaktheden in het kwota-beleid heeft er toe geleid dat men vooral in bedrijfskringen is gaan pleiten voor een alternatief beleid. "Alleen een naar verhouding praktisch en eenvoudig systeem ter bescherming van de visstand zal de visser kunnen overtuigen om aan een beleid mee te werken" (50). De Belgische rederskringen zijn de mening toegedaan dat een uitgebalanceerd beleid met minimumnetmazenwijdte, minimummatten voor beschermde vissoorten en met eventuele vangstverboden gedurende bepaalde periodes in gebieden die tijdelijk beschermd moeten worden, minstens even efficiënt en voldoende kan zijn. In afwachting dat men er in slaagt een coherent model op te bouwen dat rekening houdt met biologische (multispecies), economische en sociale factoren, is dit voorstel op zijn minst het overwegen waard. Het biedt inderdaad het voordeel dat geen onnodige socio-ekonomische kosten dienen te worden gemaakt, bovendien werkt het niet diskriminerend. Er kan ook gedacht worden aan de periodieke sluiting van paaigebieden, aan de stimulering van alternatieve visserijmethoden en andere maatregelen van structurele aard.

Of dergelijke voorstellen evenwel haalbaar zijn op Europees niveau is een ander probleem. De biologische motieven (instandhouding van de visbestanden) primeren immers niet altijd bij de voorstanders van het kwota-beleid. Belangrijker is onder meer voor het Verenigd Koninkrijk, dat men via een dergelijk beleid verzekerd is van een bepaald deel van de visbestanden, wat bij een beleid via louter technische maatregelen niet het geval is, gezien het non-discriminatoire karakter ervan.

Op Europees vlak heeft men nooit enig alternatief voor het kwota-beleid in overweging genomen. De tegenstanders van het kwota-beleid hebben hun argumenten evenwel ook nooit veel kracht bijgezet. Dit komt wellicht omdat voorlopig althans nog geen overeenstemming werd bereikt. De voorlopige toepassing is afhankelijk van de mate waarin de nationale autoriteiten het zogenaamd 'Gentlemen's-agreement' weten te laten respekteren. Controlemaatregelen op een systeem dat in feite nog niet bestaat, hebben ook weinig kracht. Het is dan ook zo dat "...de vissers in alle landen voldoende mazen in het kwoteringnet dan wel uitwijkmogelijkheden hebben gevonden om hun bedrijven gaande te houden. Dat blijft echter een onzekere basis, waarop de visserij op langere termijn nauwelijks uit de voeten kan" (51).

4. HET STRUKTUURBELEID

Het structuurbeleid in de visserij omvat stricto sensu alle maatregelen die betrekking hebben op de vloot (omvang, capaciteit, vermogen, nieuwbouw, sloping...) en de bemanning (opleiding, afvloeiing, bezoldiging, sociale zekerheid...). In ruimere zin komen daar ook alle maatregelen bij kijken die de competitiviteit, rentabiliteit, produktiviteit... van de visserijsektor pogen te verhogen. In die zin kan het structuurbeleid eveneens maatregelen omvatten ter bevordering van alternatieve visserijvormen en van produktiviteitsverhogende investeringen, ter verbetering en rationalisatie van verwerkings- en afzetstructuur, ter bevordering en koördinatie van het wetenschappelijk onderzoek, ter bevordering van de konsumptie van minder gekende vissoorten, maatregelen voor de ontwikkeling van de aquakultuur, energiebesparende maatregelen, en talloze meer.

De instelling van de 200-mijlszone en de gevolgen daarvan vereisten een hernieuwde aanpak van het Europees Structuurbeleid (52). Er drong zich een inkrimping of herstructureering op van de vlootdelen die vroeger actief waren in derde landswateren en een aanpassing van de vlootkapaciteit aan de uit het instandhoudingsbeleid voortvloeiende beperkte vangstmogelijkheden. De door de EG-overheid vastgestelde kwota betekenen immers voor vele EG-visserijbedrijven een ernstige ingreep in de rentabiliteit. Deze laatste is inmiddels ook door andere factoren, onder meer de fors gestegen brandstofprijzen, ernstig aangetast geworden. Ook aan deze factoren dient het structuurbeleid aandacht te schenken, evenals aan de sociale gevolgen van deze ontwikkelingen en van de voorgestelde maatregelen.

De voorstellen van de Commissie aan de Raad omvatten dan ook een gans pakket van zowel economische als sociale maatregelen (53) :

aanpassing van de bestaande produktiekapaciteit, door een bepaald gedeelte van de vloot in te zetten voor de visserij op soorten die tot nog toe onderbevist zijn en voor het onderzoek van de visserij op nieuwe soorten of in nieuwe visgronden;

tijdelijke of definitieve inkrimping van de produktiekapaciteit. Deze maatregel kan betekenen, zowel een tijdelijke stillegging van bepaalde vaartuigen, als een definitieve inkrimping van de vloot door sloping, verkoop aan derde landen, of aanwending van vaartuigen voor doeleinden buiten de visserij;

aanpassing aan de verminderde vangsten van de produktiekapaciteit van de industrie die visserijprodukten verwerkt tot produkten die niet voor menselijk verbruik zijn bestemd;

maatregelen ten gunste van de vissers welke door bepaalde voornoemde akties worden getroffen. Dit bevat onder meer een stilligpremie-regeling, een stelsel ter bevordering van de afvloeiing van oudere vissers, en het behoud van inkomen voor vissers die tijdelijk werkloos zijn. In het sociaal beleid zijn daarnaast ook voorzieningen gepland voor een Europese pensioenregeling, maatregelen met betrekking tot de beroepsopleiding, arbeidsveiligheid en dergelijke meer; informatie- en promotiekampanjes om weinig bekende vissoorten waarvan de bestanden onderbevist zijn, op de markt ingang te doen vinden.

In deze kontekst wordt het structuurbeleid, meer bepaald de inkrimpingsmaatregelen, als noodzakelijk gevolg van het instandhoudingsbeleid gezien. Sommigen zien het evenwel ook als een middel om een instandhoudingsbeleid te realiseren: in plaats van kwota-maatregelen, kan de visserij-inspanning ook via structuurmaatregelen (inkrimping van de capaciteit) afgestemd worden op 'maximaal duurzame vangsten'. Hoe dan ook, de problematiek terzake is zeer complex. De vraag kan gesteld worden of het hier niet gaat om een tijdelijke overkapaciteit en tegelijk om een specifieke overkapaciteit die betrekking heeft op bepaalde visserij-aktiviteiten en vangst van zekere vissoorten. Een ongenueanceerd inkrimpingsbeleid kan in dit geval voor problemen zorgen wanneer de visvoorraden terug op peil zijn gekomen (zie ook bespreking van het kwota-beleid) (54). Het zal er bijgevolg op aankomen een evenwicht te vinden tussen definitieve inkrimping van bepaalde visserij-aktiviteiten, en tijdelijke stillegging van bepaalde visserij-aktiviteiten.

De voorgestelde maatregelen die tot doel hebben de produktiviteit te verhogen, de produktie- en kommercialisatievoorwaarden aan te passen, en de levensstandaard van de vissersbevolking te verbeteren, kunnen op basis van verordening 101/76 gefinancierd worden door het EOGFL. Daarnaast kan ook een beroep gedaan worden op andere kommunautaire financieringsorganen: het Europees Regionaal Fonds (verbetering van de infrastructuur), het Europees Sociaal Fonds (opleiding en scholing van diegenen die de visserijsector verlaten) en de Europese Investeringsbank (produktiviteitsverhogende investeringen) (55).

Net zoals dit voor het instandhoudingsbeleid het geval is, is er ook op het vlak van het structuurbeleid nog geen Europese overeenstemming bereikt. De bovenvernoemde voorstellen van de Commissie zijn dus nog steeds niet door de Raad

goedgekeurd. In die Raad stellen immers bepaalde landen hun goedkeuring van één bepaald onderdeel van het visserijbeleid systematisch afhankelijk van de goedkeuring door de overige landen van andere onderdelen van dit beleid.

In afwachting van een definitieve regeling voor het globale structuurbeleid, werden tot nog toe slechts twee gemeenschappelijke structuurmaatregelen genomen. Vooreerst is er de gemeenschappelijke aktie voor de herstrukturering van de kustvisserij (verordening 1852/78; zie hoofdstuk 1), en verder de gemeenschappelijke aktie ter verbetering en rationalisatie van de verwerkings- en afzetstructuur (verordening 355/77). Verder beperkt het Europees structuurbeleid zich voorlopig tot het koördineren van de nationale steunmaatregelen, die de lidstaten afzonderlijk hebben genomen, gezien het uitblijven van kommunautaire maatregelen. Ten einde konkurrentievervalsing te voorkomen, zijn de lidstaten verplicht de maatregelen vooraf aan de Commissie te melden.

De maatregelen die de Belgische overheid heeft genomen, werden uitvoerig in andere hoofdstukken van deze studie behandeld (zie vooral hoofdstuk 1). Met de uitzonderlijke slooppremieregeling van augustus 1976, waardoor een groot aantal oudere schepen uit de vaart werden genomen, heeft de Belgische overheid een belangrijk deel van de mogelijke capaciteitsproblemen die voortvloeien uit de overbevissingsproblematiek en het kwota-beleid uit de weg gegaan. Anderzijds werd, zoals hoger reeds aangestipt, in de nieuwbouwingeregeling in het kader van de VOZOR-ontbinding een capaciteitsbeperkende clausule ingelast. De Belgische maatregelen ter kompensatie van de stijging van de brandstofprijzen (zie hoofdstuk 3) kunnen ook als een onderdeel van het structuurbeleid aangezien worden, evenals het projektenbeleid dat gebaseerd is op het KB van 5 mei 1975, houdende maatregelen ter aanpassing van de Belgische zeevisserij aan de evolutie van het internationaal visserijgebeuren. Dit beleid omvat maatregelen ter bevordering van het wetenschappelijk en experimenteel visserij-onderzoek, dat in praktijk via het Rijksstation voor Zeevisserij verloopt (56). De Belgische akties op het vlak van de promotie van weinig bekende vissoorten worden onder het marktbeleid behandeld.

Zowel de door de Commissie voorgestelde maatregelen, de reeds goedgekeurde Europese akties, als de diverse nationale maatregelen zijn weinig of niet gekoördineerd, wat een nadelige invloed kan uitoefenen op de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk structuurbeleid. Zo is er weinig of geen koördinatie tussen de maatregelen die een inkrimping van de capaciteit voorzien en de bestaande steunmaatregelen voor de nieuwbouw. Deze laatste hebben het bijvoorbeeld mogelijk gemaakt dat, in een periode van zogenaamde overkapaciteit, het Verenigd Koninkrijk zijn verre visserijvloot drastisch heeft weten te herstrukturieren voor nabijgelegen wateren en dat Ierland zijn vloot heeft kunnen uitbreiden. Er is evenmin weinig of geen sprake van evenwicht tussen de voorstellen voor tijdelijke inkrimping en

de voorstellen voor definitieve inkrimping. Verder dient gezien de aard van de problematiek, het structuurbeleid, en zeker het inkrimpingsbeleid, gedifferentieerd te worden naargelang de diverse soorten visserij-activiteiten, waarbij terdege rekening wordt gehouden met economische en sociale factoren.

Tenslotte moet in de huidige omstandigheden ook in belangrijke mate aandacht worden besteed aan wetenschappelijk en experimenteel onderzoek, meer bepaald op het vlak van minder energierovende visserijmethoden.

5. HET EXTERN BELEID

Vanaf 1 januari 1977 startte eveneens het externe visserijbeleid van de Europese Gemeenschap. Dit beleid houdt in dat de EG hetzij bilaterale, hetzij multilaterale verdragen afsluit met derde landen, ten einde de verliezen in derde landswateren tengevolge van de veralgemening van de 200-mijlszone te beperken, en ten einde ook visrechten te bekomen in nieuwe, niet traditioneel door de EG beviste gronden van derde landen. Dit alles heeft vanzelfsprekend tot doel de EG-viswaten, die met overbevissing zijn bedreigd, in de mate van het mogelijke te ontlasten. Voor de Belgische visserijsector is meer bepaald het extern beleid met betrekking tot IJsland van bijzonder belang.

In een kaderovereenkomst wordt per definitie het algemeen kader bepaald waarbinnen de Gemeenschap en het betrokken derde land hun toekomstige visserij-activiteiten mogen uitoefenen. De specifieke instandhoudingsmaatregelen, zoals de wederzijdse toekenning van kwota worden jaarlijks vastgelegd in overleg tussen beide partijen. In geval van het ontbreken van een kaderovereenkomst of in afwachting van de ratifikatie ervan door de Raad, worden met sommige landen voorlopige akkoorden gesloten, ten einde de meest urgente problemen tijdelijk te regelen. Hierbij wordt gepoogd de visrechten van de lidstaten in de traditionele vangstgebieden te vrijwaren en de eigen reserves in de mate van het mogelijke te onttrekken aan de vissers uit derde landen (57).

Dergelijke kaderovereenkomsten werden onderhandeld met de Verenigde Staten, Canada, Noorwegen, Zweden, de Farøer Eilanden, Finland, Spanje, Guinea-Bissau, Senegal en nog een aantal andere Afrikaanse landen. In sommige van deze gevallen kwam men reeds tot overeenkomsten, in andere gevallen heeft de Raad evenwel nog steeds zijn goedkeuring niet gehecht aan, hetzij het sluiten van een verdrag, hetzij het ratificeren ervan. Andermaal immers stelt het Verenigd Koninkrijk zijn goedkeuring van bepaalde aspecten van het extern beleid afhankelijk van de mate waarin het voldoening krijgt op andere domeinen.

