

Inventarisatie van het Visserijbedrijf

D

I N T E R I M - R A P P O R T

van de

SUB-COMMISSIE VISSERIJ

behelzende de

I N V E N T A R I S A T I E

van het

V I S S E R I J B E D R I J F

en van de daarvoor geldende

M A A T R E G E L E N .

212754

D E E L I .

VOORAFGAANDE INLICHTINGEN.

INVENTARIS VAN DE TOESTAND.

CONCLUSIES.

I.  
I N H O U D D E E L I.

	pag.
<u>Inhoudsopgave.</u>	I.
<u>Inleiding.</u>	IV.
<u>A. VOORAFGAANDE INLICHTINGEN.</u>	
Hfdst. I. Bestuursorganen.	1
" II. Beroepsopleiding.	5
" III. De Sociale Toestanden in de Visserij.	8
" IV. Statistiek.	21
" V. Coöperaties.	27
<u>B. INVENTARIS VAN DE TOESTAND.</u>	
Hfdst. VI. Vloot, Exploitatievormen, Aanvoer.	28
" VII. Reglementering der Productie.	35
" VIII. De Binnenlandse Afzet.	38
" IX. Invoer en Uitvoer.	42
" X. Reglementering bij de In- en Uitvoer.	51
" XI. Contrôlemaatregelen betreffende Kwaliteit en Kwantiteit bij de Buitenlandse Handel.	53
" XII. De Visindustrie.	55
<u>C. CONCLUSIES.</u>	
Conclusies.	56

II.

I N H O U D D E E L II.

WETGEVING:

Belgische rapporten	No. 21/3
Nederlands rapport	No. 21/3 bis
	No. 611

BESTUURSORGANEN:

a. Administratieve Diensten.

Belgisch rapport	No. 21/2
Nederlands rapport	No. 347

b. Beroepsorganisatie.

Belgisch rapport	No. 21/5
Nederlandse rapporten	No. 348
	No. 353

BEROEPSOPLEIDING:

Belgisch rapport	No. 21/7
Nederlands rapport	No. 350

SOCIALE TOESTANDEN:

Belgisch antwoord op de Questionnaires van het Bureau International du Travail 1946	Nos. 618a t/m e
Nederlands antwoord op de Questionnaires B.I.T. 1946	Nos. 617a t/m d
Belgisch rapport No. 21/7 zie onder "Beroepsopleiding".	
Nederlandse rapporten	No. 517
	No. 522

STATISTIEK en VISBENAMING:

Belgische rapporten	No. 21/1
	No. 21/20
Nederlandse rapporten	No. 326
	No. 511

COOPERATIES:

Belgisch rapport	No. 21/32
Nederlands rapport	No. 538

III.

I N H O U D D E E L III.

VLOOT. EXPLOITATIEVORMEN EN AANVOER:

Belgisch rapport	No. 21/4
Nederlandse rapporten	No. 529
	No. 612
	No. 327
	Nos. 336 en 336a
	Nos. 340 en 340a

REGLEMENTERING DER PRODUCTIE:

Belgisch rapport	No. 21/10
Nederlandse rapporten	No. 523
	No. 541

BINNENLANDSE AFZET:

Belgisch rapport	No. 21/11
Nederlandse rapporten	No. 526
	No. 520

INVOER EN UITVOER:

Belgische rapporten	No. 21/6
	Nos. 21/27 t/m 21/29
	Nos. 21/24 t/m 21/26
	No. 21/30
Nederlandse rapporten	No. 525
	Nos. 552 t/m 560
	No. 524
	Nos. 561 t/m 570

REGLEMENTERING BIJ DE IN- EN UITVOER:

Belgisch rapport No. 21/6 zie onder "Invoer en Uitvoer".	
Nederlands rapport	No. 510

CONTROLEMAATREGELEN BETREFFENDE KWALITEIT EN KWANTITEIT BIJ DE  
BUITENLANDSE HANDEL:

Belgisch rapport No. 21/6 zie onder "Invoer en Uitvoer".	
Nederlands rapport	No. 351

VISINDUSTRIE:

Belgisch rapport	No. 21/8
Nederlands rapport	No. 540

BELANGRIJKHEID VAN HET VISSERIJBEDRIJF. DE VISHANDEL EN DE VIS-  
NIJVERHEID IN DE NATIONALE ECONOMIE:

Belgisch rapport	No. 21/9
Nederlands rapport	No. 589



A.

VOORAFGAANDE INLICHTINGEN.

BESTUURSORGANEN

Belgische rapporten: 21/2 en 21/5  
Nederlandse rapporten: 353, 348 en 347.

A. Indeling.

Onderstaande beschouwingen dragen niet alleen op de bestuursorganen stricto sensu van de ministeriële departementen, welke de visserij onder een of ander aspect in hun bevoegdheid hebben, doch ook op de organen, welke in meerdere of mindere mate medewerken aan de bestuurstaak of deze gedeeltelijk overnemen.

Aldus gezien dient onderscheid gemaakt te worden tussen:

1. de ministeriële diensten
2. de gesubsidieerde diensten
3. de beroepsorganen.

I. Ministeriële diensten.

Onderstaand schema resumeert in hoofdzaak de toestand in beide landen. Te noteren, dat:

a. in Nederland behoren tot het departement van:

1. Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening: Directie Visserij, waaronder ressorteren Visserij-Inspectie, Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, Dienst van de Nederlandse Haringcontrôle. Directie Voedselvoorziening, waaronder ressorteren het Bedrijfschap voor Visserijproducten en het Regeringscommissariaat voor Buitenlandse Agrarische Aangelegenheden (RECOBAA).
2. Verkeer en Waterstaat: de Scheepvaart-Inspectie, de Waterschouten, Zee- en Luchtvaart.
3. Economische Zaken: Bureau Buitenlandse Economische Betrekkingen (B.E.B.).

b. in België tot het Ministerie van Verkeerswezen behoren:

De Visserijdirectie, de Zeevaartinspectie, de Waterschoutsambten, alle ressorterend onder het Bestuur van Zeewezen.

<u>1. Productietak</u>	Nederland	België
Maritieme Reglementen	Min. Verkeer en Waterstaat	Bestuur van Zeewezen
Visserij-technische aangelegenheden problemen Contrôle op schepen	Directie Visserij (Scheepvaart-Inspectie)	(Bestuur van Zeewezen)
Economische reglementering	Bedrijfschap voor Visserijproducten	Min. v. Economische Zaken en partim Bestuur van Zeewezen
Internat. politietoezicht	Marine	Min. v. Landsverdediging; partim Bestuur van Zeewezen
Sociale problemen	Ministerie Sociale Zaken	Ministerie van Arbeid en partim Bestuur van Zeewezen



Onderwijs	Min.van Onderwijs	Bestuur van Zeewezen
Crediet	--	id.
Internationale visse- rijverdragen	Visserijdirectie	id.
2. Nijverheids- en handelstak	Bedrijfschap	Min.van Economische Zaken partim Bestuur van Zeewezen
3. Buitenlandse handel	Bedrijfschap RECOBAA  Bureau Buiten- landse Betrekkingen	Min.Buitenlandse handel.

## II. Gesubsidieerde diensten.

Sommige functies, welke in België door gesubsidieerde diensten worden waargenomen onder contrôle van het Bestuur van Zeewezen, worden in Nederland in tegendeel opgedragen aan Ministeriële diensten.

Visserijonderzoek	<u>In België</u>	<u>In Nederland</u>
	Zeewetenschappelijk Instituut (instell. van openbaar nut)	Rijksinstituut voor Visserijonderzoek
Propaganda voor visverbruik	Commissie voor Propaganda (vereens.z.w.d.)	Voorlichtingsbureau van de Voedingsraad: Afdeling Vis (in sa- menwerking met het Bedrijfschap)
Zeeongevallenver- zekering	Gemeenschappelijke Kas der Zeevisserij	Risico-Vereniging: Zeerisico. (priv.instelling)
Oorlogsrisicover- zekering	Vereniging voor Onderling Zeeverze- kering Oorlogsrisico	Oorlogsschadedienst Min.van Verkeer en Waterstaat

Nederland bezit anderzijds een gesubsidieerde vrije vereniging: Nederlands Visserijproefstation, dat België niet kent.

De private instelling Risico-vereniging Zeerisico in Nederland kan enigszins vergeleken worden met de Gemeenschappelijke Kas der Zeevisserij in België.

## III. Beroepsorganen.

In België bestaat alleen een verticale beroepsorganisatie: De Nationale Federatie van het Zeevisserijbedrijf, de Visnijverheid en de Vishandel.

In Nederland is de organisatie van de visserijbedrijvigheden hori-  
zontaal in verschillende groepen ondergebracht. De verticale coördinatie wordt verwezenlijkt door het Bedrijfschap voor Visserijproducten, ressorterend onder de Directie Voedselvoorziening.

### B. Bijzondere eigenschappen.

#### I. Algemeen aan de drie indelingen.

1. Opvallend voor alle bestuursorganen is de uitgebreider organisatie in Nederland: de betreffende diensten en instellingen beschikken over een staf van gespecialiseerd personeel en over moderne werkmethodes en - materiaal dat België nog niet kent.

2. De verordenende bevoegdheid van de Nederlandse ondergeschikte diensten of instellingen is veel verder reikend dan die in België.

3. Nederland beschikt daarenboven over diensten of instellingen, welke in België niet bestaan of waarvan de functies ook niet door andere diensten worden waargenomen b.v. Nederlands Visserij-proefstation, Landbouw-Economisch Instituut. Omgekeerd is in Nederland nog geen Staatstussenkomst in het credietwezen voorzien.

#### II. De Ministeriële Diensten.

4. Overkoepelende organismen, zoals het Bedrijfschap voor Visserijproducten, RECOBAA en B.E.B., bestaan in België niet. Slechts toevallige coördinatielichamen zijn in België op het plan van de Staatsadministratie werkzaam: "Interministerieel Economisch Comité" en "Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie".

5. Anderzijds ontsnappen in Nederland sommige problemen, welke onmiddellijk met de visserij te maken hebben, aan de bevoegdheid of contrôle van het Ministerie van Landbouw, bevoegd inzake visserij, terwijl dit in België niet het geval is; b.v. wetgeving op de zeeliedenovereenkomst, Zeeongevallenwet, Scheepvaartwetgeving. Anderzijds is de bevoegdheid van het Belgisch Ministerie van Verkeerswezen inzake nijverheid en handel beperkt tot een adviserende functie.

6. Organisch zijn de Nederlandse diensten meer gedecentraliseerd dan in België.

#### III. De Gesubsidieerde diensten.

7. België bezit niet - zoals in Nederland - een Nederlands Visserij Proefstation. Bovendien is de opdracht van haar Zeewetenschappelijk Instituut niet zo omvangrijk als die van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek.

8. Dit Zeewetenschappelijk Instituut, alsmede de Propaganda Commissie voor Visverbruik en de Vereniging voor onderlinge Zeeverzekering Oorlogsrisico in België, zijn slechts gesubsidieerde instellingen, welke slechts gebonden zijn aan een vaag opgevatte Staatsvoogdij, terwijl de zusterinstellingen in Nederland Rijksdiensten zijn, gefinancierd door de Staat en onder diens rechtstreeks gezag.

#### IV. De Beroepsorganen.

9. In Nederland behoort men van rechtswege tot de beroepsorganisatie van een bepaalde tak, indien men het beroep, waarvoor die beroepsorganisatie is ingesteld, uitoefent en is men onderworpen aan de heffingen door die beroepsorganisatie opgelegd.

Daarnaast bestaan nog vrije organisaties.

In België kent men alleen het stelsel der vrije organisatie.

10. De Nederlandse beroepsorganisatie is daarom meer representatief, en, althans theoretisch, in de mogelijkheid haar actie op steviger basis te financieren en met meer continuïteit te organiseren.

11. In tegenstelling tot de Nederlandse publiekrechtelijke organen, welke verordenende bevoegdheid bezitten, is de taak der organisatie in België louter adviserend. De horizontale organisaties in Nederland maken echter weinig of geen gebruik van hun bevoegdheid.

12. Het Belgisch beroep heeft het voordeel in eigen schoot een verticale organisatie te bezitten, terwijl deze laatste in Nederland een publiekrechtelijke organisatie is (Het Bedrijfschap). Anderszijds is - behoudens de visnijverheid - de beroepsorganisatie in België niet horizontaal ingericht. Zowel horizontaal als verticaal behoort de verordenende bevoegdheid in België alleen bij de Ministeriële Departementen.

13. Over de Belgische wet op de bedrijfsorganisatie in België en het dito ontwerp van wet in Nederland wordt hier niet gesproken, omdat de eerste nog niet wet werd. Alleen worde er op gewezen, dat het essentieel verschil: adviserende taak in België, en cumul van adviserende en verordenende taak in Nederland er in zijn voorzien.

## BEROEPSOPLEIDING

Belgische rapport 21/7  
Nederlands rapport 350

### A. ZEEVISSERIJ.

#### 1. Wettelijke eisen.

In België moeten alle schippers, stuurlieden, machinisten en motordrijvers, in het bezit zijn van een diploma of, bij wijze van overgangsmaatregel, van een daarmede gelijkgestelde vergunning. Een uitzondering hierop vormen slechts de schippers van vaartuigen, die hetzij binnen 30 mijl uit de kust vissen, hetzij de garnalenvisserij uitoefenen (max. 30 brt.), alsmede de motordrijvers met bevoegdheid motoren beneden 101 pk te bedienen. Voor dezen volstaat een vergunning, afgeleverd na het slagen voor een mondelinge proef lopend over hun praktische beroepskennis.

In Nederland geldt, dat alleen op schepen boven 50 ton de schippers, stuurlieden, machinisten en motordrijvers, gediplomeerd moeten zijn; aan het personeel op schepen, kleiner dan 50 ton, worden ten deze geen eisen gesteld. Evenwel zij opgemerkt, dat deze vaartuigen niet verder dan 50 mijl uit de kust mogen komen.

In beide landen zijn in het algemeen geen buitenlandse diploma's geldig. In België is bepaald, dat schippers, stuurlieden en wacht-oversten de Belgische nationaliteit moeten bezitten (behoudens machtiging van de Minister van Verkeerswezen), terwijl volgens de Nederlandse wet de Kapitein van een zeeschip Nederlands onderdaan moet zijn.

aan het lagere personeel worden in het algemeen in geen van beide landen bijzondere eisen gesteld. Wel genieten zij, die visserijonderwijs hebben gevolgd, de voorkeur.

Ten aanzien van het dekpersoneel is in België bepaald, dat, behoudens de schipper en de roerganger, op schepen van minder dan 250 B.T. twee matrozen aanwezig moeten zijn. Bovendien bestaat de verplichting één leerjongen aan te monstern op schepen, waar de bemanning tenminste 3 leden telt en twee leerjongens op schepen met 9 en meer opvarenden. Op de stoomschepen dient benevens de motorist of de machinist een stoker per drie vuren aanwezig te zijn.

In Nederland is bij de wet bepaald, dat op zeevissersvaartuigen, welke gebezigd worden tot het buitengaats vangen van vis, drie matrozen in het bezit moeten zijn van het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Deze bepaling bestaat in België niet. In de meeste gevallen echter zullen zich aan boord matrozen bevinden, die dit reglement kennen, daar het op de visserijscholen wordt onderwezen. Op een Nederlands motorvissersvaartuig met een motor van 225 pk of meer dienen twee gediplomeerde machinisten aanwezig te zijn.

In Nederland zijn voorts bepalingen betreffende de bemanningssterkte opgenomen in de verschillende Collectieve Arbeidsovereenkomsten. Ook de verplichting leerjongens te monstern is bij

C.A.O. geregeld (2 scheepsjongens als de bemanning meer dan 9 koppen bedraagt, 1 scheepsjongen als de bemanning uit minder dan 9 koppen bestaat).

## 2. Het Onderwijs.

In België wordt door vrije scholen in de kustgemeenten de 4e graad van het lager onderwijs (kinderen van 12 tot 14 jaar) aangewend om hun leerlingen op te leiden tot zeelieden-vissers. Er zijn 3 vrije dagscholen, terwijl voorts visserijonderwijs wordt gegeven aan een gemeentelijke dagschool, een Rijksvisserijschool, de dagvisserijschool-internaat (voor wezen en kinderen van behoeftige vissers) en de Zeevaartschool van Oostende. De examens van al deze scholen worden afgenomen door een examenjury van de Staat.

Nederland kent 4 visserijscholen, welke zich tot doel stellen adspirant-vissers op te leiden voor de zeevisvaart en vissers klaar te maken voor de verschillende diploma's. De scholen zijn gevestigd te IJmuiden, Katwijk aan Zee, Scheveningen en Vlaardingen. De examens worden afgenomen door een van Staatswege ingestelde permanente commissie in Den Haag.

In Nederland mag men zich eerst aan de examens onderwerpen op 18-jarige leeftijd, terwijl de in België geldende en in de bijlagen A. en B. van rapport 21/7 vermelde leeftijdseisen: 15 jr., 21 jr., 22 jr., 35 jr. voor dekpersoneel en 18 jr., 20 jr., en 21 jr. voor machinepersoneel, betrekking hebben op de uitreiking der diploma's en dus niet op het mogen deelnemen aan examens. De toestand is n.l. aldus, dat in België eerst wordt gestudeerd en daarna practijk opgedaan, terwijl dit in Nederland andersom geschiedt.

Zoals uit onderstaand overzicht blijkt, duurt de opleiding in België langer dan in Nederland.

### Duur van de opleiding

In Nederland: 1 jaar opleidingscursus aansluitend met het lager onderwijs + 6 maanden voor stuurman, machinist-stoker, motorist + 1 jaar aanvullingsdiploma (voor de vaart buiten begrensde gebied).

In België: 2 jaar voor scheepsjongen + 1 jaar adspirant-schipper of + 2 jaar voor motorist ter zeevisserij + 4 maanden schipper 1e of 2e klasse of + 2 jaar voor adspirant-machinist + 4½ maand voor machinist ter zeevisserij.

Ook het leerstofprogramma in België is iets uitgebreider.

De Nederlandse bepalingen t.a.v. de verplichte dienstdtijd zijn met één uitzondering minder streng dan de Belgische.

### Verplichte dienstdtijd

Nederland. Stuurman: 2 jaar, waarvan 12 maanden op vissersvaartuig.  
Schipper: 2 jaar op vissersvaartuig na het behalen van het diploma stuurman.  
Machinist: 1 jaar machinekamer.  
Hoofdmachinist: 2 jaar op motorvissersvaartuig na het behalen van het diploma motordrijver.  
Motordrijver: 1 jaar motorkamer.

-België-

<u>België.</u>	<u>Huidig stelsel</u>	<u>Ontworpen stelsel</u>
Schipper 2e kl.	6 jaar, waarvan 24 maanden ter visserij.	6 jaar, waarvan 36 maanden ter visserij.
Schipper 1e kl.	12 maanden op vissersvaartuig na het behalen van het diploma schipper.	18 maanden, waarvan 1 maand ter visserij na het behalen van het diploma schipper.
Machinist:	2 jaar machinekamer of 6 jaar scheepdienst.	36 maanden, waarvan 12 maanden als hoofd van de wacht na het behalen van het diploma motorist.
Motorist:	2 jaar of 6 jaar, zoals hierboven, waarvan 12 maanden op een motorschip.	24 maanden als assistent-motorist.

Uit het overzicht blijkt, dat aan een hoofdmachinist(d.w.z. het hoofd van de machinekamer op motorvissersvaartuigen met een motor van 225 pk of meer) in Nederland hogere eisen worden gesteld dan in België.

Resumerende kan worden opgemerkt, dat in de beide landen de tendenzen gelijk zijn.

Zowel in Nederland als in België worden wettelijke eisen gesteld betreffende de kennis van het hogere personeel. Beide landen hebben opleidingsscholen en van Staatswege ingestelde diploma's, terwijl ook zekere eisen van diensttijd worden gesteld.

In verband met het bevorderen van de onderlinge uitwisseling van arbeiders verdient het aanbeveling de bestaande verschillen nader te doen bestuderen en zo nodig op te heffen. Deze verschillen vormen overigens geen beletsel voor het tot stand komen van de Economische Unie.

#### B. VISHANDEL.

België kent geen instellingen, welke opleiden tot het beroep van vishandelaar. Volstaan wordt met een inschrijving in het handelsregister, welke inschrijving dan ook verplicht is gesteld.

In Nederland is de vishandel slechts toegestaan aan door het Bedrijfschap voor Visserijproducten erkende groot- resp. kleinhandelaren.

Aangezien in de desbetreffende verordeningen eisen worden gesteld t.a.v. vakbekwaamheid en handelskennis, is de Stichting Vakopleiding Vishandel in het leven geroepen. Genoemde Stichting stelt adspirant-vishandelaren in staat de nodige kennis te vergaren, organiseert examens en reikt aan geslaagden diploma's uit, welke in de verordeningen zijn erkend.

Vermeld worde nog, dat door de Stichting aan adspirant-groothandelaren geen handelskennis wordt onderwezen. Om de nodige handelskennis te verkrijgen moeten adspirant-groothandelaren zich wenden tot de bestaande handelsscholen of tot de Stichting Onderzoek Vestigingseisen Groothandel, welke zich ten doel stelt handelskennis aan groothandelaren, werkzaam op het gebied van de voedselvoorziening, te onderwijzen.

Hoewel België geen beroepsopleiding voor vishandelaren kent, wordt aldaar in visserijkringen het belang van een dergelijke opleiding ingezien.

In België ware te overwegen, in hoeverre het Nederlandse systeem nagevolgd zou kunnen worden.

SOCIALE TOESTANDEN IN DE VISSERIJ IN BELGIE EN IN NEDERLAND.