Het extern beleid is dan ook vooralsnog grotendeels gebaseerd op tijdelijke akkoorden, die slechts voorlopig of de

facto worden toegepast. Pas in oktober 1981 kon enige vooruitgang worden geboekt, toen een verordening inzake het marktbeleid in combinatie met een akkoord met Canada, de Faröer Eilanden en Zweden kon worden overeengekomen (zie verder). Onderhandelingen met de Sovjet-Unie, Polen en de DDR mislukten in 1977 en op 1 december van dat jaar verlieten dan ook alle vissersvaartuigen van die drie landen de EG-wateren.

Het extern beleid is een kwestie van geven en nemen, waarbij een zo groot mogelijk voordeel voor de EG wordt nagestreefd. Doorgaans worden visrechten in derde landswateren ingeruild hetzij tegen visrechten voor die derde landen in de EG-zone, hetzij tegen bepaalde faciliteiten inzake invoer door deze derde landen op de EG-markt. Vanzelfsprekend hebben de visrechten meestal betrekking op welomschreven vissoorten en hoeveelheden. De visrechten worden uitgedrukt in kwota, die dan ook dienen te worden afgetrokken van de Europese TAC's (in geval van aan derde landen toegestane rechten), of eraan toegevoegd (in geval van verkregen rechten in derde landswateren). Kwota-voorstanders argumenteren onder meer vanuit het extern beleid de noodzaak van een kwota-beleid. Het zou de enige manier zijn op basis waarvan visrechten aan vreemde landen in de EG-wateren kunnen worden toegekend en omgekeerd vangsthoeveelheden kunnen worden gevorderd in vreemde wateren ten voordele van EG-vissers.

Naast de bilaterale aspecten van het extern beleid, heeft de EG eveneens stappen ondernomen om als lid toe te treden tot diverse multilaterale visserij-organisaties. Naast andere, is wellicht de 'Overeenkomst inzake toekomstige multilaterale samenwerking op visserijgebied in het Noordwestelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan' (NAFO) tot nog toe het belangrijkste verdrag waarbij de EG als verdragsluitende partij optrad. De NAFO trad in werking op 1 januari 1979.

6. HET MARKTBELEID

Het Europees marktbeleid inzake visserijprodukten vormt in principe een onderdeel van het globale landbouwmarktbeleid, waarvan de bepalingen dus evenzeer toepasselijk zijn inzake visserijprodukten. De eigenheid van de visserijsector en de specifieke problemen ervan creëerden evenwel de noodzaak om meer uitdrukkelijk aandacht te gaan besteden aan het visserijmarktbeleid als dusdanig.

De basis voor het EG-marktbeleid inzake visserijprodukten wordt gevormd door de verordening 2142/80, vervangen door de verordening 100/76, houdende de gemeenschappelijke ordening der markten in de sektor visserijprodukten. Hierbij worden, gezien de complexiteit van de handelsrelaties, het groot aantal vissoorten en de afwijkende commercialisatievoorwaarden, de diverse nationale producentenorganisaties door de Commissie belast met de verantwoordelijkheid van de marktregulering. De betrokken producentenorganisaties wor-

den door de EG erkend en financieel gesteund. Ze ontvangen een financiële tussenkomst in het kader van de ophoudregeling (58) (zie verder).

Het afleiden van het visserijmarktbeleid uit het marktbeleid inzake landbouwprodukten heeft voor gevolg dat ook het marktbeleid voor visserijprodukten in een driedelig prijsstelsel voorziet :

de oriëntatieprijs : is de streefprijs en is het gemiddelde van de prijzen die gedurende de laatste drie jaren werden genoteerd in de representatieve havens van de gemeenschap; de ophoudprijs : is de interne minimumprijs, die schommelt tussen 60 à 90 % van de oriëntatieprijs. Visserijprodukten die deze minimumprijs niet halen, worden aan de markt onttrokken en doorgaans tot vismeel verwerkt (zie ophoudregeling);

de referentieprijs : is de externe minimumprijs, onder welke invoer uit derde landen verboden is. Samen met het systeem van heffingen en subsidies moet de referentieprijs de gemeenschappelijke markt beschermen tegen verstoringen van de wereldmarkt (59).

De verdere bespreking van het visserijmarktbeleid wordt beperkt tot de ophoudregeling en de problemen in verband met de invoer (onder de minimumprijs). De reglementering inzake de interne handel binnen de EG wordt dus buiten beschouwing gelaten, gezien die volledig is afgeleid uit het landbouwbeleid terzake.

Het Europees ophoud- of opvangstelsel is een marktreguleringsmechanisme, waarvan de praktische coördinatie berust bij de diverse nationale producentenorganisaties. Voor een beperkt aantal vissoorten, waaronder kabeljauw, schelvis, wijting, schol, makreel, Noorse schelvis en koolvis wordt door de EG-instanties jaarlijks een ophoudprijs vastgesteld. De ophoudprijs is een minimumprijs waaronder de aangevoerde vis niet mag worden verkocht. Daalt de prijs onder de ophoudprijs, dan worden de betrokken produkten aan de markt onttrokken en meestal tot vismeel verwerkt. De visser ontvangt in dit geval evenwel niet de vastgestelde ophoudprijs, doch in principe gemiddeld slechts 60 à 70 % ervan, naargelang de vissoort. Deze tussenkomst wordt gefinancierd door het EOGFL (Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw).

De Europese ophoudprijzen zijn voor elke vissoort dezelfde in alle lidstaten. Er wordt dus geen rekening gehouden met de eigenheid van de onderscheiden markten. De ophoudprijzen worden jaarlijks aangepast. Via een omweg langs de oriëntatieprijs (zie hoger) gebeurt dit op basis van de historische prijzen tijdens de drie voorgaande jaren. In september 1981 werd het ophoudstelsel op bepaalde praktische punten aangepast (zie verder). Tot voor die datum dienden de producentenorganisaties zich strikt te houden aan de officiële ophoudprijs, zoniet verloren zij alle EOGFL-tussenkomsten. Afwijkingen van de officiële ophoudprijs waren evenwel omwille van specifieke marktomstandigheden soms zeer wenselijk. De EG-tussenkomst was verder vast en niet in functie van de opgevangen hoeveelheid gesteld.

De Europese ophoudregeling, die in 1971 tot stand kwam, is in feite een kopie van een analoog opvangsysteem dat in België reeds sedert 1959 in werking was. Aanvankelijk was er in België een uniforme minimumprijs van 4 frank voor alle vissoorten. Het stelsel evolueerde intussen evenwel tot een gedifferentieerd systeem per vissoort, rekening houdend met de commerciële waarde en de marktomstandigheden. Na het invoeren van het Europees stelsel, bleef dit Belgisch systeem in voege voor wat betreft de vissoorten die niet opgenomen zijn in de Europese opvangregeling (onder meer heek, zeehaai, zeehond, leng, rog, bot...). Deze autonome opvangregeling wordt voor 100 % door de Belgische producentenorganisatie gefinancierd. Zowat 90 % van de aanvoerhoeveelheid zijn beschermde vissoorten, die onder het Europees stelsel ressorteren, zodat ongeveer 10 % onder het autonoom opvangsysteem valt. Weerom specifiek voor de Belgische situatie is dat de visser in geval van opvang de volledige minimumprijs wordt uitbetaald. De producentenorganisatie past het verschil tussen de minimumprijs en de EOGFL-tussenkomst bij. Deze bijpassing en de autonome opvangregeling worden gefinancierd door bijdragen van alle reders.

Voor beide stelsels samen wordt in tabel 6.1 de evolutie weergegeven van de opgevangen hoeveelheid per vissoort over de periode 1974-80. Deze hoeveelheden worden eveneens uitgedrukt in procent van de totale aanvoer per vissoort en onderaan de tabel wordt de globale ophoudwaarde verstrekt.

De gemiddelde opgevangen hoeveelheid bedraagt ongeveer 1.500 ton per jaar. Uitgedrukt in procent van de globale aanvoer valt er evenwel een tendentiële toename te noteren. De opgevangen hoeveelheid neemt niet evenredig af met de daling in de aanvoer. In 1976 werd slechts 3,3 % opgehouden, in 1980 liefst 6,5 %. De globale ophoudwaarde bedroeg in 1980 32,5 miljoen fr. In absolute waarde bekeken zijn vooral wijting en schol de meest opvanggevoelige soorten: respectievelijk 713 en 901 ton in 1980, wat overeenstemt met 25,7 % en 18,7 % van de aanvoer van deze soorten. In 1980 werd zowat 25 % van de globale opgehouden hoeveelheid in de maand februari opgehouden. Dit was het gevolg van de massale schol- en wijtingaanvoer in die maand.

Aangevoerde visserijprodukten worden opgehouden wanneer in de vismijn het aanbod de vraag dermate overtreft, dat het prijsdrukkend effect als gevolg daarvan zo sterk is dat de prijs lager wordt dan de minimumprijs. Er dient evenwel uitdrukkelijk op gewezen te worden dat het aanbod op de vismijn slechts een beperkt gedeelte is van het globale aanbod van visserijprodukten op de markt. Een belangrijk deel van de vraag wordt immers via de import voldaan. Schommelingen in de import zullen dus schommelingen te weegbrengen in de residuele vraag op de vismijn, wat in geval van importstijging een negatief effect heeft op de prijsvorming in de vismijn. Zo zijn de visprijzen in de mijn doorgaans zeer ongunstig de dag na een feestdag, waarop er geen vis geveild wordt, doch waarop er wel vis wordt ingevoerd. Afhankelijk van de prijselasticiteit van de glo-

TABEL 6.1 : De opgehouden hoeveelheid vis per vissoort, 1974-80, in Belgische havens. Ophoudwaarde in miljoen fr.

	1974		1975		1976		1977		1978		1979		1980	
	Ton	In %	Ton	In %	Ton	In %	Ton	In %	Ton	In %	Ton	In %	Ton	In %
	van	aan-	van	aan-	van	aan-	van	aan-	van	aan-	van	aan-	van	aan-
	voer	voer	voer	voer	voer	voer	voer	voer	voer	voer	voer	voer	voer	voer
Schelvis	4	0,5	74	8,4	30	2,9	7	9,9	10	1,6	1	0,2	3	10,7
visserij	44	4,1	176	10,2	122	7,0	90	4,9	44	4,6	23	5,4	72	11,3
Andere schelvis														
Kabeljauw verre visserij	1	0,1	131	8,2	2	2,5	0	0,0	4	0,4	0	0,0	1	0,1
Andere kabeljauw	23	0,2	199	3,1	52	7,9	181	2,1	60	0,4	24	0,3	135	1,8
Koolvis	1	0,0	35	2,3	5	3,2	1	0,1	0	0,0	0	0,0	11	1,9
Wijting	237	7,7	549	17,0	248	9,4	307	10,4	752	25,9	849	24,2	713	25,7
Schol	77	1,7	302	8,1	149	4,1	510	11,2	316	7,9	259	5,8	901	18,7
Rog	22	1,5	28	2,0	57	3,5	26	1,9	19	1,3	33	2,3	27	2,1
Noorse schelvis	83	4,1	166	9,9	104	7,1	9	0,7	36	2,4	31	2,5	43	3,8
Andere demersale vis	200	2,7	283	3,6	182	2,9	164	2,8	183	2,7	154	1,8	216	2,5
Haring	0	0,0	183	7,7	0	0,0	15	27,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Andere pelagische vis (a)	62	35,4	79	42,7	214	69,0	28	44,4	3	12,0	3	10,3	2	1,9
Garnaal	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Andere schaal- en weekdieren	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Totaal	754	1,9	2.207	5,8	1.163	3,3	1.339	3,8	1.427	3,6	1.377	4,1	2.124	6,5
Ophoudwaarde	6,1		23,0		12,5		18,2		19,7		18,5		32,5	

BRON : Dienst voor de Zeevisserij, Jaarverslagen.

(a) Hoofdzakelijk makreel.

bale vraag zal verhoogde invoer aan lagere prijzen het negatief prijseffekt nog versterken, zodat verhoogde opvang noodzakelijk kan worden.

Vraag en aanbod dienen vanzelfsprekend op korte termijn bekeken te worden om de opvanghoeveelheid te verklaren, getuige bijvoorbeeld de uitzonderlijke situatie in februari 1980. Ook moeten vraag en aanbod gedifferentieerd worden naar vissoort. De verklaring waarom bepaalde hoeveelheden dienen te worden opgevangen, is dus een vrij complexe aangelegenheid. Vooreerst spelen specifieke, tijdelijke markt-omstandigheden een rol, zoals plotse verhoogde aanvoer waarop de vraag nog niet is ingesteld, en verder is ook de invloed van de invoer zeker niet te verwaarlozen. Tenslotte kan ook de oorzaak bij de vraag liggen : voor bepaalde vissoorten bestaat er om vaak onverklaarbare redenen onvoldoende interesse vanwege de konsument. Wijting en schol zijn bijvoorbeeld goed in de markt liggende produkten in respectievelijk Frankrijk en Engeland, terwijl ze in België soms massaal dienen te worden opgevangen. Hier ligt een belangrijke taak weggelegd voor de diverse propagandakampanjes ter bevordering van het verbruik van minder gekende vissoorten. In België is hiervoor het Propagandacomité voor meer visverbruik verantwoordelijk. Deze instelling staat weliswaar voor een zeer moeilijke opdracht, vermits het in feite om een heropvoeden van de konsument gaat. De Belgische verbruiker is met name zeer sterk afgestemd op enkele duurdere soorten zoals tong, tarbot en kabeljauw. De visserijsektor richt zich zoveel mogelijk op deze verbruikerseisen, doch gezien de aard van het bedrijf, worden vanzelfsprekend ook andere soorten aangevoerd. Dit leidt vaak tot de irrationele situatie dat soms grote hoeveelheden 'beschermd' vissoorten de minimumprijs niet halen en tot vismeel worden verwerkt. De taak van het Propagandacomité is des te moeilijker gezien de zeer beperkte middelen waarover het beschikt (slechts 2,7 miljoen fr. in 1981).