Belgische rapporten: 21/7/BNL en rapport aan B.I.T.  
(618 a t/m e)

Nederlandse rapporten: 517-522, rapport aan B.I.T.  
(617 a t/m d) 1)

I. Algemene inlichtingen.

1. Beide landen hebben gemeen: de zeevisserij, met dien verstande, dat meer Belgische schepen de visserij op lange afstanden beoefenen - en dus langere afwezigheden van de bemanning aan wal worden opgelegd. Alleen voor de walvisvangst zijn deze afwezigheden langduriger voor de Nederlandse bemanning.

2. België beoefent niet zoveel soorten visserij als Nederland. Het kent alleen de trawlvisserij, terwijl Nederland benevens deze, de drijfnet-, de snurrevaad- en de beuglijnvisserij beoefent, welke bijzondere bekwaamheden van de visser vergen.

België bezit slechts een zeer geringe visserij op de rivieren, terwijl deze in Nederland zeer ontwikkeld is (4000 vissers in 1946).

Nederland heeft bovendien de IJsselmeer- en de kustvisserij (binnen de strokende lijn) die ruim 5000 vissers tewerk stelt, terwijl de strandvisserij in België geen noemenswaardige betekenis heeft.

3. De seizoensarbeid stemt vrijwel overeen in beide landen voor de visserijen die ze gemeen hebben.

Afgezien nog van de werknemers tewerk gesteld in de binnenvisserij (4000 in Nederland), overtreft de Nederlandse vissersbevolking de Belgische met ca. 7000 eenheden.

4. De coöperatieve werking der vissers wordt onder een afzonderlijk hoofdstuk besproken.

5. In Nederland bestaat nog geen Staatssteun ten opzichte van de visserij. In België worden bij wet van 1 Februari 1939 door de Belgische Staat de leningen gegarandeerd die aan de reders (der koopvaardij en der visserij) werden toegestaan door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid. Ingevolge deze wet nam de Staat ook een deel van de interestenlast over.

Die wet werd vervangen door deze van 23 Augustus 1948 die voor doel heeft:

le. terugbetaling te waarborgen van door erkende instellingen verleende credieten voor oprichten van rederijen, vernieuwing of uitbreiding van 's lands maritieme uitrusting.

1) Bij de vergelijking der Nederlandse en Belgische rapporten over dit onderwerp, mag niet uit het oog verloren, dat de rapporten aan het "Bureau International du Travail" de toestand in 1946 weergeven. Sedertdien zijn enkele wijzigingen ingetreden.

2e. toelagen te verlenen tot maximum de helft van de uit hoofde van voornoemde leningen geëiste interesten.

3e. voorschotten en verhaalbare steun, al of niet renteloos, te verlenen in gevallen waar het nationaal belang zulks eist.

Deze Staatstussenkomsten worden echter niet automatisch verleend; een technisch comité onderzoekt de gegrondheid van iedere vraag afzonderlijk.

De last der rederijen voor de verzekering van hun vaartuigen werd voor de Belgische schepen van zeer geringe tonnemaat eveneens gedeeltelijk door de Staat gedragen.

Deze Staatstussenkomst werd afgeschaft sedert 1940.

## II. Gages, werktijden, bemanningsterkte.

### A. Gages.

Het verschil van klasse-indeling der vaartuigen in beide landen maakt een vergelijking van de lonen zeer moeilijk.

Algemene vergelijkingspunten bestaan echter.

1. Beide landen kennen 2 beloningssystemen, nl.:

1e. loon is gelijk aan een aandeel in de opbrengst van de vangst (deelvisserij)

2e. loon is gelijk aan een vast bedrag verhoogd met een aandeel in de opbrengst (gecombineerd stelsel).

In Nederland echter neemt de deelvisserij twee aspecten aan. In sommige gevallen wordt het loon uitgedrukt in een percentage van de besomming van de vangst, in andere, in een deel.

2. In Nederland is het systeem der deelvisserij alleen toegepast in de kustvisserij en binnenvisserij, terwijl dit stelsel in België wordt toegepast op alle vaartuigen, bij uitsluiting van deze van klasse V.

Het gecombineerd stelsel is het algemeen beloningssysteem in Nederland - behalve voor de kapitein, die alleen een percentage heeft - terwijl het in België alleen van toepassing is op de schepen van klasse V.

3. Door het feit, dat de Nederlandse reders gebonden zijn door collectieve arbeidscontracten zijn de loonvoorwaarden er dezelfde voor alle bemanningen, behorend tot dezelfde categorie van vaartuigen. In België integendeel bestaan geen eenvormige loonvoorwaarden, zelfs niet voor schepen van een zelfde categorie. Er zijn alleen gelijkschakelende tendenzen per categorie. De gemiddelde lonen in België staan hoger dan in Nederland, doch daartegenover dient vermeld, dat de Belgische visser geen garantieloon heeft zoals zijn Nederlandse vakgenoot.

4. Het Nederlandse systeem is anderzijds betrekkelijk ingewikkeld, omdat het zeer in detail treedt voor de loonregeling en alle mogelijke gevallen voorziet, terwijl in België alleen een percentage wordt bepaald - weliswaar verschillend van schip tot schip soms - doch zonder rekening te houden met het aantal der manschap, de soort visserij of het seizoen.

5. Evenals in België is, wat betreft het aandeel in de besomming, het begrip-besomming verschillend naar gelang de categorie schepen waarop het slaat (in Nederland bruto-besomming verminderd met 9%, met 12%, met 7% naar gelang de categorie).



## 6. Garantieloon.

In Nederland, evenals in België voor klasse V, wordt althans voor de "Zeevisserij" het uitbetalen van een loon gegarandeerd onverschillig of het vaartuig met of zonder vangst de haven terug binnen loopt. Dit vast loon verkrijgt echter in Nederland, door het spelen van de C.A.O.'s, het karakter van een wettelijk gegarandeerd minimumloon. In België is deze garantie alleen door stilzwijgende overeenkomst der grote rederijen ontstaan en heeft dus niet dezelfde waarde van sociale zekerheid en van continuïteit als deze der C.A.O.'s.

In België is alleen voor de scheepsjongens en de lichtmatrozen een minimum percentage wettelijk bepaald (1/10 resp. 1/5 van het loon van een gewoon lid van de bemanning).

### B. Werktijden.

1. In België bestaat geen wettelijke of professionele regeling ter zake. In Nederland wordt - althans in de C.A.O. betreffende de trawlvisserij - voor de lichtmatroos een maximum van 12 uren per etmaal in principe voorgeschreven. Bovendien wordt alleszins verboden de lichtmatroos een ononderbroken nachtrust van 8 uur te ontzeggen. Dit voorschrift geldt - a fortiori - ook voor de jongen en reepschieter.

Een dergelijke regeling is niet van toepassing in de andere soorten visserij.

2. Bij de vaststelling, dat het gemiddelde van de werkelijk ge-presteerde werktijd per dag in Nederland over het algemeen van langere duur is dan dit aan boord van Belgische schepen, mag niet uit het oog worden verloren, dat de drijfnetvisserij en het zouten en kaken van de vangst aan boord een omvangrijker prestatie vorderen. Aan boord van Belgische schepen wordt deze soort visserij haast niet bedreven en worden deze bewerkingen aan boord niet gedaan.

### C. Bemanningssterkte.

Het feit, dat de getalsterkte op de kleine Nederlandse vaartuigen geringer is dan deze van de typen I en II in België vindt zijn oorzaak o.m. hierin, dat deze Nederlandse schepen hoofdzakelijk de visserij bedrijven in het IJsselmeer, de Waddenzee en de riviermondingen, terwijl type I en II van de Belgische vloot de visserij bedrijven die in Nederland door "zeevisserij" wordt bedoeld.

Ten aanzien van de grotere getalsterkte in Nederland op de loggers en grote trawlers wordt verwezen naar de opmerking sub B. 2 betreffende bijkomende werkprestaties aan boord. Deze grotere getalsterkte is gedeeltelijk ook het gevolg van het feit, dat in Nederland strengere voorwaarden gelden van minimum getalsterkte inzonderheid wat de geschoolde krachten betreft.

### D. Stabiliteit van de betrekking.

1. Ten aanzien van de tewerkgestelde visser zelf:

In België wordt deze stabiliteit in een bepaalde betrekking bij een visserijreder slechts gedeeltelijk en onvoldoende beschermd, door de verplichte vooropzegging van minimum 24 uren op de schepen van klasse V. Voor de andere schepen wordt zelfs geen minimum gesteld.

In Nederland zijn de waarborgen enigszins beter:

24 uur voor de haringvaarders; vooropzegging voor het terug binnen varen voor de trawlers en te IJmuiden vooropzegging één reis op voorhand voor de trawlers.

## 2. Ten aanzien van de werkloze visser:

Het risico voor de werkloze visser om van zijn beroep afgetrokken te worden is in België betrekkelijk gering om reden dat:

- a) de beschikbare werkkrachten in de visserij zeer beperkt zijn,
- b) de werkloze niet verplicht is - alhoewel verplichtend ingeschreven bij de Werklozendienst - en werklozenvergoeding genietend - een andere werkgelegenheid - buiten de visserij - te aanvaarden, indien hij de cursus van het herscholingscentrum voor vissers volgt. Zodra er dus nieuwe werkgelegenheid in de visserij open komt kan hij terug aanmonsteren.

In Nederland - waar trouwens de verplichte verzekering tegen onvrijwillige werkloosheid nog niet bestaat - worden de vrijwillig verzekerden tewerk gesteld bij de Dienst voor Uitvoering van Werken. Door de vissers over te hevelen naar een ander soort werk - alhoewel tijdelijk - bestaat het risico, dat deze door het nieuwe beroep aangetrokken wordt en niet meer terugkeert tot de visserij.

Anderzijds is het risico van langdurige werkloosheid in de Nederlandse visserij groter, gelet op het groter aantal beschikbare krachten.

## E. Lossen der vaartuigen.

In België wordt het lossen door de vissers zelf gedaan aan boord van de schepen van klasse I en II, terwijl voor de andere schepen op vislossers beroep wordt gedaan.

In Nederland integendeel wordt in principe het lossen van alle schepen, behoudens van deze der kustvisserij (in de Belgische betekenis van het woord), uitgevoerd door vislossers. De vissers worden alleen als aanvullende loskrachten aangewend en hun verblijf in de haven wordt in dit geval verlengd. Voor de loggers te Katwijk thuisbehorende wordt echter steeds door de bemanning zelf gelost. Gezien in België het werk aan boord van klassen I en II na de reis niet afzonderlijk wordt vergoed, terwijl in Nederland in principe vislossers worden aangeworven ook voor schepen van die klassen, ontstaat daardoor een zwaardere last voor de rederij in Nederland.

## III. Zeemanswelvaren.

### A. Vacantie en feestdagen met loon.

In Nederland wordt deze kwestie niet wettelijk geregeld zoals in België. Door toepassing echter van de C.A.O.'s worden ongeveer gelijkaardige uitslagen bereikt. De betaling der lonen tijdens het verlof geschiedt er op basis van het garantieloon door de reders individueel, terwijl in België de betaling - althans voor de vacantedagen - door de Kassen voor Betaalde Verlofdagen gebeurt aan welke de reders regelmatig hun bijdragen betalen. De feestdagen met loon worden tot op heden ook in België individueel door de reder betaald. Het dagloon voor die feestdagen is berekend op een forfaitair bedrag.

### B. Voorwaarden voor aanwerving.

In beide landen geschiedt de aanmonstering na aanwerving zonder tussenkomst van plaatsingsbureaux en na medisch onderzoek. De

minimum ouderdom, waarop iemand mag worden aangemonsterd is in beide landen dezelfde, behoudens voor de scheepsjongen.

(14 jaar in België, 15 jaar in Nederland, tenzij op een schip uitsluitend leden van één gezin werkzaam zijn).

In de Nederlandse "Kustvisserij" bestaat geen arbeidsovereenkomst in de juridische betekenis van het woord. De deelvisseren worden er beschouwd als "zelfstandigen".

#### C. Organisaties.

De werkgevers zijn in België georganiseerd in vrije verenigingen die in 1947 één "Verbond der Belgische reders" hebben opgericht en als dusdanig aangesloten zijn bij de Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vishandel en de Visindustrie.

In de schoot van het Verbond der Reders is een gemengde sectie opgericht, waarin ook de vertegenwoordigers der werknemerssyndicaten zitting hebben.

De vissers zijn georganiseerd in vrije syndicaten.

In Nederland is het bedrijfsleven horizontaal, d.w.z. naar de aard der bedrijven, georganiseerd. Deze organisatie is verplicht, zodat een ieder, die een bedrijf uitoefent van rechtswege tot de desbetreffende organisatie behoort.

Op het gebied van de voedselvoorziening zijn de horizontale organisaties ingeschakeld in de verticale organisaties (dus naar de aard van het product), welke met verordenende bevoegdheid zijn bekleed.

Voor de visserijsector is op dit gebied werkzaam het Bedrijf-schap voor Visserijproducten in welks bestuur vertegenwoordigers van het merendeel der betreffende horizontale organisaties en een vertegenwoordiger van de werknemers zijn opgenomen.

Naast de verplichte organisaties bestaan een aantal privaatrechtelijke, vrije organisaties.

De vakverenigingen zijn vrij, doch worden niet alle door de Staat erkend.

#### D. Collectieve arbeidsovereenkomsten.

Deze bestrijken vrijwel alle takken van de zeevisserij in Nederland. In België integendeel bestaan ze niet in de visserij. Hoogstens kan gesproken worden van een stilzwijgende overeenkomst omtrent essentiële arbeidsvoorwaarden tussen de grootreders der schepen van klasse V.

#### E. Voeding.

Alhoewel in België wettelijk minima-voorwaarden worden gesteld is in feite de toestand ongeveer gelijkaardig met deze in Nederland.

### IV. Maatschappelijke Zekerheid.

#### A. Algemene bemerkingen.

1. In België wordt de sociale positie van alle vissers op alle domeinen dwingend geregeld.

In Nederland moet onderscheid gemaakt worden tussen de visserij binnen en die buiten de strokende kustlijn, resp. de kustvisserij en de zeevisserij. Op de kustvissers zijn de Ongevallenwet 1921,

de Ziektewet, het Ziekenfondsenbesluit, de Kinderbijslagwet en de Invaliditeitswet van toepassing, voorzover ze in loondienst werkzaam zijn. Op de kustvissers, die op deel varen, is alleen de Ongevallenwet 1921 van toepassing.

Op het varend personeel bij de zeevisserij zijn van toepassing: de Zee-ongevallenwet, art. 415 e.v. Wetboek van Koophandel, de Kinderbijslagwet en de Invaliditeitswet.

2. In Nederland bestaat nog geen verplichte verzekering tegen onvrijwillige werkloosheid (een wetsontwerp is ter studie). Anderzijds wordt in België de zeevisserij niet opgenomen op de lijst der bedrijven, waarop de wet op de beroepsziekten van toepassing is, terwijl in Nederland voor sommige ziekten, eigen aan de visserij, schadevergoeding wordt uitgekeerd. Om dit te bereiken heeft de Nederlandse wetgever deze ziekten - alhoewel niet voortvloeiend uit een "plotselinge buitenstaande kracht" - met een arbeidsongeval gelijk gesteld.

3. Terwijl in Nederland alleen gezinsvergoedingen worden uitgekeerd aan vissers, wordt in België ook vergoeding toegekend wegens gezinslast van de schippers-eigenaars door toepassing van de Wet van 1937 betreffende de gezinsvergoedingen aan niet-loontrekkenden of aan onafhankelijke arbeiders.

4. De bijdragen tot de last der uitvoering van de sociale wetten in België worden gecentraliseerd door één organisme, Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid behoudens voor wat betreft de zee-ongevallen en de gezinsvergoeding voor onafhankelijke arbeiders. In Nederland is dit niet het geval.

5. Behoudens voor de Zee-ongevallenwet is in België de uitvoering der sociale wetten niet toevertrouwd aan beroepstandelijke kassen, in Nederland integendeel schijnt meer de tendenz te bestaan de uitvoering bedrijfstaksgewijze te organiseren.

B. Algemene vergelijking.

België	Bijdragen (1)		Nederland	Bijdragen (5)	
	Werk- gever	Werk- nemer		Werk- gever	Werk- nemer
Ouderdom en vroegtijdige dood	3.5 %	3.5 %	Invaliditeitswet	1 %	-
Ziekte en invaliditeit	} 2.5 %	3.5 %	Ziekenfondsbesluit (8)	1.9 %	1.9 %
				Ziektewet	2 %
Gezinsvergoedingen (2)	6 %		Kinderbijslagwet	6 %	-
Werkloosheidverzekering	1 %	1 %	Vrije werkloosheidsverzekering	2 %	2 %
Betaald verlof (3)	5 %		Vacantietoeslagen	2 %	-
Wederuitrusting	1.5 %		nihil	-	-
Ongevallenverzekering (4)	1 %		Zee-ongevallenwet (6)		
			Ongevallenwet	1.8 %	-
nihil			Vereveningsheffing (7)	4.5 %	-
	<u>20.5 %</u>	<u>8 %</u>		<u>21 %</u>	<u>4.9 %</u>

(1) Deze bijdragen worden berekend op een forfaitair dagloon met als maximum 4.000 fr. loon per maand. Uitzondering hierop bestaat voor het betaald verlof (3) en ongevallenverzekering (4).

(2) Benevens de bijdrage van 6 % door de werkgevers te betalen voor de vissers, moeten de schipper-eigenaar en de reder voor zich zelf een trimestriële bijdrage betalen ingevolge de Wet der gezinsvergoedingen aan niet-loontrekkenden en onafhankelijke arbeiders.

(3) De bijdrage voor betaald verlof wordt sedert Januari 1948 berekend op het hoger bedoeld forfaitair dagloon zonder beperking echter tot 4.000 fr. per maand, doch in verhouding tot het aantal werkelijk gepresteerde arbeidsdagen per maand.

(4) De bijdrage voor ongevallenverzekering der vissers wordt berekend op 1 % op de bruto-besomming (zonder enige aftrek) per schip en per aanvoer.

(5) De bijdragen in Nederland worden alleen berekend op de garantielonen.

(6) De Nederlandse Zee-ongevallenwet omvat tevens verzekering tegen bepaalde beroepsziekten in de zeevisserij, alsmede tegen verlies van uitrusting der bemanning.

In België is dit niet het geval. Vergoeding voor verlies van uitrusting bij scheepsramp wordt er door de wet op de zeeliedenovereenkomst ten laste gelegd van de reder.

De ziekten vallen onder de algemene regeling ziekte en invaliditeit.

(7) Deze bijdrage komt terecht in de Rijksthesaurie, waar hij een post vormt ter financiering van enige hogere uitkeringen en verstrekingen ingevolge de ziekte- en invaliditeitswet.

(8) Ingaande 1 Januari 1949 is de bijdrage verlaagd tot 3.6 %, zodat werkgever en werknemer ieder 1.8 % opbrengen. Het totaal der sociale lasten wordt daardoor 20.9 % en 4.8 %.

### C. Onderzoek der verschillende sociale regelingen en de Zee-ongevallenwet 1919.

Vanzelfsprekend worden alleen de essentiële gegevens van de regeling in beide landen vergeleken, nl. in zover deze kunnen bijdragen tot een nivellering van de sociale positie van de vissers van beide landen en in zover ze een weerslag kunnen hebben op de exploitatievoorwaarden der rederij.

#### 1. Verantwoordelijkheid van de reder bij ziekte, ongeval of ramp.

##### Ziekte of ongeval.

1e. De Nederlandse regeling wordt aangegeven door het Wetboek van Koophandel Boek II titel IV art. 415 e.v., terwijl de Belgische het voorwerp uitmaakt van art. 80 e.v. van de Wet van 5 Juli 1928 op de Zeeliedenovereenkomst, die B.II t.II. Sectie II art. 92 tot 110 van het Handelswetboek afschaft en vervangt.

2e. Op te merken valt, dat de verantwoordelijkheid van de Nederlandse reder minder uitgebreid is dan deze van de Belgische: Inderdaad in Nederland is de reder alleen volle loon tijdens ziekte verschuldigd, wanneer de zieke nog aan boord is, terwijl hij slechts 50 % van het loon moet uitkeren, wanneer de zieke aan wal werd gezet. De periode gedurende welke deze 50 % moet betaald worden wordt nochtans gesteld op maximum 18 weken, ook wanneer de dienstbetrekking vroeger moest eindigen.

In België wordt de volle gage betaald gedurende geheel de periode tijdens welke de zieke ten laste van de rederij blijft, d.i. tot op het oogenblik, dat hij genezen gerepatrieerd is of dat hij ongeneesbaar wordt verklaard. Bepaalde termijnen, zoals in Nederland worden niet bepaald.

De regeling betreffende verpleging en geneeskundige behandeling van de zieke is in beide landen dezelfde, met deze afwijking nochtans, dat in Nederland de maximum duur der tussenkomst van de reder, indien de opvarende elders dan aan boord verpleegd wordt, is vastgesteld op een termijn van 36 weken, terwijl in België in dat geval het einde der verpleging bepaald wordt door het vervullen van een voorwaarde, nl. ongeneesbaar verklaring of genezing.

In beide landen bestaat voor de reder de verplichting tot repatriëren.

De Belgische wetgeving legt niet uitdrukkelijk aan de reder de verplichting op de kosten van begravenis in den vreemde te dragen, zoals dit in art. 416 van het Nederlands wetboek van koophandel wordt bepaald.

In beide landen wordt de respectievelijke regeling toegepast bij ongeval.

De sociale verplichtingen, tegenover het slachtoffer van het ongeval, na het vervullen der voorschriften opgelegd krachtens de dienstovereenkomst worden nader vergeleken sub 4 hierna.