De expliciete doelstelling van het ophoudsysteem is de visser een minimuminkomen te verzekeren. De visser heeft er uiteraard belang bij een prijs te realiseren, hoger dan de minimumprijs, zodat het opvangstelsel als impliciete doelstelling heeft dat de visser zijn aanvoer aanpast aan de marktomstandigheden, hoewel dit laatste uit de specifieke aard van het beroep niet zo gemakkelijk is. In die zin heeft het ophoudsysteem een marktregulerende functie. De ophoudregeling heeft dus zeker niet de kostendekking als doelstelling. De ophoudprijzen worden immers aangepast in functie van de historische prijsontwikkeling en niet in functie van de kostenontwikkeling.

De producentenorganisaties hebben een aantal belangrijke bezwaren tegen de vigerende marktordening en eisen beleidsaanpassingen inzake twee fundamentele aangelegenheden. De ophoudprijzen dienen dermate aangepast te worden, dat ze op zijn minst kostendekkend zijn, en het ophoudstelsel moet gepaard gaan met een doeltreffend invoerbeleid ten einde niet onnodig grote hoeveelheden te moeten opvangen en derhalve onnodig hoge kosten te moeten maken. Beide eisen hangen uiteraard nauw samen met elkaar.

Fundamenteel in de visserijsector is het feit dat kostenverhogingen niet kunnen doorberekend worden in de prijs zoals in andere sectoren, vermits de visprijs totaal afhankelijk is van vraag en aanbod. De exploitatiekosten zijn evenwel de laatste jaren tengevolge van de fors gestegen brandstofprijzen, pijlsnel de hoogte ingegaan. De gemiddelde visprijzen hebben dit stijgingsritme niet kunnen volgen. Onvoldoende gestegen prijzen, gekombineerd met verminderde vangsten staan de realisatie van een voldoende hoge besomming in de weg.

Een markant gevolg van het ophoudsysteem is de economische vaststelling dat voor de vissoorten waarvoor er weinig vraagkonkurrentie bestaat (desnoods door afspraken onder de kopers) de marktprijs steeds naar de ophoudprijs tendeeft en meestal slechts iets hoger ligt. Het gemiddeld prijspeil van de meeste vissoorten is dus in belangrijke mate een bepaalde funktie van de ophoudprijs. De reders trekken daaruit de voor de hand liggende konklusie dat een verhoging van de ophoudprijzen het algemeen prijspeil omhoog zal drijven zodat een betere kostendekking mogelijk wordt, terwijl dit op zichzelf niet noodzakelijk een grotere opvang tot gevolg zal hebben.

Hogere ophoudprijzen en daaruit voortvloeiende hogere visprijzen zullen evenwel ontegensprekelijk een substitutie-effekt veroorzaken waarbij de invoer wordt opgedreven. Dit leidt tot verhoogde opvang waardoor het beoogde effekt verloren gaat. Verhoging van de ophoudprijzen dient met andere woorden samen te gaan met een restriktiever invoerbeleid.

De eis voor een krachtadiger invoerbeleid wordt niet alleen in verband met de verhoging van de ophoudprijzen geformuleerd. Het huidige invoerbeleid op zichzelf wordt niet zelden als belangrijke oorzaak aangezien voor de massale opvang in de laatste jaren.

Eenvoudig voorgesteld wordt de invoer uit derde landen op de EG-markt momenteel aan banden gelegd door middel van de referentieprijs, waaronder niet mag worden ingevoerd, en door middel van douanerechten. In het kader van het extern beleid werden evenwel aan heel wat derde landen faciliteiten verleend inzake de invoer van visserijprodukten. "50 % van de invoer op de EG-markt gebeurt aan douanerechten beneden het gemeenschappelijk buitentarief in het kader van overeenkomsten waardoor EG-vaartuigen visrechten bekomen in derde landswateren" (60). Ook het stelsel van de referentieprijzen voldoet niet. Hoewel in principe verboden, wordt de laatste jaren de Europese markt overspoeld met visserijprodukten uit derde landen en dit aan prijzen beneden de referentieprijzen en beneden de eigen ophoudprijzen. Dit is mogelijk gezien het niet direkte en niet preventief karakter van het beleid terzake. Vooraleer kan worden opgetreden is het ergste kwaad doorgaans al geschied. Op de ingevoerde hoeveelheden bestaan er geen beperkingen. Bepaalde derde landen, zoals Noorwegen, stimuleren zelfs de uitvoer naar de EG met uitvoersubsidies.

Het verhoogde aanbod tegen lagere prijzen dat hieruit voortvloeit, heeft zoals hoger uiteengezet een negatief effect op de prijs in de vismijn. Dit heeft voor gevolg dat een verhoogde opvang van de eigen aanvoer noodzakelijk kan worden, wat op zijn beurt verhoogde kosten en een lager inkomen voor de visser met zich meebrengt. Vermits de ophoudprijzen berekend worden op basis van de historische prijzen in de vismijnen, heeft de invoer aan lage prijzen ook nog een indirect effect, in die zin dat de ophoudprijzen in geringere mate worden aangepast.

De producentenorganisaties pleiten dan ook voor een krachtadiger invoerbeleid. Ze wensen met name een verhoging van de referentie-prijzen, gekoppeld aan een preventief controlesysteem, een verhoging van de invoerrechten, en indien nodig zelfs een rechtstreekse beperking van de ingevoerde hoeveelheid (kwotering).

Sedert het Europees marktbeleid in 1971 tot stand is gekomen, is er ondanks de individuele pogingen en niettegenstaande de sterk gewijzigde omstandigheden, in het verleden nooit iets gewijzigd. Om hun eisen meer kracht bij te kunnen zetten, hebben de diverse nationale producentenorganisaties zich op 2 december 1980 verenigd in de Europese Federatie van Producentenorganisaties. Deze Federatie houdt zich uitsluitend met het marktbeleid bezig. Als eerste realisatie kon zij eind 1980 een belangrijke verhoging van de invoerrechten voor bevroren visprodukten afdwingen. De Federatie van Producentenorganisaties is verder ook niet helemaal vreemd aan de wijzigingen die in september 1981 voor het eerst sedert 10 jaar aan het Europees marktbeleid werden aangebracht.

Het akkoord van 29 september 1981 komt tegemoet aan enkele minder belangrijke bezwaren tegen de vigerende marktordening. De fundamentele eisen werden evenwel nog niet ingewilligd.

Waar voordien de ophoudprijzen in alle landen dezelfde waren en de producentenorganisaties zich daar strikt dienden aan te houden wilden ze de EOGFL-tussenkomst niet verliezen, wordt nu het zogenaamde VORK-systeem ingevoerd. Dit betekent dat de producentenorganisatie binnen bepaalde grenzen (+ 5 % en - 10 %) kan afwijken van de minimumprijzen naargelang de marktomstandigheden, dit om grote marktinzinkingen en grote opvanghoeveelheden te vermijden. Dit vorkstelsel werd ingegeven door de vaststelling dat de vraag, de marktstructuur, de al dan niet aanwezigheid van visverwerkende nijverheid en andere factoren de prijsvorming in de diverse Europese havens zeer verschillend maakt.

Een tweede vernieuwing is het zogenaamde schijvenstelsel voor de berekening van de EOGFL-tussenkomst. Bij een kleinere opvang wordt die tussenkomst groter en omgekeerd. Een opvang van meer dan 20 % van een bepaalde soort geeft geen recht meer op financiële tussenkomst. Het schijvenstelsel heeft uiteraard tot doel abnormaal grote opvang en de financiële gevolgen daarvan te beperken.

Verder zullen volgens dit akkoord de producentenorganisaties een bepaald percentage in de opvangregeling zelf moeten gaan financieren. Voor de Belgische situatie heeft dit dus geen gevolgen.

Op het vlak van de invoer werden de wensen van de producentenorganisaties slechts zeer gedeeltelijk ingewilligd. Het betreft een systeem van strengere controle op de werking van de referentieprijzen. Na vaststelling van een overtreding dient in het vervolg een beheerskomitee binnen de zes dagen bijeen te komen en binnen de drie dagen maatregelen te nemen.

De eis tot een restriktiever invoerbeleid stuit immers op heel wat belangrijke weerstanden. Vooreerst zijn bepaalde voorstellen van de producentenorganisaties in tegenstrijd met de GATT-overeenkomsten. Volgens de producentenorganisaties rechtvaardigen de gewijzigde omstandigheden evenwel een aanpassing van die GATT-overeenkomsten.

Fundamenteleer is de weerstand van de zijde van de konsument en van de zijde van de visverwerkende nijverheid, die voor haar grondstoffenvoorziening voor een belangrijk deel op de import is aangewezen. Importrestrikties met prijsverhogende effecten hebben inderdaad nadelige gevolgen voor deze beide categorieën. De bezwaren van de verbruikers worden vaak van de hand gedaan met het argument dat de verbruikersprijzen weinig elastisch zijn tegenover de aanvoerprijzen, dat met andere woorden de prijs die de konsument betaalt weinig invloed ondervindt van de wijzigingen in de aanvoerprijs. Dit is wellicht zo op korte termijn, en zeker in het geval van dalingen van de aanvoerprijs. Bij stijging van de aanvoerprijs zal de verbruikersprijs op lange termijn zeker en vast de weerslag ondervinden. Het is dus andermaal een kwestie van evenwicht tussen een al dan niet hogere verbruikersprijs en de grotere leefbaarheid van de visserijsektor.

7. KONFLIKTSITUATIE MET NIET-VISSERIJSEKTOREN

Het instellen van exclusieve visserijzones, het instandhoudingsbeleid en het daaruit voortvloeiende structuurbeleid en externe beleid, zijn maatregelen van interne aard : ze spruiten louter en alleen voort uit het gebruik van de zee door de visserijsektor zelf.

De exploitatievrijheid van de visserij wordt evenwel niet alleen door deze interne maatregelen beknod, doch ook door conflicten en maatregelen van externe aard. Deze laatste vloeien voort uit het gebruik van de zee voor niet-visserijdoeleinden.

"Tot het begin van de jaren zestig was het gebruik van de zee een voorrecht van de visserij en de scheepvaart. (...). De afgelopen decennia zijn echter andere gebruikers van de zee opgedaagd. (...). Andere relaties tussen de aloude zee-

visserijsektor en de nieuwkomers zijn ontstaan en zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin werd de zee een "multi-resources area", met gevolgen als competitie en uiteindelijk ook konflikten" (61).

Het valt buiten het kader van deze studie om in extenso in te gaan op alle mogelijke konfliktsituaties. Het volstaat om aan de hand van een opsomming te wijzen op het reële gevaar dat de visserijsektor bedreigt (62).

Een viertal groepen van konfliktsituaties kunnen worden onderscheiden. Een eerste grote groep omvat alle overige vormen van 'verkeer' op zee. Dit slaat vanzelfsprekend in de eerste plaats op de scheepvaart, doch ook op de olie- en gaspijpleidingen en de telekommunikatiekabels. De scheepvaart is in omvang zeer sterk toegenomen. In bepaalde delen van de zee is het noodzakelijk geworden om routingssystemen in te voeren, waarbij de belangen van de visserij niet voldoende erkend werden. Zo mag bijvoorbeeld enkel in de verkeersrichting worden gevist, en mag de doorvaart niet verhinderd worden. De betrokken schepen zijn groter, sneller en zwaarder geworden, en wat belangrijker is, ze vervoeren vaak ladingen, zoals olie, chemicaliën en gas, die niet zonder gevaar zijn voor het maritiem milieu. Door het schoonmaken van tankers, lozen van ballastwater, ongelukken op zee... komen massale hoeveelheden van deze schadelijke stoffen in het water terecht. Beschadiging van olie- en gaspijpleidingen hebben analoge gevolgen. Olie- en gaspijpleidingen en telekommunikatiekabels vormen een goed voorbeeld van het feit dat de nadelen van konfliktsituaties niet steeds volledig voor rekening van de vissers zijn. Beschadiging van deze leidingen door vissersvaartuigen betekenen vaak ernstige verliezen voor de betrokken maatschappijen.

Een tweede groep van konfliktsituaties omvat alle mogelijke vormen van verontreiniging van de zee. Naast de onrechtstreekse verontreiniging die voortvloeit uit het gebruik van de zee in het algemeen (verontreiniging door de scheepvaart, door de olie-exploitatie...) omvat deze groep vooral de rechtstreekse verontreiniging tengevolge van het lozen van huishoudelijk en industrieel afval in zee (direkt of indirekt via de rivieren). Zo heeft meer recentelijk het dumpen van radio-actieve afval in zee de gemoederen sterk doen oplaaien.

Een derde groep van konfliktsituaties omvat de exploitatie van de overige rijkdommen van de zee, zoals zand, grint, olie en gas. De vierde groep tenslotte omvat zeer uiteenlopende konfliktgevallen zoals het bouwen van kunstmatige eilanden, allerhande infrastructuur, militaire operaties, de sportvisserij...

De geschetste konfliktsituaties zijn allen van die aard dat ze ofwel de visserij-activiteit op zichzelf hinderen, ofwel een verlies aan visgronden met zich meebrengen, ofwel een nefaste invloed hebben op de visbestanden, hetzij rechtstreeks door vernietiging van de bestanden of van het broed, hetzij onrechtstreeks door verstoringen in het maritiem milieu en in de voedselketen.

De beschreven probleemgebieden zijn veelal van vrij recente aard. Hierin ligt wellicht de voornaamste reden waarom er voor de relaties tussen de visserij en de andere zeegebruikers nog geen, of althans onvolledig uitgewerkte 'spelregels' bestaan. Bij het uitwerken van deze spelregels dienen de belangen van alle gebruikers van de zee, zeer zorgvuldig te worden afgewogen. Uit de aard van de problematiek zal een dergelijke regeling een sterke internationale inslag moeten hebben. "Een globaal en gekoördineerd, nationaal, regionaal en internationaal beheer van de zee in de meest ruime zin lijkt wenselijk om tot een efficiënt en rationeel gebruik van de "erfenis van de hele mensheid" te komen" (63).

VOETNOTEN

(1) Beulens H.F., "Het structuurbeleid als onderdeel van het gemeenschappelijk visserijbeleid", Rederscentrale, jaargang 5, nummer 25-26, 28 december 1979.

(2) Deze definities en heel wat andere ideeën in deze paragraaf werden ontleend aan : Langstraat D.J., "De visserij in Europees vaarwater", ESB, 23 augustus 1978.

(3) Langstraat D.J., op. cit.

(4) KB van 22 maart 1979, artikel 6 : "Een aanvraag tot het bekomen van een premie kan slechts worden ingewilligd in zover de totale bruto-tonnenmaat van de vissersvaartuigen op 1 januari 1979, met niet meer dan 10 % overschreven wordt".

(5) Langstraat D.J., op. cit.

(6) Beulens H.F., op. cit.

(7) Rederscentrale, jaargang 7, nummer 16, 25 september 1981.

(8) Rederscentrale, jaarverslag 1979, blz. 15 : "Tenslotte is het ook zo dat de visser vindingrijk genoeg is om zich aan te passen en hij moet die ook kunnen uitleven. Wanneer er trouwens een bepaalde vissoort in mindere mate aanwezig is, en de visserij daarop niet meer rendeert, dan zal hij vanzelf wel overschakelen naar een andere visserij".

(9) Lambrecht M., "200 Mijl visserijzone voor de EEG-lidstaten. De uitbouw van een Europese visserijreglementering", Jura Falconis, Vol. XVI, 1979-80, nummer 1, blz. 45. Aan dit artikel werden verder in deze paragraaf heel wat ideeën ontleend.

(10) Zie onder meer het Noordzeevervisserijverdrag van 's-Gravenhage van 6 mei 1882. Hierin wordt het samenvallen van de territoriale zone van 3 mijl met de visserijzone bevestigd.

(11) Hovart P., "De visserijgrenzen, een knelpunt voor de zeevisserij", West-Vlaanderen Werkt, 1964, nummer 2.

(12) Vanaf 1 januari 1982 wordt het totale kwotum op 4.400 ton gebracht, met een bijvangst van 25 % kabeljauw per vangst. Zie : Rederscentrale, jaargang 7, nummer 11, juni 1981.

(13) Beulens H.F., op. cit.

(14) De Belgische 200-mijlszone werd ingesteld bij de wet van 10 oktober 1978, aldus gevolg gevend aan de EG-afpraak, krachtens dewelke iedere lidstaat voor zijn kust een 200-mijlszone instelt.

- (15) Beulens H.F., op. cit.
- (16) Langstraat D.J., op. cit.
- (17) Van Den Moortel H.L., "Hoe staat het nu met het gemeenschappelijk visserijbeleid?", Rederscentrale, jaargang 5, nummer 25-26, 28 december 1979.
- (18) Ibidem.
- (19) Langstraat D.J., op. cit.
- (20) Toelichting van de minister (A. Lavens) betreffende de toestand van het EG-landbouwbeleid na de Raad van maart 1981, ten overstaan van de senaat.
- (21) Euromarkt-nieuws, mei 1981, blz. 119.
- (22) Dit verdrag werd bij de wet van 28 juli 1961 geratificeerd door het Belgisch Parlement.
- (23) Lambrecht M., op. cit.
- (24) Ibidem.
- (25) KB houdende reglementering van de haringvisserij in de Noordzee en het Skaggerak, waarbij de haringvisserij door Belgische vissersvaartuigen in deze zones verboden wordt tijdens de periode van 1 februari 1974 tot 15 juni 1974.
- (26) KB houdende reglementering van de haringvisserij in de Noordzee en het Skaggerak, waarbij in tegenstelling tot het onder voetnoot (25) aangehaald KB, de haringvisserij niet verboden wordt, maar van 1 juli 1974 tot 30 juni 1975 beperkt wordt tot 2.000 ton haring, uitsluitend bestemd voor menselijke consumptie.
- (27) KB tot reglementering van de vangst van zekere vissoorten in het zeegebied van het verdrag inzake de visserij in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan. In dit KB werden voor de betrokken vissoorten kwota ingesteld in de Noordzee, het Kanaal, het Bristolkanaal en de Ierse Zee.
- (28) Lambrecht M., op. cit.
- (29) Ibidem.
- (30) Ibidem.
- (31) Deroose S., "Evaluatie van het gemeenschappelijk visserijbeleid", Werkgroep Economische Politiek, nummer 4, 1981.
- (32) Ibidem.
- (33) "Eerste rapport van het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij", Mededeling van de Commissie aan de Raad, Brussel, 29 oktober 1979.

(34) Dit kon volgens het zogenaamd 'Akkoord van Luxemburg' van 1966, waarbij besloten werd dat een land unanimitieit kan eisen in een zaak die het voor zichzelf van vitaal belang acht. Zie Deroose S., op. cit.

(35) Rederscentrale, jaargang 6, nummer 15, juli 1980.

(36) Het betrof hier, gezien het nul-kwotum, duidelijk een niet-diskriminerende maatregel, wat de algemene instemming wel voor een groot deel verklaart.

(37) Deroose S., op. cit.

(38) Rederscentrale, jaargang 6, nummer 18-19, 10 oktober 1980.

(39) Rederscentrale, jaargang 6, nummer 15, 31 juli 1980.

(40) Langstraat D.J., op. cit.

(41) "Het quoteringsstelsel kraakt in zijn voegen", Rederscentrale, jaargang 6, nummer 22/23, 19 december 1980; artikel overgenomen uit het Nederlands tijdschrift "De Visserijwereld".

(42) "Eerste rapport van het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij", Mededeling van de Commissie aan de Raad, Brussel, 29 oktober 1979.

(43) "Het quoteringsstelsel kraakt in zijn voegen", op. cit.

(44) Langstraat D.J., op. cit.

(45) Of als alternatief het kunstmatig in stand houden via subsidies.

(46) De massale hoeveelheden haring die na het opgeven van het vangstverbod in 1981 werden aangevoerd, dienden op die manier grotendeels rechtstreeks te worden uitgevoerd - voor zover ze niet aan de markt werden onttrokken. De voorziening van de Belgische markt is immers ingevolge het jarenlang uitblijven van eigen aanvoer, hoofdzakelijk op de invoer afgestemd. Vooral de visverwerkende nijverheid heeft teneinde de grondstoffenbevoorrading veilig te stellen, langlopende kontrakten afgesloten met het buitenland.

(47) "Het quoteringsstelsel kraakt in zijn voegen", op. cit.

(48) Toernaes H.L., "Gelijke rechten voor alle EEG-visers", Rederscentrale, jaargang 5, nummer 25-26, 28 december 1979.

(49) Kranenburg H., Rede gehouden op de Nederlands-Belgische Visserijdag, 11 augustus 1979, Zie : Rederscentrale, jaargang 5, nummer 19, 7 september 1979.

(50) "Het quoteringsstelsel kraakt in zijn voegen", op. cit.

(51) Ibidem.

(52) De wettelijke basis van het Europees structuurbeleid is andermaal de verordening 2141/70 van de Raad van 20 oktober 1970, houdende de totstandkoming van een gemeenschappelijk structuurbeleid in de visserijsector, vervangen door de verordening 101/76.

(53) Beulens H.F., op. cit.

(54) "Advies van het Economisch en Sociaal Comité van de EG", Rederscentrale, jaargang 6, nummer 22-23, 19 december 1980.

(55) Deroose S., op. cit.

(56) Stuyck H.M., "Waarheen met het projectenbeleid", Rederscentrale, jaargang 5, nummer 25-26, 28 december 1979.

(57) Deroose S., op. cit.

(58) Ibidem.

(59) Ibidem.

(60) Rederscentrale, jaargang 6, nummer 6-7, 28 maart 1980.

(61) Hovart P., "Konfliktsituaties voor de Zeevisserij", Mededelingen van het Rijksstation voor Zeevisserij, Publicatie nummer 166/1980. Aan deze publicatie worden verder in deze paragraaf heel wat ideeën ontleend.

(62) Voor een gedetailleerde bespreking, zie : Hovart P., op. cit.

(63) Hovart P., op. cit.

samenvatting

1. De Belgische visserijvloot is qua aantal vaartuigen zeer sterk afgeslankt. In 1947 telde de vloot nog 484 eenheden maar daalde tot amper 208 in 1980. Vooral in de jaren zeventig is de afslanking van de vloot zeer sterk geweest. In de jaren zestig werd jaarlijks gemiddeld 65 % van de aan de vloot onttrokken vaartuigen vervangen door andere schepen. In de periode 1976-79 was dit teruggevallen op 26 %. Een belangrijke komponent van die vervanging, met name de nieuwbouw, kwam in de jaren zeventig tot stilstand. In de periode 1960-70 werden nog 159 nieuwe vaartuigen aan de vloot toegevoegd, in de periode 1971-79 nog slechts 25. In 1977, 1978 en 1979 liepen geen Belgische vaartuigen van stapel.

2. Een complex geheel van factoren ligt aan de basis van het stilvallen van de nieuwbouw : de fors opgelopen bouwkosten, de hausse van de olieprijsen, de marginale rentabiliteit en niet te verwaarlozen, het algemeen klimaat van onzekerheid omtrent het Europees visserijbeleid, de toegang tot de visgronden en de achteruitgang van bepaalde visbestanden.

3. Pas in 1980 kwam de nieuwbouw terug op gang. Zes nieuwe vaartuigen werden in dit jaar aan de vloot toegevoegd, terwijl eind 1980 nog negen andere vaartuigen in aanbouw waren. Een drietal factoren verklaren deze heropleving : de vrij goede resultaten in de jaren 1978 en 1979, een aantal belangrijke maatregelen ter stimulering van de nieuwbouw, zoals de VOZOR-regeling en de gemeenschappelijke actie ter herstructurering van de kustvisserij en het sociaal prestigie dat een niet te onderschatten rol speelt bij deze nieuwbouwbeslissingen.

4. Waar de Belgische vissersvloot qua aantal vaartuigen sterk is afgeslankt, heeft de vloot zich qua tonnenmaat en drijfkracht relatief goed weten te handhaven. Voor de totale vloot, inclusief de vaartuigen die permanent vanuit vreemde havens werkten, evolueerde de bruto-tonnenmaat van 29.065 BT in 1960 tot 31.185 BT in 1970, en de drijfkracht van 75.656 PK in 1960 tot 100.829 PK in 1970. Exclusief de vaartuigen die vanuit vreemde havens werken evolueerde de bruto-tonnenmaat van 24.728 BT in 1970 tot 21.122 BT in 1980 en de drijfkracht van 87.019 PK in 1970 tot 85.541 PK in 1980.

5. De verklaring voor de minder negatieve evolutie inzake capaciteit (PK en BT) ligt in het feit dat de aan de vloot onttrokken vaartuigen stelselmatig door heel wat grotere vaartuigen werden vervangen. De minder gunstige capaciteitsevolutie in de jaren zeventig is dan ook kwasi volledig een gevolg van de sterk gedaalde vervangingsgraad in deze periode.

6. Op een analoge manier bevordert het onttrekkings- en vervangingsproces een verschuiving van de kleinere naar de

grotere scheepsklassen. De Belgische vissersvloot heeft dan ook qua structuur een belangrijke wijziging doorgemaakt. Waar het aksent vroeger op de kleinere vaartuigen lag (in 1960 telde 67 % van de vaartuigen minder dan 70 BT) is dit nu verschoven naar de middenslagschepen en de kleine diepzetereilers (klassen III en IV, 70 tot 400 BT : 60 % van de vloot in 1980).

7. Ook de verdeling van de vloot naar thuishaven is gevoelig gewijzigd. Oostende telde in 1960 46 % van het totaal aantal vaartuigen, tegenover 39 % voor Zeebrugge en 15 % voor Nieuwpoort. In 1980 heeft Zeebrugge de grootste vissersvloot met 55 % van het totaal aantal vaartuigen, tegenover 30 % voor Oostende en 14 % voor Nieuwpoort. In absolute zin daalde de vloot in alle havens, doch heel wat sterker in Oostende dan in Zeebrugge. Ook qua tonnenmaat en drijfkracht is Zeebrugge de belangrijkste thuishaven geworden. In 1980 totaliseert Zeebrugge 57 % van de totale bruto-tonnenmaat, tegenover 32 % voor Oostende en 10 % voor Nieuwpoort. De verdeling van de totale drijfkracht is in 1980 60 % te Zeebrugge, 29 % te Oostende en 9 % te Nieuwpoort.

8. De achteruitgang van Oostende ten opzichte van Zeebrugge valt grotendeels te verklaren uit de veel geringere inspanningen te Oostende inzake vervanging en vernieuwing. Zo hebben meer dan de helft van de nieuwgebouwde vaartuigen in de periode 1960-80 Zeebrugge als thuishaven.

9. De daling van de vervangingsgraad en vooral het stilvallen van de nieuwbouw heeft eveneens negatieve gevolgen gehad voor de ouderdomsstructuur van de vloot. Tot 1971 daalde de gemiddelde leeftijd systematisch, nadien nam ze trendmatig terug toe tot iets meer dan 18 jaar in 1980. Waar aanvankelijk vooral de toevoeging van relatief jongere vaartuigen en nieuwbouw de verjonging bewerkstelligde is naar het einde van de behandelde periode toe, de relatieve beperking van de veroudering vooral toe te schrijven aan het uit de vaart nemen van oudere schepen. Dit is vanzelfsprekend gebeurd ten koste van de omvang van de vloot.