### Ramp.

In geval van verlies van het schip ontstaat voor de schepeling doorgaans een meervoudige schade: verlies van loon en verlies van uitrusting en werkverlet.

#### 1e. Verlies van loon.

In België bepaalt de wet uitdrukkelijk, dat het volle loon moet uitbetaald tot op de dag van de ramp. Tot dit doel werd een forfaitair loon van 200 fr. per dag door het Paritaire Comité vastgesteld. Een zelfde bedrag wordt aan de overlevenden uitbetaald door de reder voor de dagen volgend op de ramp tot op de dag, dat in normale omstandigheden de reis zou beëindigd zijn geweest.

Dergelijke verplichting bestaat ook in Nederland: garantieloon wordt uitbetaald tot het einde der dienstbetrekking.

2e. Het verlies of beschadiging van uitrusting moet eveneens vergoed worden door de Belgische reder. Forfaitaire vergoedingen werden vastgesteld door het Paritaire Comité. In Nederland wordt de last van dergelijke vergoeding niet rechtstreeks op de reder, doch op de verzekeraar der zee-ongevallen gelegd - dit echter alleen bij totaal verlies van de uitrusting -. Forfaitaire vergoedingen zijn vastgesteld bij ministeriële beschikking.

#### 3e. Schadeloosstelling voor werkverlet.

Terwijl in België slechts een forfaitaire vergoeding vertegenwoordigend de wedde van een halve maand wordt uitgekeerd aan de overlevenden van een scheepsramp, wordt in Nederland door de reder maximaal twee maanden schadeloosstelling betaald, die gelijk is aan het bij de arbeidsovereenkomst vastgesteld deel van het loon.

### 2. Werkloosheidsverzekering.

Tot op heden bestaat in Nederland alleen de vrijwillige verzekering tegen werkloosheid. Het wetsontwerp betreffende de verplichte verzekering voorziet de vorming van risicogroepen binnen de bedrijfsvereniging.

In België is deze verzekering verplicht. Het Fonds der onvrijwillige Werklozen heeft tot taak: plaatsing, wederopleiding en uitkering van werklozensteun. Zoals hoger gezegd, streeft het naar behoud van de vissers in het bedrijf.

### 3. Ziekteverzekering.

In België vallen onder deze wet alle vissers zonder beperking van loon en ongeacht de wijze van beloning. In Nederland is iedereen uitgesloten, die meer dan 3750 gld. per jaar verdient, hetgeen ook geldt voor alle vissers, die onder de ziekwet vallen. De zeevissers vallen niet onder de ziekwet.

In België regelt de ziekwet, benevens de geneeskundige, farmacologische tussenkomst, de vergoeding voor loonverlies en voor begrafeniskosten, ook de vergoeding voor blijvende invaliditeit. In Nederland integendeel worden verschillende wetten toegepast:

Ziekwet: verlies dagloon 80 % vergoeding - tegenover 60 % in België.

Ziekenfondsbesluit: geneeskundige en farmacologische hulp, begrafenisvergoeding.

Invaliditeitswet: verlies dagloon bij bestendige invaliditeit.

- Inva -

Invaliditeitsrente in verhouding van de gestorte premieën, met wachttijd van 3 jaar - tegenover 50 % van loon voor de personen met familielast en 1/3 voor de anderen in België.

#### 4. Ongevallenverzekering.

In België bestaat slechts één regeling voor alle vissers, terwijl in Nederland een onderscheid wordt gemaakt tussen vissers binnen - en deze buiten de 15 mijlenzone. Voor de eersten is de ongevallenwet 1921 (O.W.) van toepassing, voor de tweeden de zee-ongevallenwet 1919 (Z.O.W.).

In België wordt nochtans onderscheid gemaakt tussen de ongevallen voorgekomen vanaf 1 September 1939 tot op het ogenblik, dat het leger zal op vredesvoet worden gebracht en deze overkomen aan zee-lijden na deze periode. De eersten worden beheerst door besluitwetten van 23 October 1946 en door BW. nr. 1 van 28 Februari 1947, de tweeden door besluitwet nr. 2 eveneens van 28 Februari 1947.

Ten titel van vergelijking worden de O.W. en de Z.O.W. enerzijds en de Belgische zee-ongevallenwetten anderzijds hierna samengevat in hun essentiële bepalingen.

In Nederland wordt, voor toepassing van de O.W., de visserij binnen de 15 mijl "Kustvisserij" genoemd.

De vrije verzekering van de reder ofwel de verstrekte waarborg zijn in Nederland voldoende; in België zijn al de reders verplicht verzekerd bij éénzelfde kas: De Gemeenschappelijke Kas der Zeevisserij.

In beide landen wordt voor de zee-ongevallenwetten het basisloon, dat tot grondslag van de berekening der renten wordt genomen, forfaitair bij besluit vastgesteld naar gelang de functie en de categorie van vaartuigen.

Het maximum basisloon wordt in Nederland bepaald op 10 gld. per dag voor de O.W. en op een forfaitair bedrag voor de Z.O.W., terwijl in België een maximum jaarloon (60.000 fr.) wordt gesteld.

De Nederlandse Z.O.W. stelt, in strijd met de Belgische wet, sommige ziekten eigen aan het beroep, gelijk met een arbeidsongeval.

Ook voorzien de O.W. en de Z.O.W. in Nederland de opleiding tot een ander beroep. Daartoe worden de renten tijdelijk verhoogd. In België bestaat dit niet. Wel bestaat de mogelijkheid voor het slachtoffer zijn overlevende echtgenote of zijn ouders de onmiddellijke uitkering te vragen van 1/3 van kapitaal, dat beantwoordt aan de rente, die hen zou toekomen - dit om hen toe te laten eventueel een nieuw beroep of bedrijf aan te vangen.

In België dekt de zee-ongevallenwet ook de ongevallen in de oorzaken waarvan een oorlogsfeit voorkomt. De vergoeding voor onbekwaamheid tot werken wordt in dit geval op 100 % van het grondslagloon gebracht. Ook de ongevallen op de weg van en naar het werk worden begrepen onder het begrip arbeidsongeval.

In Nederland wordt door de Z.O.W. het oorlogsrisico eveneens gedekt. Het ongeval op de weg van en naar het werk valt niet onder het begrip "arbeidsongeval" van de zee-ongevallenwet, wel echter onder dit van de ongevallenwet 1921.

In de Nederlandse regeling wordt een maximum van 6 maanden bepaald gedurende welke 80 % wordt uitgekeerd. In België wordt de tijdelijkheid van de werkonbekwaamheid bepaald bij vonnis of overeenkomst.



De Belgische reder draagt volledig de last dezer vergoedingen onder de vorm van een bijdrage bij voornoemde Gemeenschappelijke Kas der Zeevisserij. De Staat komt alleen tussen door verhaalbare voorschotten.(1).

In Nederland komt Waterstaat tussen voor 1/2 der wettelijk voorgeschreven bijdragen van de visserijreders. De haringvisserij Onderlinge komt echter nog tussen voor bijkomende vergoedingen.

In België is de sociale last voor verzekering tegen zee-ongevallen uitgedrukt door een vaste verhouding tot de besomming der schepen (1 %), in Nederland door een percentage op de wettelijke lonen.

#### 5. Verzekering tegen de gevolgen van ouderdom en vroegtijdige dood.

In België vallen alle vissers onder toepassing van deze wet. In Nederland alleen deze werkzaam in loondienst, die niet meer dan 2000 gld. verdienen.

Zoals hoger (sub 3) reeds gezegd, omvat de Invaliditeitswet in Nederland benevens de voorzieningen voor weduwen en wezen en de voorzieningen bij ouderdom, ook invaliditeitsrenten die in België onder het regiem van de ziekte wet vallen.

Wat de ouderdom betreft, waarop de renten ingaan, bestaan de volgende verschillen:

	<u>In Nederland</u>	<u>In België</u>
Ouderdomsrente	65 j.	65 j. en op verzoek op 60 j.
Weduwenrente	60 j.	55 j.
Anderzijds wordt de wezenrente verleend	tot 14 j.	tot 16 j. en eventueel 18 j.

In beide landen bestaat een Rijksbijslag.

In België en in Nederland wordt een minimum ouderdomspensioen voor de wettelijk verzekerde door de Staat gewaarborgd; het bedrag daarvan is verschillend.

#### 6. Gezinsvergoedingen.

Terwijl in Nederland de kinderbijslagwet van toepassing is op "de bemanning van zeeschepen" zijn de wetten op de gezinsvergoeding in België van toepassing:

- a) de wet van 1930 op alle vissers behoudens deze die vallen onder:
- b) de wet van 1937 die gezinsvergoedingen voorziet voor onafhankelijken d.i. de schippers-eigenaars.

In België wordt de bijslag uitgekeerd uit hoofde van kinderen beneden de 14 jaar (eventueel 16 jaar indien ze nog ter studie zijn en zonder beperking van ouderdom indien ze fysisch of geestelijk onbekwaam zijn). In Nederland is deze ouderdom vastgesteld op 16 resp. 21 jaar.

(1) Voor de duur van de oorlog wordt het tekort door de Staat gedragen. (BW. 23-10-46).

De Nederlandse regeling kent slechts 2 bedragen van bijslag per kind: deze voor de eerste drie kinderen en deze voor de volgende kinderen, terwijl in België een stijgend bedrag is bepaald tot het 5de kind en een gelijkblijvende vergoeding voor de volgende kinderen.

In beide landen althans in de wet van 1930 (voor België) wordt de vergoeding uitgekeerd in verhouding tot het aantal gepresteerde arbeidsdagen, ze maakt geen integrerend deel uit van de arbeidsbezoldiging, ze is dienvolgens vrij van belasting en komt niet in aanmerking voor het eventueel vaststellen van minimalonen.

In België worden daarenboven geboortepremies verstrekt en zijn de kassen voor gezinsvergoedingen gerechtigd van hun boni's nog andere voordelen aan hun aangeslotenen te bezorgen.