10. In 1980 wordt de volledige vloot gekenmerkt door een verouderde scheepsklasse I en II, en door een relatief jonge scheepsklasse III in alle havens. De klasse IV is jong in Zeebrugge, maar verouderd in Oostende, waar zich tevens de vrij oude scheepsklasse V bevindt. Globaal gezien bezit Oostende de oudste vloot.

11. De exploitatie van de Belgische vissersvloot heeft een zeer sterk artisaan-familiaal karakter. Zowat 90 % van de rederijen exploiteren slechts 1 enkel vaartuig. De persoonlijke of familiale onderneming (61 % van de rederijen) blijft de toonaangevende ondernemingsvorm, hoewel ze heel wat aan belang heeft ingeboet ten voordele van de juridisch zeer aantrekkelijke pvba (32 % van de rederijen).

12. In 1960 waren er 1.736 vissers aangemonsterd op de 384 bemande vaartuigen. In 1980 waren er 894 vissers op 195 be-

mande vaartuigen. De negatieve invloed van de produktiviteitstoename op de bemanningsomvang werd gekompenseerd door het positieve effect van de verschuiving van kleinere naar grotere vaartuigen, die een grotere bemanning vereisen. De daling van de bemanningsomvang is dan ook kwasi volledig te verklaren door de daling van het aantal bemande vaartuigen. Te Oostende kende de bemanningsomvang een zeer negatief verloop (- 71 %), terwijl te Zeebrugge pas vanaf 1975 een daling viel te noteren (- 18 % over de periode 1960-80). Vanaf 1967 is de totale bemanning te Zeebrugge omvangrijker dan in Oostende.

13. De visserijvloot wordt door betrekkelijk jong personeel bemand. In 1980 bedroeg de gemiddelde leeftijd van de vissers iets meer dan 30 jaar. De jongste bemanning is te vinden op de vaartuigen van de meest dynamische scheepsklassen III en IV. Een belangrijk aantal reders, gemiddeld 43 % over de periode 1960-80, is aangemonsterd op hun vaartuig. In de meeste gevallen oefenen zij de functie van schipper uit.

14. Het bemanningsprobleem in kwantitatieve en kwalitatieve zin vormt een continu hoofdprobleem van de visserijsector. Hoewel het kwantitatief probleem minder acuut is geworden, stelt zich nog steeds het probleem van de relatief geringe toevoer van nieuwe krachten en de relatief sterke afvloeiing van actieve krachten. Het Fonds voor Scheepsjongens heeft een zeer positieve invloed gehad, hoewel het via een aktievere bemiddelingsrol nog een belangrijke bijdrage zou kunnen leveren tot de oplossing van het kwantitatief bemanningsprobleem. Het kwalitatief probleem is in hoofdzaak het probleem van de aansluiting van de opleiding op de eisen van het bedrijf, waarmee het huidige visserij-onderwijs wordt gekonfronteerd. In recente jaren zijn heel wat voorstellen gedaan ten einde het visserij-onderwijs aan te passen, om aldus zowel het kwalitatief als het kwantitatief bemanningsprobleem te milderen. Tot een effectieve hervorming is het vooralsnog niet gekomen.

15. De totale aanvoer van de Belgische vaartuigen kende een dalend verloop. In de jaren zestig schommelde de aanvoer in Belgische havens rond de 49.000 ton, de totale aanvoer in Belgische én vreemde havens rond de 55.000 ton. Vanaf 1970 is de trend evenwel uitgesproken dalend. In 1980 wordt in de Belgische havens nog slechts 33.000 ton aangevoerd. Deze daling werd enigszins gekompenseerd door de sterk gestegen aanvoer in vreemde havens, die in 1980 ongeveer 7.000 ton bedroeg. De voornaamste oorzaak van de fors gestegen aanvoer in vreemde havens was de sterk gestegen brandstofprijs.

16. Gerelativeerd ten opzichte van het aantal ingezette vaartuigen en het aantal gepresteerde visdagen, is de evolutie van de aanvoer heel wat minder ongunstig. De jaren 1978, 1979 en reeds in mindere mate 1980, blijken op die manier bekeken vrij goede jaren te zijn geweest, althans wat betreft het aanvoergewicht.

17. De globale besomming gerealiseerd door Belgische vaartuigen is opgelopen van 613 miljoen frank in 1960 tot bijna 2 miljard frank in 1980. Deze stijging in weerwil van de geslonken aanvoer, is een gevolg van de sterk gestegen gemiddelde prijzen : van 11,3 fr./kg in 1960 tot 50,4 fr./kg in 1980, in de Belgische havens, dit is een stijging met 346 %. Wordt evenwel rekening gehouden met de muntontwaarding, dan bedraagt de reële stijging van de gemiddelde visprij slechts 63 %.

18. In de periode 1960-80 bestaat de globale aanvoer en besomming door Belgische vaartuigen in Belgische havens gemiddeld voor 90 % uit bodemvis. Schaal- en weekdieren maken gemiddeld 5,4 % uit van de aanvoer, doch 8,8 % van de globale besomming. De pelagische visserij realiseert gemiddeld in de periode 1960-80 4,6 % van de aanvoer en slechts 1,5 % van de globale besomming.

19. De Belgische zeevisserij wordt niet alleen gekenmerkt door een specialisatie op bodemvis, binnen de diverse categorieën is er tevens een sterke oriëntatie op bepaalde vissoorten waar te nemen. Kabeljauw, schol en tong nemen samen ongeveer de helft van de aanvoer, en bijna twee derden van de besomming aan bodemvis voor hun rekening (periode 1960-80). Bij de pelagische visserij zijn haring en sprot, bij de visserij op schaal- en weekdieren garnalen en Noorse kreeftjes, de voornaamste soorten.

20. De jaarlijkse fluktuaties in aanvoer en besomming zijn in vele gevallen terug te brengen tot schommelingen in kabeljauw- en tongaanvoer. Op lange termijn bekeken is zowat 93 % van de globale aanvoerdaling toe te schrijven aan de aanvoerdaling van IJslandse bodemvis, haring en sprot.

21. De prijzenstructuur van de aanvoer in Belgische havens is zeer gedifferentieerd. Bij bodemvis halen tong en tarbot zeer hoge prijzen, dit tengevolge van een nogal eenzijdige toespitsing van de vraag op deze vissoorten. Na tong en tarbot zijn Noorse kreeft en garnaal de duurste visproducten. De gemiddelde prijs van de pelagische variëteiten is zeer laag.

22. Qua aanvoergewicht is Oostende nog steeds de belangrijkste haven (50 % tegenover 43 % voor Zeebrugge). Tengevolge evenwel van de sterke specialisatie van Zeebrugge op enkele duurder variëteiten zoals tong, tarbot, garnaal en Noorse kreeft, heeft deze haven het leeuwenaandeel in de globale besomming : 55 % tegenover 39 % voor Oostende.

23. De IJslandse visgronden, eertijds de belangrijkste gronden voor de Belgische visserij qua aanvoer, hebben sterk aan belang ingeboet. Tengevolge daarvan heeft er een verschuiving plaatsgegrepen naar dichterbijgelegen gronden, voornamelijk naar het centrale deel van de Noordzee.

24. Het gemiddeld exploitatieresultaat nam over de periode 1960-73 in reële termen toe met ongeveer 159 %. Tengevolge van de oliecrisis werd het evenwel tussen 1973 en 1976 tot

op nauwelijks meer dan een derde teruggebracht. In 1979 werd in reële termen ongeveer het niveau van 1971 opnieuw bereikt. De rentabiliteit van het geïnvesteerd kapitaal in de zeevisserij is over de volledige periode vrij bescheiden te noemen. Er doen zich weliswaar schommelingen voor van jaar tot jaar, en de situatie is eveneens gunstiger bij de grotere vaartuigen.

25. De belangrijkste kostencomponenten zijn de vergoeding van de bemanning (36,5 % van de totale kosten in 1979) en de post 'brandstof en smeerolie' (19,4 %). De globale kostenstijging in de periode 1972-79 is voor 33 % toe te schrijven aan de toename van de bemanningskosten en voor 28 % aan de stijging van de brandstofkosten. In de periode 1960-72 was de brandstof slechts voor 1,7 % verantwoordelijk voor de globale kostenstijging.

26. De visserij verschaft aan de meeste vissers een goed arbeidsinkomen. Het verschaffen van een zo goed mogelijk inkomen primeert over het behalen van een goede rentabiliteit. De evolutie van de overige kosten, inzonderheid de brandstofkosten, kan van die aard zijn dat in de toekomst niet alleen de rentabiliteit over het geïnvesteerd kapitaal, maar ook het arbeidsinkomen nadelige invloeden kan ondervinden.

27. De Belgische invoer van vis en visserijprodukten, die in 1950 ongeveer 60.000 ton bedroeg, kende tot het midden van de jaren zestig een geleidelijke toename en schommelt sedertdien rond de 100.000 ton. De globale invoerwaarde bedroeg in 1980 nagenoeg 10 miljard frank. De invoer bestaat hoofdzakelijk uit verse en bevroren vis en schaal- en weekdieren. De belangrijkste ingevoerde soorten zijn mosselen, kabeljauw, garnalen, haring, makreel, tonijn, zalm en sardines. Bijna drie vierden van de totale invoer wordt uit de overige EG-landen betrokken. De voornaamste leveranciers zijn Nederland, Denemarken, West-Duitsland en Frankrijk.

28. De Belgische uitvoer van vis en visserijprodukten kende een sterke toename tot 1971 (30.000 ton) maar daalde daarna tot ongeveer 20.000 ton op het einde van de behandelde periode. De handelswaarde bedroeg in 1980 1,8 miljard frank. De uitvoer bestaat voor ongeveer drie vierden uit verse en bevroren vis. De belangrijkste uitgevoerde soorten zijn kabeljauw, tong, haring, garnaal, schol, koolvis en wijting. In bepaalde gevallen betreft het vanzelfsprekend in grote mate wederuitvoer. Meer dan 90 % van de uitvoer heeft de overige EG-landen als land van bestemming, met als voornaamste afnemers Nederland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en West-Duitsland.

29. De resultante van aanvoer plus invoer min uitvoer vormt het intern verbruik van vis en visserijprodukten. Uitgedrukt in aanvoergewicht bedroeg het intern verbruik in België 162.000 ton in 1980. Dit intern verbruik vertoont een licht stijgende tendens. Gezien de aanhoudende daling van de aanvoer moet voor de bevoorrading van de Belgische markt systematisch meer en meer een beroep gedaan worden op de

invoer. De zelfvoorzieningsgraad is dan ook stelselmatig gedaald en bedraagt in 1980 nog slechts 19 %.

30. Het intern verbruik van verse en bevroren vis bedroeg in 1980 72.000 ton (aanvoergewicht) en vertoont eveneens een licht stijgende tendens. De belangrijkste componenten van dit verbruik zijn kabeljauw, haring, schol en tong. Het verbruik van verse en bevroren kabeljauw bedroeg in 1980 liefst 26.000 ton. Het intern verbruik van verse schaal- en weekdieren, dat zeer sterk is toegenomen, bedroeg in 1980 48.000 ton, waarvan 23.000 ton mosselen en 17.500 ton garnaal. Alleen voor de vissoorten wijting, schol en tong bedraagt de zelfvoorzieningsgraad meer dan 100. Voor andere verse en bevroren visprodukten zoals mosselen, sardines, tonijn, sprot en makreel is België volledig of kwasi volledig op de invoer afgestemd.

31. Het huidig visserijbeleid wordt gekenmerkt door het sterk internationaal, meer bepaald Europees karakter, en door de voortdurende beknotting van de exploitatievrijheid in de beleidsmaatregelen. Het dreigende overbevissingsprobleem heeft de start gegeven voor een lange reeks maatregelen, in de eerste plaats het instellen van exclusieve visserijzones en het uitstippelen van een instandhoudingsbeleid. Aansluitend daarbij wordt op specifiek Europees niveau een structuurbeleid en extern beleid gevoerd. Gezien de gemeenschappelijke markt bestaat er eveneens een Europees marktbeleid voor visserijprodukten. Op enkele cruciale punten, zoals het instandhoudingsbeleid en de toegang tot de visgronden, is omwille van onderlinge belangentegenstellingen vooralsnog geen akkoord bereikt tussen de EG-lidstaten. Deze situatie stelt de hele Europese visserijsector voor grote onzekerheid.

De gegevens uit deze studie wijzen op een vrij ongunstige toestand in de zeevisserijsector. De economische crisis heeft ook deze zeer specifieke bedrijfstak niet gespaard. De Belgische zeevisserij staat niet alleen met haar problemen. Alle Europese visserijsectoren hebben met moeilijkheden te kampen, hoewel er van land tot land belangrijke nuances zijn.

Hieronder worden een aantal mogelijkheden besproken om de ontwikkeling van deze bedrijfstak te bevorderen. In bepaalde gevallen betreft het zeer concrete maatregelen, in andere gevallen wordt meer algemeen de richting aangegeven waarin het beleid zou dienen te gaan. We leggen er de nadruk op dat heel wat factoren waarop het beleid kan inwerken, buiten de bevoegdheid vallen van de nationale instanties. Dit is vooreerst toe te schrijven aan de verplichtingen van België in het kader van de Europese Gemeenschap, met onder meer konsekwenties op het vlak van landbouw- en visserijbeleid. Het ligt vaak ook in de aard zelf van de problematiek : problemen als overbevissing en toegang tot de visgronden zijn aangelegenheden die enkel via internationaal overleg tot een bevredigende oplossing kunnen gebracht worden. De mogelijkheden van de nationale instanties zijn dan ook vrij beperkt. Veel zal in de toekomst afhangen van de mogelijkheden van de Belgische delegaties om hun beleidsvisies ingang te laten vinden in het Europees visserijbeleid.