NEDERLANDSE

BELGISCHE

	Ongevallenwet	Zee-ongevallenwet	Zee-ongevallenwet (leger op oorlogsvoet)	Zee-ongevallenwet (leger op vredesvoet)
Tijdelijke werkonbekwaam- heid	80 % max. 6 weken	80 % ged. 6 m.	80 % (100 % indien oor- logsrisico)	50 % - 28 dagen
Tijdel. volk. onbekw.	70 %	70 %	80 %	2/3 dagloon
Bestendige onbekw.	max. 70 %	70 %	80 % (100 % id. )	2/3 jaarloon
Begrafenis- kosten	max. 30 x dagloon	max. 30 x dag- loon	1.312,50 fr.	2.500 fr.
Weduwenrente		30 %	60 %	30 %
Kinderrente	tot 16e jaar	15 % tot 16e jaar		tot 18e jaar
Renten ouders		30 %	samen met moeder: 10 % met max. 30 % indien meer dan 3 kinderen	15 % resp. 45 %
Kleinkinderen		15 %	bij ontstentenis van moeder: 35 % met max. 90 % id.	id. 20 % resp. 60 %
Broeders en zusters		30 %	35 % voor elk der ouders	20 % voor elk der ouders
Opleiding tot ander beroep	vergoed	vergoed	25 % met max. 75 % indien meer dan 3 kinderen	tot 18e jaar 15 % resp. 45 %
Verlies uit- rusting	vergoed	forfait	tot 18e j. 25 % max. 75 %	tot 18e j. 15 % met max. 45 %

STATISTIEK

Belgische rapporten: 21/1 en 21/20  
Nederlandse rapporten: 326 en 511

A. Productie.

1. Indeling van de zeevissersvloot.

In Nederland wordt door de Directie Visserijen van het Ministerie de vloot ingedeeld naar de rederijplaatsen, en volgens type verdeeld in stoomtrawlers, stoomloggers, motortrawlers, motorloggers en overige motorvaartuigen.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek maakt van de vloot geen indeling. De indeling van de Nederlandse vissersvloot naar de rederijplaatsen is tengevolge van het groot aantal plaatsen, n.l. 128, (Jaarcijfers over de Visserij gedurende het jaar 1946, No. 37, 's-Gravenhage, 1948) zeer ingewikkeld. Hierdoor is het niet mogelijk de opbrengst der vaartuigen per klasse te geven, zoals dit voor België geschiedt.

In België wordt momenteel de vloot in 5 scheepsklassen naar P.K. ingedeeld, volgens onderstaand schema:

I	II	III	IV	V
0 - 79	80-119	120-239	240-499	groter dan 499 motor " " 439 stoom

Het verdient aanbeveling in de toekomst laatstgenoemde indeling te volgen, met dien verstande, dat het aantal typen op 7 wordt gebracht.

I	II	III	IV	V	VI	VII
0 - 79	80-119	120-239	240-349	350-499	500-799	groter dan 800

Het laatste type heeft speciale betekenis voor de visserij op verafgelegene visgronden, daar het hier een superklasse geldt.

2. Aanvoer.

Vooreerst dient te worden opgemerkt, dat in België de aanvoer van vreemde schepen voor de statistiek als invoer wordt beschouwd, aangezien deze vorm van aanvoer aldaar in principe is verboden.

In de Nederlandse statistiek wordt de aanvoer van vreemde schepen, gescheiden getabelleerd, bij de aanvoer vermeld.

Verder dient de aandacht te worden gevestigd op het feit, dat in de Belgische statistiek naast de vangsten van Belgische oorsprong, in de productie-statistiek ook afzonderlijk de aanvoer van Belgische vaartuigen in vreemde havens wordt opgenomen. In Nederland worden de vangsten van Nederlandse schepen, welke in vreemde havens worden gelost, noch onder de aanvoer noch onder de export opgenomen, doch afzonderlijk vermeld.

In de Belgische zeevisserijstatistiek zijn enkel de landingen door de zeevissers opgenomen; de aanvoeren door de Scheldevissers worden er tot nu toe niet in vermeld. Om de eenmaking van de statistiek van beide landen verder door te voeren, zouden deze aanvoeren onder een rubriek "Schelde", waar het gaat om de indeling per vis-

grond en onder een rubriek "Scheldehavens" bij de indeling volgens aanvoerhavens, kunnen worden opgenomen.

Opgemerkt dient te worden, dat schepen, welke vanuit de Scheldehavens vissen, vaak hun vangst naar Terneuzen voeren, alwaar ze op camions wordt overgeladen met Gent als bestemming. Deze aanvoeren te Terneuzen zouden insgelijk in de Belgische statistiek dienen te worden opgenomen.

In België wordt de aanvoer ingedeeld volgens de plaatsen van herkomst (vanggebieden). De vanggebieden zijn, behoudens enkele wijzigingen, gerangschikt volgens de indeling van het "Bulletin Statistique", uitgegeven door de "Internationale Raad voor het Onderzoek ter Zee". Dit Bulletin vormt de basis van alle studiën en besprekingen over de visstand of vanggebieden en hun kwetsbaarheid.

In Nederland wordt op de formulieren, welke door het Centraal Bureau voor de Statistiek worden gebruikt voor het vaststellen van de aanvoer, wel naar de visgrond(f) gevraagd, doch deze vraag wordt niet beantwoord.

In Nederland wordt als grondslag voor de statistiek van 1 Januari 1949 af de indeling van de gegevens van de Internationale Raad te Kopenhagen gevolgd, behalve voor wat de drijfnetvisserij betreft. Voor de kleine vaartuigen wordt echter met een schatting volstaan. In Nederland zijn de vanggebieden met het oog op biologische studies nog onderverdeeld. Op de bovengenoemde enquêteformulieren van het Centraal Bureau voor de Statistiek wordt door een serie vaartuigen, welke als representatief voor bepaalde visserijen worden beschouwd onder "i" het "visvak"(indeling van de visgebieden in verschillende vakken) vermeld.

Er wordt in België naar gestreefd op biologisch gebied de onderverdelingen van Nederland te volgen. Er zijn geen bezwaren tegen, dat òf België òf Nederland de vanggebieden nog verder onderverdeelt, indien dit nuttig mocht blijken.

Het verdient aanbeveling na te gaan of Nederland de aanvoerstatistiek kan indelen naar de paardekracht der vaartuigen, de zee- en visdagen, dan wel naar visgrond en per klasse van vaartuigen.

#### B. In-, uit- en doorvoer.

De maandelijkse publicatie van de in-, uit- en doorvoer door het Nationaal Instituut van de Statistiek komt overeen met de maandelijkse publicatie van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Het Nationaal Instituut publiceert in het Handelsbulletin van het Ministerie van Economische Zaken, terwijl het Centraal Bureau een eigen publicatie verzorgt.

Hoewel van andere indeling komen de formulieren van België en Nederland vrijwel overeen.

In de publicaties komen echter verschillen voor ten aanzien van het gebruik van bruto-, dan wel netto-cijfers.

#### C. De visconservenfabrieken.

In België worden geen productiecijfers van de visconservenfabrieken gepubliceerd.

In Nederland worden maandelijks productie-indexcijfers gepubliceerd (1946:100) over de totale visconservenindustrie. De productie wordt hierbij verdeeld in:

- a. zeevis
- b. zoetwatervis
- c. schaal- en schelpdieren.

De cijfers worden door het Centraal Bureau voor de Statistiek samengesteld aan de hand van de door de fabrieken zelf verstrekte gegevens, op door het Centraal Bureau voor de Statistiek speciaal ontworpen formulieren.

D. Werkwijze aangewend bij het opstellen van de zeevisserijstatistiek. Verzamelen van het cijfermateriaal.

Worden in België de gegevens verzameld op tabel I aan de hand van de z.g. mijnbriefjes, in Nederland wordt door de afslagen door middel van een doorschrijfsysteem der afslagadministratie direct formulier I (Aanvoer van Visserijproducten door Zeevissersvaartuigen), voor de kleinere afslagen wordt formulier 3 (Aanvoer van Vis, Schaal- en Weekdieren) gebruikt, ingevuld, welk formulier veel overeenstemming vertoont met de Belgische tabel I.

De ingevulde formulieren worden daarna verwerkt door het Centraal Bureau voor de Statistiek.

De verschilpunten zijn de volgende:

- a) Nederland vermeldt visuren in plaats van visdagen;
- b) De verdeling der vissoorten in beide landen is overeenkomstig, met dien verstande, dat Nederland haring, leng en garnalen in verschillende categorieën verdeelt, waar België dit niet doet, terwijl België in tegenstelling tot Nederland griet en tarbot verdeelt.

De opstelling van een fiche per vaartuig wordt in Nederland niet gedaan, evenmin als de indeling van het gewicht en de opbrengst volgens:

- a) de visgronden;
- c) de verschillende scheepsklassen;
- d) de scheepsklassen in elke visgrond.

Ook de productie per uur vissen voor één ontwikkelde P.K. wordt in Nederland niet gepubliceerd.

De conversiefactoren van België en Nederland komen, behoudens die van gerookte makreel en enkele afrondingen, overeen.

E. Naamlijst van vissoorten.

Voor wat de benamingen betreft en de volgorde, waarin deze worden gebruikt, kan worden opgemerkt, dat wat de rogsoorten betreft, in de Nederlandse statistiek slechts 2 benamingen voorkomen:

- 1) rog(nr.35), waaronder alle rogsoorten, uitgezonderde vleet;
- 2) vleet(nr.36).

In de Belgische statistiek treft men 3 benamingen aan:

- 1) gladde en ruige rog (nr.20);
- 2) vleet (nr.21);
- 3) blonde en keilrog (nr.22).

Ter unificatie ware zowel in België als in Nederland de benamingen en de volgorde hiervan in statistieken als volgt vast te stellen:

DEMERSALE VIS

- |                                      |                                  |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Schelvis                          | (groot<br>(middelmatig<br>(klein |
| 2. Kabeljauw                         | (groot<br>(middelmatig<br>(klein |
| 3. Koolvis                           |                                  |
| 4. Wijting                           |                                  |
| 5. Pollak                            |                                  |
| 6. Leng                              |                                  |
| 7. Lom                               |                                  |
| 8. Heek(Mooie Meid)                  | (groot<br>(middelmatig<br>(klein |
| 9. Steenbolc(steenpost)              |                                  |
| 10. Schol(pladijs)                   | (groot<br>(middelmatig<br>(klein |
| 11. Bot                              |                                  |
| 12. Schar                            |                                  |
| 13. Tong                             | (groot<br>(middelmatig<br>(klein |
| 14. Tarbot                           | (groot<br>(middelmatig<br>(klein |
| 15. Griet                            | (groot<br>(middelmatig<br>(klein |
| 16. Tongschar (steenschol)           |                                  |
| 17. Schartong (Schotse Schol)        |                                  |
| 18. Heilbot                          |                                  |
| 19. Witje                            |                                  |
| 20. Rog (gladde-en ruige)            |                                  |
| 21. Vleet                            |                                  |
| 22. Rog (blonde- en keil)            |                                  |
| 23. Rode Poon (Roodbaard)            |                                  |
| 24. Grauwe Poon - (Knorhaan)         |                                  |
| 25. Engelse Soldaat                  |                                  |
| 26. Zeewolf                          |                                  |
| 27. Mul (Koningvis)                  |                                  |
| 28. Pieterman                        |                                  |
| 29. Hozemondhammen (Zeeduivel)       |                                  |
| 30. Spiering                         |                                  |
| 31. Aal en Paling                    |                                  |
| 32. Congeraal                        |                                  |
| 33. Rode Zeebaars (Klipvis)          |                                  |
| 34. Zeebaars                         |                                  |
| 35. Zonnevis                         |                                  |
| 36. Steur                            |                                  |
| 37. Zeehaai (doorn- en zandhaai)     |                                  |
| 38. Hondshaaien (Gr. en kl. Zeehond) |                                  |
| 39. Haringshaai                      |                                  |

PELAGISCHE VIS

- 40. Haring (ijl  
(vol
- 41. Sprot
- 42. Makreel
- 43. Horsmakreel

SCHAAL- EN WEEKDIEREN

- 44. Zeekreeft
- 45. Langoestine
- 46. Garmaal
- 47. Krab
- 48. Mosselen
- 49. Alikruik
- 50. Kokhaan
- 51. Wulk
- 52. Inktvis

De aandacht wordt er op gevestigd, dat 13 vissoorten (volgnommern: 9 - 19 - 20 - 22 - 25 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 en 52), welke in de Nederlandse statistiek niet vermeld stonden, werden ingevoegd, daar ze als zodanig op de Belgische visafslag worden verkocht.