1. TOEGANG TOT DE VISGRONDEN EN INSTANDHOUDINGSBELEID

Het huidige visserijbeleid geeft de indruk te bestaan uit een geheel van losstaande, ongekoördineerde maatregelen. Gezien de onderlinge samenhang van tal van problemen, is evenwel een globaal en coherent visserijbeleid een dringende noodzaak geworden. Op Europees niveau worden sinds jaren oeverloze discussies gevoerd, zonder noemenswaardige resultaten. Belangrijke vragen, zoals waar en hoeveel er in de toekomst zal mogen gevestigd worden, blijven onbeantwoord. De onzekerheid hieromtrent heeft een zeer nadelige invloed op de noodzakelijke vernieuwing en modernisatie van de vissersvloot. Beslissingen inzake investeringen voor de toekomst hangen af van de voorspelbaarheid op welke wijze en onder welke omstandigheden het visserijbedrijf zal kunnen evolueren. Deze voorspelbaarheid is in de gegeven omstandigheden minimaal. Een van de eerste, en meest dringende taken die zijn weggelegd voor de nationale en Europese beleidsinstanties, is klaarheid scheppen in deze fundamentele aangelegenheden, zodat eindelijk kan werk gemaakt worden van andere, evenmin onbelangrijke, maatregelen.

De aangehaalde fundamentele knelpunten betreffen in hoofdzaak de toegang tot de visgronden, het overbevissingsprobleem en het eruit voortvloeiende instandhoudingsbeleid.

A. DE TOEGANG TOT DE VISGRONDEN

De discussie omtrent de visserijgrenzen is met het instellen van een 200-mijlszone nog steeds niet gesloten. Het Verenigd Koninkrijk weigert zich neer te leggen bij het principe van de vrije toegang tot alle Europese viswateren voor alle EG-landen. Het streeft nog steeds naar een 50-mijlszone voor haar kust, voorbehouden aan de eigen visserijsector. Een dergelijke eenzijdige maatregel zou meer bepaald voor de Belgische visserijsector zeer ongunstige gevolgen hebben, en moet derhalve krachtdadig worden tegengegaan.

De visserijwateren van de lidstaten moeten samen één gemeenschappelijke zone vormen, waarin de vrije toegang voor alle lidstaten moet gewaarborgd zijn. Om een oplossing niet in de weg te staan, en een mogelijks éénzijdige beslissing van het Verenigd Koninkrijk te vermijden, kan eventueel het standpunt worden ingenomen dat tenminste de historische rechten degelijk moeten gewaarborgd worden. Een overgangsregime kan in dit verband evenwel niet aanvaard worden.

B. HET INSTANDHOUDINGSBELEID

Een tweede belangrijk twistpunt vormt het Europees instandhoudingsbeleid. Ook op dit vlak werd nog maar weinig overeenstemming bereikt. De voorlopige toepassing van het zogenaamde kwota-beleid is afhankelijk van de mate waarin de nationale autoriteiten het gentlemen's-agreement tussen de lidstaten weten te laten respekteren. De goedkeuring van het kwota-beleid wordt andermaal door het Verenigd Koninkrijk geblokkeerd, omdat dit land niet akkoord kan gaan met het haar toegewezen kotum. Met het principe van de kwotering gaat het Verenigd Koninkrijk wel akkoord, vermits het op die manier verzekerd is van een bepaald deel van de visbestanden. Economische motieven primeren hier duidelijk op de biologische motieven (instandhouding van de visbestanden).

Het voorgesteld kwoteringssysteem bevat zoveel onvolmaaktheden dat terecht de vraag kan worden gesteld of niet dringend werk moet worden gemaakt van een ander beleid. Dit beleid moet rekening houden met de nog ontoereikende wetenschappelijke kennis over wat zich onder het wateroppervlak afspeelt. Het dient de socio-economische kosten, die uit de maatregelen voortvloeien, tot een minimum te beperken. Tenslotte moet het niet-discriminerend, praktisch uitvoerbaar en controleerbaar zijn.

Een dergelijk beleid kan bestaan uit een evenwichtig geheel aan maatregelen inzake netmazenwijdte, minimummaten en vangstverboden gedurende bepaalde perioden in bepaalde gebieden. Dit beleid biedt het voordeel dat geen onnodige socio-economische kosten dienen te worden gemaakt. Het werkt niet-discriminerend en beantwoordt bovendien veel beter aan het gestelde doel, met name het tegengaan van de overbevissing. Overbevissing is een tijdelijk probleem, een lokaal probleem en een probleem ten aanzien van bepaalde visbe-

standen. Hiertegenover moet een geleidelijk en selectief beleid worden gevoerd.

Een strenge toepassing van het huidige kwotabeleid zal, net als voor de overige kleine vissersvloten, niet te overziene sociaal-ekonomische gevolgen hebben voor de Belgische visserij. De Belgische vertegenwoordigers op EG-niveau dienen alles in het werk te stellen om dit te vermijden, en om zo vlug mogelijk klaarheid te scheppen in deze problematiek.

Pas wannneer er een duidelijk antwoord komt op de cruciale vraag waar en hoeveel er in de toekomst zal mogen gevestigd worden, kan werk worden gemaakt van een coherent structuurbeleid. Dit structuurbeleid omvat in ruime zinne alle maatregelen die de rentabiliteit van de visserijsector kunnen verhogen.

2. RENTABILITEIT

De rendabele exploitatie van de visserij is meer dan ooit moeilijk geworden. Heel wat factoren liggen aan de basis van de sterke kostenstijging en de achtergebleven ontwikkeling van de opbrengsten.

A. KOSTEN

Als oorzaak van de sterke kostenstijging wordt doorgaans in de eerste plaats gewezen op de ongemeen sterk gestegen brandstofprijzen. Essentieel immers aan de zeevisserij is het feit dat deze kosten moeilijk kunnen worden doorberekend in de visprijzen, die door het spel van vraag en aanbod tot standkomen. Ten aanzien van het brandstofprobleem kan een tijdelijk systeem van subsidies de huidige moeilijkheden helpen overbruggen. Ook kan gedacht worden aan een speciaal tariefsysteem inzake energie voor de visserijsector. Dit alles mag evenwel niet van die aard zijn dat het ontwikkelen van energiebesparende technieken belemmerd wordt.

De bemanningskosten vormen eveneens een belangrijk deel van de exploitatiekosten. Hier kan de besparing in de eerste plaats gezocht worden in het verder opvoeren van de arbeidsproductiviteit, via modernisering van de vloot.

B. OPBRENGSTEN

Als oorzaak van de achtergebleven ontwikkeling van de opbrengsten wordt in bedrijfskringen vooral de nadruk gelegd op de ontoereikendheid van het Europees marktbeleid, meer bepaald het invoerbeleid. Ook hier spelen andere factoren een minstens even belangrijke rol, zoals het overbevisingsprobleem en het beleid dat daaruit voortvloeit, waardoor de vangsten en dus de omzet worden beperkt.

Inzake marktbeleid dient gestreefd te worden naar een soepel ophoudsysteem (zie hoofdstuk VI) dat ruimte biedt om in te spelen op de plaatselijke marktomstandigheden. Het dient

dermate gehanteerd te kunnen worden dat zo weinig mogelijk vis en visserijprodukten moeten worden opgevangen. Daartoe zal het ophoudsysteem veel selektiever moeten worden toegepast ten aanzien van bepaalde vissoorten en kwaliteitssoorten en ten aanzien van bepaalde perioden van het jaar. Wanneer dit het geval is, kunnen de ophoudprijzen worden opgetrokken tot kostendekkend niveau. Eveneens kan gedacht worden aan een nauwere onderlinge samenwerking tussen de vissers, via bijvoorbeeld het opstellen van aanvoerschema's. Aldus zouden aanvoerpieken kunnen worden vermeden, wat de prijsstabiliteit ten goede komt.

Het marktbeleid moet gepaard gaan met een aktiever invoerbeleid, hoewel dient gewaarschuwd te worden voor overdreven protektionisme. Het huidige invoerbeleid is gesteund op het systeem van referentieprijzen. Visserijprodukten mogen niet worden ingevoerd beneden deze referentieprijzen. Dit systeem voldoet echter niet volledig wegen gebrek aan afdoende controlemechanismen en maatregelen tegen de veelvuldige overtredingen. Op Europees niveau dient dan ook in de eerste plaats een doeltreffend en preventief controlesysteem op de invoer van visserijprodukten tot stand te worden gebracht.

3. STRUKTUURBELEID

Het rentabiliteitsprobleem heeft zeer diepe oorzaken. Op korte termijn kan weliswaar heil worden gezocht in bijvoorbeeld brandstofsubsidies of het optrekken van de ophoudprijzen, doch op lange termijn zullen structurele maatregelen nodig zijn, om de in wezen structurele problemen op te lossen : vernieuwing en modernisatie, energiebesparende visserijmethoden, produktiviteitsverhogende investeringen, een aktief marktbeleid met propaganda voor minder gekende vissoorten, het opsporen van nieuwe visgronden... zijn er enkele van. Ze worden hierna besproken.

A. VERNIEUWING EN MODERNISATIE

Vernieuwing en modernisatie, waarvan de richting momenteel wordt aangegeven door energie- en produktiviteitsvereisten, zijn de sleutels voor de toekomst, ook voor de visserijsector. Voor een rendable exploitatie is een degelijk uitgebouwd en modern produktie-apparaat, wat zowel de vloot als de bemanning omvat, van wezenlijk belang. Tengevolge van het krisisklimaat heeft het dynamisme evenwel flinke deuken gekregen, getuige het stilstaan van de nieuwbouw. De nieuwbouw in de jaren 1980 en 1981 is vermoedelijk slechts een kortstondige heropleving, nauw samenhangend met enkele tijdelijke financiële faciliteiten, en niet kaderend in een uitgestippeld, coherent vernieuwingsbeleid op lange termijn.

Nieuwbouw is evenwel levensnoodzakelijk om de voortschrijdende economische veroudering tegen te gaan, om de technische vooruitgang - specifiek dan energiebesparende en produktiviteitsverhogende technologie - te volgen, en aldus

tenminste een basisstructuur te creëren die rendabele exploitatie mogelijk maakt. Gegeven de sterk opgelopen bouwkosten en de huidige zwakke rentabiliteit, is het op gang brengen van een dergelijk vernieuwingsbeleid uiterst moeilijk en afhankelijk van een oplossing van het probleem van de financiering en kredietverlening. Via een systeem van premies en rentesubsidies, dat op een zeer soepele manier kan aangepast worden naargelang van de omstandigheden, moet het mogelijk zijn een verantwoord en gepland nieuwbouwbeleid uit te stippelen. De premiestelsels mogen niet leiden tot ondoordachte investeringen, maar moeten via diverse voorwaarden de nieuwbouw en modernisatie in de gewenste richting leiden. Tussen de reders onderling moet er met het oog op de nieuwbouw en de financiering ervan naar een hechter samenwerkingsverband worden gezocht.

Dat nieuwbouw de scheepsbouwsector in West-Vlaanderen nieuw leven kan inblazen, is ook voor de visserijsector zelf niet zonder belang : het voortbestaan van deze bedrijfstak is ten zeerste wenselijk voor de noodzakelijke herstellingswerken en om de toenemende afhankelijkheid van het buitenland tegen te gaan. Het ware zelfs ten zeerste wenselijk dat het nieuwbouwbeleid in nauwe samenwerking gebeurt met de nog bestaande scheepswerven. Dergelijke samenwerking kan bovendien leiden tot een bepaalde graad van standaardisatie, wat de bouwkosten en herstellingskosten gevoelig zou kunnen drukken.

Met betrekking tot de financiering kan de nieuwbouw en modernisatie op relatief korte termijn gestimuleerd worden via een aantal concrete maatregelen zoals het gevoelig optrekken van de slooppremie met nieuwbouwverplichting (momenteel slechts 6.000 fr./ton) en een versoepeling van de wet op het scheepskrediet, onder meer door de verkoop onder Belgen ook onder de toepassing van deze wet te laten vallen. Met het resterende saldo van de VOZOR-gelden en aangevuld met andere middelen, zoals overheidsgelden en eventueel bijdragen van de reders, kan een Fonds worden opgericht om onder meer in het kader van het nieuwbouwbeleid goedkope overbruggingskredieten te verstrekken.

De onzekerheid omtrent het Europees beleid brengt met betrekking tot de nieuwbouw wel ernstige moeilijkheden met zich mee, onder meer wat de keuze van het type van vaartuig betreft. Het lijkt aangewezen de vernieuwing voorsnóg verder te zetten in de richting van polyvalente middenslag-schepen en kustvaartuigen. Tot slot zal in de toekomst het nationaal structuurbeleid dienen gekoördineerd te worden met het Europees structuurbeleid. Voorsnóg is dit laatste zeer beperkt (herstrukturering van de kustvloot) en verloopt de steunverlening uiterst moeilijk en traag. Alleen reeds omwille van de gelijkschakeling van de concurrentievoorwaarden zal het Europees structuurbeleid de diverse nationale acties moeten koördineren.

B. BEMANNING

Het produktie-apparaat omvat naast de vloot als dusdanig, ook de bemanning. Hoewel er zich de laatste jaren een zekere ontspanning aftekent op deze zeer specifieke arbeidsmarkt, blijft nog steeds het probleem bestaan van de vrij geringe toevoer van nieuwe arbeidskrachten en de relatief sterke afvloeiing van actieve krachten. Verder is er ook nog het kwalitatief bemanningsprobleem: de geschooldheid en bekwaamheid van de vissers. Hiermee wordt aan de problemen van de opleiding en bijscholing van de vissers geraakt.

Hoewel het Fonds voor Scheepsjongens ongetwijfeld een positieve invloed uitoefent, komt het in zijn huidige werking slechts aan één aspekt van het probleem tegemoet, met name de bezoldiging. Niettemin wordt er onder de jongeren nog een belangrijke afvloeiing vastgesteld, waaraan ook andere dan inkomensoverwegingen ten gronde liggen. Via een aktievere bemiddeling tussen reders en scheepsjongens, en via een aktievere begeleiding, zou het Fonds nog een belangrijke bijdrage kunnen leveren tot de oplossing van het probleem.