Voor de afslagen (vismijnen) wordt ten aanzien van de sortering van de vissoorten een verschil in systeem geconstateerd. In België is deze sortering gebaseerd op gewichtsgrenzen, in Nederland op afmetingen, behoudens voor griet en tarbot.

Nederland		België	
Schelvis	(Groot 50 cm en + (Middelslag 37 tot 49 cm (Klein I 30 tot 36 cm (Klein II - 30 cm	Schelvis	(Groot 2 kgs en + (Middelslag 750 tot 1.950 gr. (Kleine - 750 gr.
Kabeljauw	(Groot 72 cm en + (Middelslag 55 tot 71 cm (Klein - 55 cm	Kabeljauw	(Groot 5 kgs en meer (Middelslag 3 tot - 5 kgs (Klein - 3 kgs
Leng	(Groot 72 cm en + (Middelslag 55 tot 71 cm (Klein - 55 cm	Leng	geen sortering
Heek	(Groot 72 cm en + (Middelslag 55 tot 71 cm (Klein - 55 cm	Heek (Mooie Meid)	(Groot 3 kgs en meer (Middelslag 2 tot 3 kgs (Klein - 2 kgs
Schol	(Groot 50 cm en + (Middelslag 35 tot 49 cm (Klein - 35 cm	Schol (Pladijs)	(Groot 45 cm en meer (Middelslag 30 tot 44 cm (Klein - 30 cm



Tong	(Groot 37 cm en + (Middelslag 29 tot 37 cm (Klein - 29 cm	Tong	(Groot + 400 gr. (Middelslag 225 tot (Klein 400 gr. ( + 4 stuks ( in kgs
Tarbot	(Groot + 4 kgs (Middelslag 2 tot 4 kgs (Klein - 2 kgs	Tarbot	(Groot + 4 kgs (Middelslag 2 tot 4 kgs (Klein - 2 kgs
Griet	(Groot 1 kgs en + (Klein - 1 kgs	Griet	(Groot + 2 kgs (Middelslag 1 tot 2 kgs (Klein - 1 kgs
Tongschar	(Groot 25 cm en + (Klein - 25 cm	Tongschar (Steenschol)	geen sortering
Schartong	(Groot 25 cm en + (Klein - 25 cm	Schartong (Schotse schol)	geen sortering
Rode Poon	(Groot 25 cm en + (Klein - 25 cm	Rode Poon (Roodbaard)	geen sortering

Het is gewenst doch niet noodzakelijk, dat bij de totstandkoming der Economische Unie in de beide landen eenzelfde systeem bij de sortering wordt gebezigd.

COOPERATIES.

Nederl. Nota's nr. 538 en RECOOBA/BV - 495 - 1 (48)  
Belg. Nota nr. 21/32/BNL.

Voorzover de inlichtingen voorhanden zijn, kan gezegd dat de coöperatie die de visafslag tot doel heeft vrijwel het meest ontwikkeld is zowel in Nederland als in België.

In Nederland schijnt het aantal coöperatieven die verscheiden functies hebben groter dan in België, alwaar de coöperatie zich meestal beperkt tot het waarnemen van 1 taak.

De coöperatie der reders voor gezamenlijke inkoop van nodige materialen kent weinig succes in de twee landen.

In Nederland is in 1900 de Onderlinge Verzekering Maatschappij Vlaardingen opgericht, waarin momenteel ongeveer 90 schepen zijn ondergebracht. Hoewel deze Maatschappij in feite geen coöperatie is, vertoont zij zeer veel overeenstemming daarmede.

Jaarlijks wordt de opgelopen schade aan de schepen omgeslagen over de leden, die een kasvoorschot storten en een bankgarantie stellen, gebaseerd op de waarde van de schepen.

In België is de meerderheid der schepen in coöperatief verband verzekerd.

De kenmerken van de coöperatie zijn in beide landen ongeveer dezelfde:

1. Vrijwillige aansluiting.
2. Geen bevoorrechtiging door de Staat.
3. In principe 1 taak per coöperatief.
4. De coöperatieve vennootschap behartigt hoofdzakelijk materiale belangen; bij de coöperatieverenigingen (Nederl. Wet 1855 en Belg. Wet 1898) treden de morele belangen op de voorgrond.

B.

I N V E N T A R I S   V A N   D E   T O E S T A N D.

VLOOT; EXPLOITATIEVORMEN der REDERIJEN; AANVOER.

Nederlandse rapporten: 612, 529, 327, 340, 340a, 336 en 336a.  
Belgisch rapport: 21/4.

A. VLOOT.

De vloten van België en Nederland bestonden op 31 December 1948 uit resp. 481 en 758 schepen; deze verhouding wijkt enigermate af van de toestand vóór de tweede wereldoorlog, toen de Belgische vloot ruim de helft van het Nederlandse aantal schepen telde. Teneinde een vergelijking van de ontwikkeling der vissersvloten van de beide landen mogelijk te maken, volgt hieronder een staatje, vermeldende, naar de stand op 31 December, het aantal schepen, het bruto tonnage en het gemiddelde bruto tonnage per vaartuig voor de jaren 1930, 1938, 1947 en 1948.

	NEDERLAND			BELGIE			BENELUX TOTAAL		
	aant. sch.	brt.	gem. brt.	aant. sch.	brt.	gem. brt.	aant. sch.	brt.	gem. brt.
1930	923	87.703	95	416	21.373	51	1339	109.076	81
1938	907	73.163	81	510	23.037	54	1417	101.200	71
1947	713	60.337	85	484	27.904	58	1197	88.241	74
1948	758	64.239	85	481	29.938	62	1239	94.177	76

Aangezien het cijfer voor het gemiddelde bruto tonnage voor België stijgende is, kan geconstateerd worden, dat België vele kleinere vaartuigen vervangen heeft door grotere. De cijfers van Nederland voor de na-oorlogse periode liggen lager dan vóór de crisisjaren.

Opmerkelijk is, dat België in de crisisjaren de vloot kon uitbreiden, waar die van Nederland werd ingekrompen. De Belgische vloot is kleiner in aantal dan de Nederlandse, doch jonger in leeftijdsopbouw. Veel van de grotere eenheden der Belgische vloot werden vooral in de jaren 1944 tot 1948 gebouwd.

Nederland kocht na de bevrijding hoofdzakelijk reeds gebruikte schepen, welke door verbouwing voor de visserij geschikt werden gemaakt.

Ingedeeld volgens de in België gebruikelijke klasse-indeling zien de cijfers er naar de toestand op 31 December 1948 als volgt uit:

Klasse	Nederland	België	Benelux
I 0 - 79 pk	303 x)	210	513
II 80 - 119 pk	161	79	240
III 120 - 239 pk	154	113	267
IV 240 - 499 pk(479 IPK)	99	58	157
V 500 pk en groter c.q. 480 IPK en groter	27	21	48

x) exclusief 14 zeil- en roeiboten.

Legt de Belgische indeling in hoofdzaak het accent op de sterkte van de motor, de Nederlandse indeling gaat voor alles uit van het verschil in scheepstype. Hoewel de Belgische scheepsklassen dus niet rechtstreeks vergelijkbaar zijn met de Nederlandse scheepstypen, is het van belang de vlootsterkte op 31 December 1948 uit te drukken in % van de vlootsterkte op 31 December 1938.

a. In tonnenmaat uitgedrukt

	<u>Nederland totaal 88%</u>			<u>België totaal 107%</u>
1) stoomtrawlers	75%	Klasse I	0 - 79 pk	83%
2) stoomloggers	57%	Klasse II	80 - 119 pk	75%
3) motortrawlers	244%	Klasse III	120 - 239 pk	86%
4) motorloggers	99%	Klasse IV	240 - 499 pk	141%
5) overige motorvaartuigen	92%	Klasse V	500 pk en groter	142%

b. Volgens aantal eenheden

	<u>Nederland totaal 84%</u>			<u>België totaal 94%</u>
1) stoomtrawlers	66%	Klasse I	0 - 79 pk	89%
2) stoomloggers	57%	Klasse II	80 - 119 pk	93%
3) motortrawlers	200%	Klasse III	120 - 239 pk	92%
4) motorloggers	85%	Klasse IV	240 - 499 pk	132%
5) overige motorvaartuigen	85%	Klasse V	500 pk en groter	95%

Vergelijking van deze verhoudingscijfers geeft de volgende conclusies:

1. De tonnenmaat per eenheid is in 1948, vergeleken met 1938, toegenomen voor alle Nederlandse schepen, uitgenomen de stoomloggers, voor welke schepen het gemiddelde tonnage nagenoeg gelijk bleef. De toename in België betreft alleen de schepen van de klassen IV en V. Daarentegen verminderde de tonnenmaat per eenheid voor de Belgische schepen van type I, II en III.
2. In Nederland is opvallend grote toename bij de motortrawlers waar te nemen, zowel wat aantal als wat tonnenmaat betreft. Ter beoordeling van deze hoge procentuele toename zij vermeld, dat het aantal schepen van dit type in 1948 8 bedroeg, tegenover 4 in 1938.
3. Het feit, dat de vissersvloot in Nederland eind 1948 een geringer aantal stoomloggers telt dan eind 1938, moet worden geweten aan het feit, dat de stoomlogger niet meer als een modern scheepstype wordt beschouwd. Dezelfde reden heeft in België geleid tot het verschijnsel, dat veel verloren gegane garnalenschepen niet zijn herbouwd, omdat dit type vaartuig niet rendabel wordt geacht, welke opvatting strookt met die in Nederland. In België overschrijdt de vloot van de typen IV en V haar vooroorlogse sterkte. Deze schepen vissen in hoofdzaak buiten de beschermde Noordzeezone. Onder verwijzing naar hetgeen over de aanvoer van gezouten haring in dit rapport en in dat over de uitvoer wordt vermeld, kan thans reeds worden opgemerkt, dat de loggers in Nederland zich voor het grootste gedeelte toeleggen op het aanvoeren van gezouten haring. Een inzicht in de verdeling van het aantal schepen over hun thuishavens geven pag.2 van het Belgische rapport 21/4 en de Nederlandse tabellen 529 en 612.

De omvang van de vloot in beide landen beschouwende kan worden geconcludeerd, dat, ook al ligt de verhouding van het aantal op het ogenblik voor Nederland ongunstiger dan voor 1940, dit op zichzelf geen beletsel kan vormen voor de totstandkoming van de Economische Unie.