Om evenwel aan de kern van het bemanningsprobleem, zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin, tegemoet te komen, is een vergaande herstructurering van het visserijonderwijs noodzakelijk. Het huidige programma is verouderd en beantwoordt niet meer aan de sterk geëvolueerde eisen van het bedrijf. Qua structuur dient het nodige te worden gedaan om het zeevisserijonderwijs terug aantrekkelijk te maken en het rekruteringsveld te verruimen. De visserijopleiding dient uitgesplitst te worden naar technisch en beroeps- onderwijs. Er moet een soepel programma worden ontworpen dat in een ruimere opvoeding voorziet en dat samen met de erkenning van de diploma's de eventuele aansluiting bij andere vormen van onderwijs of het veranderen van beroepskeuze vergemakkelijkt. De hervorming van het visserijonderwijs moet gesteund zijn op een zeer nauwe samenwerking tussen de vijf bestaande visserijscholen onderling, en tussen de scholen en de bedrijfswereld. Tenslotte moet er werk gemaakt worden van een permanent bijscholingssysteem, waardoor de vissers op de hoogte blijven van allerhande nieuwe technologieën en evoluties.

C. PROJEKTENBELEID

Het structuurbeleid dient vanzelfsprekend niet alleen maatregelen met betrekking tot vloot en bemanning te omvatten, maar tevens alle maatregelen die de rentabiliteit en de produktiviteit van de visserijsektor pogen te verhogen.

We denken in de eerste plaats aan het zoeken naar nieuwe visserijmethoden (zoals passieve en elektrische visserij), het ontwikkelen van energiebesparende en produktiviteitsverhogende technieken, het stimuleren van de visserij op tot nog toe onderbevestigde soorten en het opsporen van nieuwe visgronden. De individuele visser kan dit alles moeilijk op

eigen houtje bewerkstelligen, of althans, zijn kans op succes is vrij gering. Een kollektieve aanpak lijkt hier het meest aangewezen. Het Belgisch projektenbeleid in de zeevisserij bestond tot nog toe te veel uit losstaande, onafhankelijke projekten. Het wordt dringend tijd om een gestructureerd en doelgericht beleid te gaan voeren, dat afgestemd is op de toekomst en konsekvent rekening houdt met bovenstaande prioriteiten. Het Rijksstation voor de Zeevisserij, waarlangs het huidige projektenbeleid in de praktijk reeds verloopt, kan hierin in de toekomst nog een belangrijke rol spelen. Parallel met dit projektenbeleid moet via brede informatieverbreiding gewerkt worden aan een mentaliteitsverandering onder de vissers ten aanzien van vernieuwing en experimenten.

D. VERWERKING EN AFZET

Tenslotte dient in het kader van het structuurbeleid aandacht te worden besteed aan de verbetering en rationalisatie van verwerkings- en afzetstructuur, en aan de bevordering van de konsumptie van minder gekende vissoorten. Met dit laatste is in België het Propagandakomitee voor meer visverbruik verantwoordelijk. Dit komitee staat voor een uiterst moeilijke opdracht. De middelen waarover het beschikt zijn dan ook zeer onvoldoende, en moeten worden uitgebreid.

De verwerkings- en distributiesektor werden in deze studie, wegens gebrek aan informatie, niet uitvoerig behandeld. Dit maakt het moeilijk om aanbevelingen te formuleren voor deze sektoren. Nochtans moet het mogelijk zijn vanuit de verwerkende sektor de vraag naar produkten van de eigen aanvoer te verstevigen, door onder meer een nog verder doorgedreven produktvariatie. Tevens dienen de mogelijkheden onderzocht te worden om nog bepaalde produkten te valoriseren en te kommercialiseren.

4. BESLUIT

De problemen van de visserijsektor zijn omvangrijk en diepgaand, maar niet onoverkoombaar. De kleine Belgische visserijsektor heeft een aantal voorname troeven. Het familiaal-artisaanaal karakter van de exploitatie verzekert een gezonde bedrijfsvoering en een hoge produktiviteit. Gezien de exploitatie in hoofdzaak uit middenslagschepen bestaat, zijn de belangentegenstellingen in de vloot, mede door de kleine omvang ervan, minimaal. Het is een visserij die afgestemd is op de aanvoer van hoogwaardige produkten voor menselijke konsumptie. Problemen met betrekking tot de industriële visserij zijn onbestaand. De Belgische visserijsektor is één van de weinige sektoren waar er geen noemenswaardige werkloosheid heerst. Gewezen kan worden op de enorme interne markt en de zeer hoge invoer.

Wanneer de sektor op zijn juiste plaats gesitueerd wordt in het geheel van het economisch bestel, met name als leveran-

cier van een uiterst belangrijke voedselkomponent waarnaar de vraag nog stijgt en als een toch noemenswaardige bron van tewerkstelling in de Westvlaamse kustregio, dan kan de blijvende betekenis van de sektor en de noodzaak om de leefbaarheid te verzekeren niet worden ontkend.

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

lijst van tabellen, figuren, kaarten en schema's

Tabel 1.1 : Evolutie van de vissersvloot, 1960-80	11
Tabel 1.2 : Evolutie van de drijfkracht en capaciteit van de Belgische vissersvloot, 1960-80 ...	15
Tabel 1.3 : Gemiddelde drijfkracht en capaciteit van de nieuwbouw, het totaal aan de vloot toegevoegde vaartuigen en de aan de vloot onttrokken vaartuigen, 1960-80	18
Tabel 1.4 : Evolutie van de vloot (aantal vaartuigen) naar scheepsklasse, 1960-80 (vijf klassen)	20
Tabel 1.5 : Evolutie van de drijfkracht en de capaciteit naar scheepsklassen, 1960-80 (vijf klassen)	21
Tabel 1.6 : Evolutie van de gemiddelde drijfkracht en gemiddelde capaciteit naar scheepsklassen, 1960-80 (vijf klassen)	22
Tabel 1.7 : Evolutie van de vissersvloot naar thuishaven, aantal vaartuigen, 1960-80	26
Tabel 1.8 : Aandeel per thuishaven in het totaal aantal vaartuigen, 1960-80	28
Tabel 1.9 : Evolutie van de drijfkracht naar thuishaven, 1960-80 (PK)	28
Tabel 1.10 : Evolutie van de capaciteit naar thuishaven, 1960-80 (BT)	29
Tabel 1.11 : Aandeel per scheepsklasse in het totaal aantal vaartuigen in elke thuishaven, 1960-80 (vijf klassen)	31
Tabel 1.12 : Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de vloot (rompen), 1960-80	33
Tabel 1.13 : De ouderdomsstructuur van de Belgische vissersvloot (rompen), 1960-80	35
Tabel 1.14 : Afbouwintensiteit over vijf jaar per leeftijdsklasse van de vloot in 1960, 1965, 1970 en 1975 (rompen)	37
Tabel 1.15 : De ouderdomsstructuur van de Belgische vissersvloot (rompen), 1960-80. Gemiddelde leeftijd, standaardafwijking, variatiekoëfficiënt; statisch en dynamisch ...	38
Tabel 1.16 : Aandeel van de onttrekking, de toevoeging en de combinatie van beide in de reële verjonging of veroudering van de vloot (rompen), 1960-80	39

Tabel 1.17 : Gemiddelde leeftijd per scheepsklasse (vijf klassen), 1960, 1970, 1980 - Totale vloot	42
Tabel 1.18 : Gemiddelde leeftijd per scheepsklasse (vijf klassen), 1960, 1970, 1980 - naar thuishaven	42
Tabel 1.19 : Aandeel in de reële verjonging van de vloot van onttrekking en nieuwbouw, naar thuishaven, 1960-80	44
Tabel 1.20 : Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de voortstuwingsmachines, 1960-80. Verhouding tussen gemiddelde leeftijd van de motoren en van de rompen, 1960-80	45
Tabel 1.21 : Evolutie van de gemiddelde leeftijd der voortstuwingsmachines naar scheepsklasse en thuishaven, 1960, 1970, 1980	47
Tabel 1.22 : Procentuele verdeling naar herkomst van de vaartuigen, de aan de vloot toegevoegde vaartuigen (nieuwbouw en overige) en de aan de vloot onttrokken vaartuigen, 1960-80	49
Tabel 1.23 : Procentuele verdeling naar konstruktiemateriaal van de vaartuigen, de aan de vloot toegevoegde vaartuigen (nieuwbouw en overige) en de aan de vloot onttrokken vaartuigen, 1960-80	50
Tabel 1.24 : Procentuele verdeling van de voortstuwingsmachines naar herkomst, 1970-80	51
Tabel 1.25 : Aantal vaartuigen en rederijen, naar exploitatievorm, 1960-80	53
Tabel 1.26 : Procentueel aantal rederijen en vaartuigen naar exploitatievorm, 1960-80	54
Tabel 1.27 : Procentuele verdeling van het aantal rederijen naar het aantal vaartuigen in uitbating, 1960-80	55
Tabel 1.28 : Aantal rederijen naar thuishaven, 1960-80	56
Tabel 1.29 : Evolutie van het aantal bemande vaartuigen en bemanning, 1960-80, voor de totale vloot en naar thuishaven	59
Tabel 1.30 : Evolutie van de gemiddelde bemanning, 1960-80 voor de totale vloot en naar thuishaven	60

Tabel 1.31 : Evolutie van het aantal bemande vaartuigen (BV), het aantal aangemonsterde bemanningsleden (AB) en de gemiddelde bemanning (GB), naar scheepsklassen, 1971-80	60
Tabel 1.32 : Evolutie van de bemanning naar functie, 1960-80	63
Tabel 1.33 : Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de vissers, 1960-80	66
Tabel 1.34 : Het aantal aangemonsterde visser-eigenaars naar functie en naar scheepsklasse.	68
Tabel 1.35 : Het wettelijk tekort aan scheepsjongens, 1960-80. Telkens de situatie op 31 december	70
Tabel 1.36 : Totaal aantal schoolverlaters en het aantal in de visserij tewerkgestelde schoolverlaters. Periode 1974-80	73
Tabel 2.1 : Algemene evolutie van de aanvoer van vis en visserijprodukten, 1960-80. Aantal ton ...	83
Tabel 2.2 : Aandeel van de aanvoer in vreemde havens in de totale aanvoer van de Belgische vissersvaartuigen, 1960-80	85
Tabel 2.3 : Aandeel van de aanvoer door vreemde vaartuigen in de totale aanvoer in de Belgische havens, 1964-80	87
Tabel 2.4 : Gemiddeld aantal visdagen per bemand vaartuig, 1960-80	88
Tabel 2.5 : Gemiddelde aanvoer in ton per bemand vaartuig, 1960-80	88
Tabel 2.6 : Gemiddelde aanvoer in ton per bemand vaartuig op 100 visdagen, 1960-80	90
Tabel 2.7 : Verhouding van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische en vreemde havens tegenover de totale drijfkracht en de totale bruto-tonnenmaat, 1960-80	91
Tabel 2.8 : Gemiddelde aanvoer per bemanningslid (dekpersoneel, schippers uitgezonderd) 1960-80. Aantal ton	93
Tabel 2.9 : Algemene evolutie van de besomming van vis en visserijprodukten, 1960-80. In 1.000 fr.	95
Tabel 2.10 : Evolutie van de gemiddelde aanvoerprijzen 1960-80, in fr./kg	97

Tabel 2.11 : Evolutie van de gemiddelde aanvoerprijzen, in reële termen, 1960-80. In fr./kg	100
Tabel 2.12 : Aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens naar belangrijkste vissoorten, 1960-80. Aanvoergewicht in ton	101
Tabel 2.13 : Totale besomming van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens naar belangrijkste vissoorten, 1960-80. In miljoen frank	104
Tabel 2.14 : Aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens, 1960-80. Gemiddelde prijs per kg. In frank	107
Tabel 2.15 : Evolutie van de aanvoer naar vissoort door Belgische vaartuigen in Belgische havens over de periode 1960-80 op basis van de gemiddelde aanvoer over de subperiodes 1960-64 en 1976-80	114
Tabel 2.16 : Evolutie van de besomming naar vissoort van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens over de periode 1960-80 op basis van de gemiddelde besomming over de subperiode 1960-64 en 1976-80	115
Tabel 2.18 : Aanvoergewicht, besomming en gemiddelde prijs van de aanvoer door Belgische vaartuigen in België, naar haven, 1960-80 ...	120
Tabel 2.19 : Aanvoer per haven in het aanvoergewicht naar vissoort, 1960, 1965, 1970, 1975 en 1980. In procenten	124
Tabel 2.20 : Evolutie van de aanvoer in ton door Belgische vaartuigen in Belgische én vreemde havens, naar visgrond, 1960-80	129
Tabel 2.21 : Evolutie van de besomming (in 1.000 fr.) van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische én vreemde havens, naar visgrond, 1960-80	131
Tabel 2.22 : Gewicht, besomming en gemiddelde prijs van de aanvoer door Belgische vaartuigen in Belgische havens naar BT-klasse, 1980	137
Tabel 3.1 : Evolutie van de gemiddelde besomming per BT, de gemiddelde kosten per BT en het gemiddeld exploitatieresultaat per BT, 1960-79, in fr. In nominale en reële termen	142
Tabel 3.2 : Evolutie van het gemiddeld exploitatieresultaat per BT, 1968-79, naar scheepsklasse vóór afschrijvingen en exclusief financiële lasten	145

Tabel 3.3 :	Evolutie van de gemiddelde nieuwbouwprijs per bruto-ton en de overeenkomstige jaarlijkse afschrijvingen per BT, 1960-79 (in fr.)	146
Tabel 3.4 :	Raming van de rentabiliteit van het geïnvesteerd kapitaal naar scheepsklasse over de periode 1971-79, in procenten. A. Op basis van de vervangingswaarde B. Op basis van de historische waarde	147
Tabel 3.5 :	Gemiddelde kosten per Bruto-Ton naar kostensoorten, 1960-79	149
Tabel 3.6 :	Gemiddelde kosten per Bruto-ton naar scheepsklasse, 1979. Procentuele verdeling naar kostensoorten per scheepsklasse, 1979	153
Tabel 3.7 :	Verhouding tussen het vissersinkomen en het vergelijkingsinkomen naar scheepsklasse, 1968-79	154
Tabel 4.1 :	Evolutie van de invoer en uitvoer van vis en visserijprodukten, 1960-80	159
Tabel 4.2 :	Evolutie van en samenstelling van het invoervolume naar categorieën, 1960-80	162
Tabel 4.3 :	Invoervolume naar belangrijkste vissoorten en aandeel in de totale invoer, 1974-80 ..	164
Tabel 4.4 :	Totale Belgische invoer naar voornaamste landen van herkomst. Aandeel in de totale invoer, 1974, 1980 en gemiddelde over de periode 1974-80	166
Tabel 4.5 :	Evolutie van en samenstelling van het invoervolume naar categorieën, 1960-80	168
Tabel 4.6 :	Uitvoervolume naar belangrijkste vissoorten, aandeel in de totale uitvoer, 1974-80	170
Tabel 4.7 :	Totale Belgische uitvoer naar voornaamste landen van bestemming. Aandeel in de totale uitvoer, 1974, 1980 en gemiddelde over de periode 1974-80	172
Tabel 4.8 :	Evolutie van in- en uitvoer van vismeel, 1966-80. Invoervolume, handelswaarde en gemiddelde prijs	174
Tabel 5.1 :	Berekening van de totale voor inlands verbruik beschikbare hoeveelheid vis en visserijprodukten, 1971-80	179
Tabel 5.2 :	Totale beschikbaarheid voor intern verbruik van verse en bevroren vis en schaal- en weekdieren, 1974-80 (in ton)	182

Tabel 5.3 :	Voor inlands verbruik beschikbare verse en bevroren vis en schaal- en weekdieren. Zelfvoorzieningsgraad, 1980	183
Tabel 5.4 :	Zelfvoorzieningsgraad van verse en bevroren vis en schaal- en weekdieren, 1974-80	184
Tabel 5.5 :	Voor inlands verbruik beschikbare hoeveelheid en zelfvoorzieningsgraad van bepaalde vissoorten - alle categorieën, 1974-80	188
Tabel 5.6 :	De Belgische visverwerkende nijverheid, 1965-79. Aantal vestigingen, tewerkstelling en verwerkte grondstoffen	190
Tabel 5.7 :	De produktie van de visverwerkende nijverheid in België, 1965-79	191
Tabel 5.8 :	Groot- en kleinhandel in vis en visserijprodukten, 1970	195
Tabel 6.1 :	De opgehouden hoeveelheid vis per vissoort, 1974-80, in Belgische havens. Op-houdwaarde in miljoen fr.	221
Figuur 1.1 :	Evolutie van de Belgische vissersvloot, aantal vaartuigen, 1938-80	10
Figuur 1.2 :	Evolutie van de vissersvloot naar aantal vaartuigen, capaciteit (BT) en drijfkracht (PK). Indexcijfers, 1960-80	16
Figuur 1.3 :	Evolutie van de vissersvloot naar thuis-haven, aantal vaartuigen, 1960-80	27
Figuur 1.4 :	Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de vissersvloot (rompen), 1948-80	34
Figuur 1.5 :	Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de rompen en motoren van de Belgische Vis-sersvloot, 1960-80. Verhouding tussen de gemiddelde leeftijd van rompen en motoren, 1960-80	46
Figuur 1.6 :	Evolutie van de bemanning op de Belgische Vissersvloot, 1960-80	58
Figuur 2.1 :	Algemene evolutie van de aanvoer van vis en visserijprodukten, 1960-80. In ton ...	84
Figuur 2.2 :	Gemiddeld aantal visdagen per bemand vaar-tuig, 1960-80	89
Figuur 2.3 :	Gemiddelde aanvoer in ton, per bemand vaartuig, 1960-80	89

Figuur 2.4 :	Gemiddelde aanvoer in ton, per bemand vaartuig, op 100 visdagen, 1960-80	89
Figuur 2.5 :	Evolutie van de verhouding van de totale aanvoer in ton tot de totale drijfkracht en bruto-tonnemaat, 1960-80	92
Figuur 2.6 :	Gemiddelde aanvoer in ton per bemannings- lid (dekpersoneel exclusief schippers), 1960-80	94
Figuur 2.7 :	Algemene evolutie van de besomming van vis en visserijprodukten, 1960-80. In 1.000 fr.	96
Figuur 2.8 :	Evolutie van de gemiddelde prijs/kg van de totale aanvoer door Belgische vaartui- gen in Belgische havens, 1960-80	99
Figuur 2.9 :	Procentuele verdeling van het totale aan- voergewicht, naar haven, 1960-80	121
Figuur 2.10 :	Procentuele verdeling van de totale be- soming, naar haven, 1960-80	122
Figuur 2.11 :	Evolutie van het procentueel aandeel en besomming van de visgronden "IJsland" en "Noordzee-midden", 1960-80	135
Figuur 2.12 :	Evolutie van het procentuele aandeel in aanvoer en besomming van de visgronden "Kustzee" en "Noordzee-Zuid", 1960-80 ..	136
Figuur 3.1 :	Evolutie van de gemiddelde besomming en en kosten per BT, 1960-79 (schaal links). Evolutie van het gemiddeld exploitatiere- sultaat per BT, 1960-79, in nominale en reële termen (schaal rechts)	144
Figuur 5.1 :	Evolutie en samenstelling van de totale vraag en het totale aanbod van vis en vis- serijprodukten, 1971-80. Aanvoergewicht..	180
Kaart 2.1 :	ICES-zones in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan	127
Schema 2.1 :	Bepalende factoren van de aanvoer van vis en visserijprodukten	81
Schema 5.1 :	Aanvoer, invoer, uitvoer en intern ver- bruik van vis en visserijprodukten	177

inhoud

Voorwoord.....	5
Inleiding	7
Hoofdstuk 1 : Vloot en bemanning	9
1. Algemene evolutie van de vissersvloot	9
2. Algemene evolutie van de drijfkracht en de capaciteit	14
3. Evolutie van de vloot naar scheepsklassen	19
4. Evolutie van de vloot naar thuishaven	25
5. De ouderdomsstructuur van de vloot	32
A. Scheepsrompen	32
B. Voorstuwingsmachines	44
6. De vloot naar herkomst en konstruktie materiaal	48
7. Exploitatie van de vissersvloot	52
8. De bemanning van de vissersvloot	57
A. Algemene evolutie	57
B. Bemanning naar functie	62
C. Leeftijd van de Belgische vissers	65
D. Vissers-eigenaars	67
E. Het bemanningsprobleem in de visserijsector	67
Hoofdstuk 2 : De aanvoer van vis en visserijprodukten .	80
1. Inleiding	80
2. Evolutie van de globale aanvoer van vis en visserijprodukten	82
A. Algemene evolutie	82
B. De aanvoer door Belgische vaartuigen in vreemde havens	85
C. De aanvoer door vreemde vaartuigen in Belgische havens	86
D. De aanvoer per bemand vaartuig en per visdag	88
E. De aanvoer ten opzichte van de capaciteits-evolutie	90
F. De fysieke arbeidsproduktiviteit	93
3. Evolutie van de globale besomming en gemiddelde prijs	93
4. De aanvoer en besomming naar vissoort	98
A. Strukturele samenstelling van aanvoer en besomming	100
B. Evolutie van aanvoer en besomming naar vissoort .	110
C. Structuur en evolutie van de prijzen naar vissoort	116
5. De Belgische aanvoer naar haven	119
A. Globale aanvoer en besomming	119
B. Aanvoer naar vissoort	123
6. De aanvoer naar visgronden	126
7. De aanvoer naar scheepsklasse	137

Hoofdstuk 3 : Rentabiliteit	141
1. Exploitatieresultaten en rentabiliteit	141
2. De kostenstructuur	148
3. Het arbeidsinkomen	152
Hoofdstuk 4 : Buitenlandse handel	158
1. Inleiding	158
2. Invoer	161
3. Uitvoer	167
4. In- en uitvoer van vismeel	173
Hoofdstuk 5 : Konsumptie, distributie en verwerking van vis en visserijprodukten	176
1. Inleiding	176
2. Het intern verbruik van vis en visserijprodukten ...	176
A. Inleiding	176
B. Totale voor inlands verbruik beschikbare hoeveel- heid vis en visserijprodukten	178
C. Voor inlands verbruik beschikbare hoeveelheid verse en bevroren vis en schaal- en weekdieren ..	181
D. Voor inlands verbruik beschikbare hoeveelheid van bepaalde vis en visserijprodukten - alle katego- rieën	182
3. De visverwerkende nijverheid	187
4. De distributie van vis en visserijprodukten	193
Hoofdstuk 6 : Het visserijbeleid	197
1. De overbevissingsproblematiek	197
2. Het eigendomsrecht op visgronden en de exclusieve visserijzones	201
3. Het instandhoudingsbeleid	205
4. Het structuurbeleid	214
5. Het extern beleid	217
6. Het marktbeleid	218
7. Konfliktsituatie met niet-visserijsectoren	225
Samenvatting	232
Aanbevelingen	238

reeks van het westvlaams economisch studiebureau

- De Economische Situatie en Mogelijkheden van het Arrondissement Ieper, door G. DECLERCQ & O. VANNESTE, 1958 (207 blz.), uitgeput
- De Belgische Zeevisserij - Een Economische Studie, door O. VANNESTE & P. HOVART, 1959 (358 blz.), uitgeput
- La Pêche Maritime Belge - Etude Economique, par O. VANNESTE & P. HOVART, 1959 (358 pp.), uitgeput
- Het Arrondissement Brugge - Een Regionaal-Economische Studie, door O. VANNESTE, J. THEYS & M. ZWAENEPOEL, 1961 (463 blz.), uitgeput
- Het Arrondissement Oostende - Een Regionaal-Economische Studie, door O. VANNESTE, J. THEYS & M. ZWAENEPOEL, 1962 (444 blz.), 265 fr.
- Menen - Een Economische Studie van een Grensstad, door O. VANNESTE & J. THEYS, 1962 (256 blz.), uitgeput
- Het Arrondissement Roeselare - Een Regionaal-Economische Studie, door O. VANNESTE, J. THEYS & M. ZWAENEPOEL, 1963 (336 blz.), uitgeput
- Westvlaamse grensarbeiders in Noord-Frankrijk, door J. THEYS o.l.v. O. VANNESTE, 1964 (144 blz.), 159 fr.
- Les Frontaliers de la Flandre Occidentale dans le Nord de la France, par J. Theys s.l.d. O. VANNESTE, 1964 (144 pp.), 159 fr.
- Veurne - Een Economische Studie, door O. VANNESTE & J. THEYS, 1964 (189 blz.), uitgeput
- De landbouw in West-Vlaanderen, door M. ZWAENEPOEL & N. VANHOVE, 1965 (352 blz., plus kaart), uitgeput
- Het Groeiconcept en de Regionaal-Economische Politiek, door O. VANNESTE, 1967 (376 blz.), 265 fr.
- Het Arrondissement Tielt - Een Regionaal-Economische Studie, door O. VANNESTE & J. THEYS, 1968 (410 blz.), 265 fr.
- Een analyse van de Westvlaamse grensarbeid in Noord-Frankrijk, door J. THEYS, 1969 (279 blz.), 265 fr.
- Vrije Tijd - Een sociologische analyse van het vrijetijdsgebruik en de vrijetijdsbesteding van de Westvlaamse bevolking, door M. ZWAENEPOEL, 1969 (332 blz.), uitgeput
- Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking, door N. VANHOVE, 1969 (264 blz.), 265 fr.

Structure des vacances et dépenses touristiques de la population belge, par N. VANHOVE, 1969 (264 pp.), 265 fr.

Demografische facetstudies, door Ir. J.M.L. DEMEYERE, 1969 (144 blz.), 159 fr.

Tertiaire sektor en verzorgende centra van West-Vlaanderen, door R. BRANSON, J. THEYS, H. VAN REYBROUCK o.l.v. N. VANHOVE, 1971 (360 blz.), 318 fr.

Luchtverontreiniging in West-Vlaanderen - Bronnen, toestand en bestrijding door de ruimtelijke ordening, door J. HEMSCHOOTE, 1972 (212 blz.), 265 fr.

Het Belgisch Kusttoerisme - Vandaag en morgen, door N. VANHOVE, 1973 (520 blz.), 466 fr.

Van vlaskutser tot Franschman - Bijdrage tot de geschiedenis van de Westvlaamse plattelandsbevolking in de negentiende eeuw, door L. SCHEPENS, 1973 (294 blz.), 371 fr.

De Westvlaamse gemeenten in de Volkstelling 1970 - Statistische tabellen, VOLKSTELLING 1970, 1974 (128 blz.), 191 fr.

De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering - Een technisch-ekonomische evaluatie, door SYMARINDUS, 1977 (448 blz.), 650 fr.

Verzamelde toespraken, uitgesproken bij de opening van de gewone zitting van de provinciale raad van West-Vlaanderen, door P. van Outryve d'Ydewalle, 1980 (816 blz.), 848 fr.

West-Vlaanderen in kaart, door het WES, 1981 (220 blz.), 420 fr.

Wettelijk Depot : D/1982/0624-2
Kaarten en grafieken : Tekenbureel WES, Brugge
Drukkerij : Groeninghe, Kortrijk
Ontwerp kافت : B. Delaere, Kortrijk
Lay-out : WES, Brugge