## B. EXPLOITATIEVORMEN.

De vormen, waaronder in Nederland schepen worden geëxploiteerd, zijn:

### I. Naamloze Vennootschap (N.V.)

Deze rechtsvorm, welke in Nederland vooral gebruikt wordt voor grote schepen en voor rederijen met meer dan een schip, voorziet in haar kapitaalbehoefte door uitgifte van aandelen. De vennoten zijn aansprakelijk tot het bedrag van hun aandeel. Ruim de helft van de 100 rederijen, welke Nederland telt, hebben de N.V.vorm. Opgemerkt zij, dat alle trawlers in het bezit zijn van N.V.schappen.

### II. Commanditaire Vennootschap (C.V.)

Deze vorm is de laatste tijd enkele malen toegepast en wordt aangegaan tussen een persoon of meer hoofdelijk voor het geheel aansprakelijke vennoten enerzijds en een of meer andere personen als geldschieters anderzijds.

De naam van de geldschieder mag niet in de firmanaam worden gebruikt, terwijl hij geen daad van beheer mag verrichten of in de zaken van de vennootschap werkzaam zijn. Overtreedt hij deze bepaling, dan wordt hij wegens de schulden en verbintenissen van de vennootschap hoofdelijk voor het geheel aansprakelijk gesteld. Slechts 4 rederijen worden als C.V. geëxploiteerd.

### III. Vennootschap onder een firma (Fa.)

Hieronder moet worden begrepen de maatschap tot de uitoefening van een bedrijf onder een gemeenschappelijke naam aangegaan.

Elk der vennoten is bevoegd ten name van de vennootschap te handelen en de vennootschap aan derden te verbinden. Elk der vennoten is hoofdelijk voor het geheel aansprakelijk.

Van de rederijen wordt 1/5 onder deze rechtsvorm uitgeoefend.

### IV. Rederij

Indien een schip aan verschillende personen toebehoort, die het, anders dan krachtens ene overeenkomst van vennootschap, voor gemeenschappelijke rekening tot de vaart ter zee gebruiken, bestaat tussen hen een rederij.

Het lidmaatschap der rederij kan niet worden opgezegd en gaat over door eigendomsovergang van het aandeel in het schip.

### V. De eenmanszaak

Deze rechtsvorm, welke dateert uit de tijd der Verenigde Oost-Indische Compagnie, vindt in de visserij geen toepassing meer.

Ongeveer 25% van de rederijen, welke de zeevisserij uitoefenen, is eigendom van een natuurlijk persoon, die veelal zelf als schipper fungeert.

De in België voorkomende exploitatievormen zijn:

### I. Naamloze Vennootschap (N.V.)

Deze rechtsvorm, waarbij de vennoten zich tot een vooraf bepaalde inleg verbinden en waarvan het kapitaal is gesplitst in aandelen, wordt gebezigd door een tiental dezer rederijen, waarvan de helft ieder slechts één schip exploiteert; de overige hebben meer schepen in eigendom.

II. Feitelijke vennootschap.

Ongeveer 1/6 der rederijen wordt geëxploiteerd onder deze vorm, een handelsvennootschap tussen twee of meer personen, waarvan de leden persoonlijk en hoofdelijk aansprakelijk zijn. Op een paar uitzonderingen na zijn het eenscheepsexploitaties.

III. Personenvennootschap met beperkte aansprakelijkheid (P.V.B.A.).

Deze rechtsvorm, welke bestaat tussen personen, van wie de aansprakelijkheid beperkt wordt tot een bepaald bedrag en waarbij de overdracht van het aandeel is beperkt, wordt in de visserij weinig gebruikt.

IV. Vereniging zonder winstgevend doel (V.Z.W.D.).

Slechts één rederij, welke haar vaartuig hoofdzakelijk uitreedt om haar opleidingsschool te steunen en de leerjongens aan boord te vormen, wordt onder deze vorm geëxploiteerd.

V. Persoonlijke of familie-ondernemingen.

De grote meerderheid der rederijen, n.l. 326, behoort tot deze soort. 1/20 daarvan heeft slechts 2 schepen in exploitatie; slechts een drietal bezit 3 of 4 schepen. Al de andere zijn eenscheepsexploitaties.

Hoewel de benamingen van de rechtsvormen in beide landen verschillen, vertonen de feitelijke vormen veel overeenstemming.

C. AANVOER.

De cijfers voor 1947 wijzen voor Nederland op een grotere aanvoer van ruim 38% ten opzichte van het gemiddelde van de jaren 1932 tot 1938. Voor het jaar 1948 blijken de aanvoeren nog gunstiger te zijn. Werd in 1932/1938 gemiddeld 170.000 ton aangevoerd, in 1948 was dit cijfer 243.000 ton, hetgeen een overschrijding betekent van 43%. De aanvoer in 1947 in België overtrof de gemiddelde aanvoer van 1932/1938 met 134%. De cijfers voor 1948 waren ongunstiger. Zij overtroffen het vooroorlogse gemiddelde met 90%. De cijfers voor 1948 kunnen echter bezwaarlijk als basis van vergelijking dienen tengevolge van de "lock-out" van April tot Juni 1948.

In Rapport 21/4 pag.4 en rapport 340 zijn voor België resp. Nederland de cijfers van de aanvoer over de jaren 1932/1938 (gemiddeld), 1947 en 1948 vervat, waarbij een indeling is gemaakt in bodemvissen, pelagische vissen en schaal- en schelpdieren.

Bij de beoordeling van het prijsniveau moet wel in het oog worden gehouden, dat in Nederland tot 1 Februari 1949 voor de voor consumptie belangrijkste vissoorten maximum prijzen gelden.

Overzicht van de aanvoer en van de gemiddelde prijs, uitgedrukt in B.frs.

	<u>België</u>	<u>B.frs.</u>	<u>Nederland</u>	<u>B.frs.</u>	<u>Benelux</u>
<u>1932/1938</u> (gemiddeld)					
bodemvis	22.423 t.		29.180 t.		51.603 t.
pelagische vis	10.108 t.		88.528 t.		98.636 t.
schaal- en schelpdieren	2.146 t.		51.120 t.		53.266 t.

	België	B.frs.	Nederland	B.frs.	Benelux
<u>1947</u>					
bodemvis	41.858 t.	10	37.353 t.	7	79.211 t.
pelagische vis	36.912 t.	3	134.401 t.	5	171.313 t.
schaal- en schelpdieren	2.203 t.	19	63.629 t.	2	65.832 t.
<u>1948</u>					
bodemvis	37.961 t.	9	35.578 t.	8½	73.539 t.
pelagische vis	25.407 t.	3	148.432 t.	5,4	173.432 t.
schaal- en schelpdieren	2.372 t.	19	59.598 t.	2,4	61.970 t.

Uit bovenstaand overzicht blijkt, dat de stijging van de aangevoerde hoeveelheden het grootst is geweest bij de pelagische vis.

Uitgedrukt in indexcijfers (1932/38 = 100) blijkt de aanvoer als volgt te zijn verlopen:

1947 België 365; Nederland 152.  
1948 België 251; Nederland 167.

Bij de bodemvis zijn de cijfers:

1947 België 187; Nederland 128.  
1948 België 169; Nederland 122.

De stijging in de aanvoer was in België, vergeleken met voor de oorlog, aanmerkelijk groter dan in Nederland. De totale hoeveelheden ontliepen elkaar in 1948 niet veel. Vermeld kan worden, dat de afzet in België primair in het binnenland wordt bezocht, terwijl Nederland zich meer op de export richt. Bij de beschouwing van de export zal dit nader onder het oog worden gezien.

#### Bodemvis.

De cijfers over 1948 geven wat bodemvis betreft, zowel voor België als voor Nederland weer een teruggang te zien ten opzichte van 1947, welke teruggang voor Nederland gedeeltelijk is te verklaren uit het handhaven van de maximumprijzen; voor België uit bovenvermelde "lock-out".

Het volgende overzicht moge een beeld geven van de samenstelling van de vangst aan bodemvis, waarbij tussen haakjes is aangegeven welk % de aanvoer uitmaakt van de totale aanvoer van bodemvis.

	België	%	Nederland	%	Benelux
Kabeljauw	'32/38	2.736 t. (12)	4.432 t. (15)		7.168 t.
	1947	9.392 t. (22½)	7.746 t. (21)		17.138 t.
	1948	7.741 t. (20)	2.626 t. (7)		10.367 t.
Rog	'32/38	2.808 t. (12½)			
	1947	4.634 t. (11)			
	1948	3.796 t. (10)			
Schol (pladijs)	'32/39	3.296 t. (15)	7.671 t. (26)		10.967 t.
	1947	6.267 t. (15)	11.050 t. (29½)		17.317 t.
	1948	4.591 t. (12)	13.536 t. (38)		18.127 t.
Wijting	'32/38	2.370 t. (10½)	1.917 t. (6½)		4.287 t.
	1947	3.865 t. (9)	5.547 t. (15)		9.412 t.
	1948	4.059 t. (11)	3.582 t. (10)		7.677 t.



Ten aanzien van de bodemvissen kan worden geconstateerd, dat België de boventoon voert in de kabeljauwaanvoer; Nederland in die van schol en wijting.

Pelagische vis. (haring en makreel)

De haringaanvoer, welke in Nederland in 1932/38 een gemiddelde hoeveelheid van 83.554 ton bereikte, steeg in 1947 tot 132.266 ton en in 1948 tot 139.400 ton, een vermeerdering van resp. 58 en 67%.

De Belgische productie was in 1947 32.434 ton, d.w.z. 315% hoger dan het gemiddelde van 1932/38 (7.812 t.) en in 1948 22.469 ton of wel 188% hoger dan genoemd gemiddelde.

De gemiddelde prijzen lagen als volgt:

	<u>Nederland</u>		<u>België</u>	
1932/1938	f 0,085	B.frs. 1,40	f 0,05	B.frs. 0,82
1947	" 0,305	" 5,04	" 0,17	" 2,87
1948	" 0,33	" 5,40	" 0,17	" 2,83

Progressie:

	<u>1932/38</u>	<u>1947</u>	<u>1948</u>
Nederland	1.00	3.60	3.86
België	1.00	3.50	3.45

In verband met deze prijzen worde opgemerkt, dat de Nederlandse haringaanvoer voor een belangrijk deel uit gezouten haring bestaat. In 1948 bedroeg de aanvoer van gezouten haring in Nederland 92.456 ton, tegen 87.804 ton in 1947 en 66.758 ton gemiddeld in 1932/1938. In België wordt de haring niet gezouten aangevoerd.

De aanvoer van verse haring in Nederland bedroeg in 1948 46.591 ton, tegen 44.462 ton in 1947 en gemiddeld 16.796 in de jaren 1932/38. Voor België zijn deze cijfers resp. 22.469 ton, 32.434 ton en 7.812 ton.

Aangezien de aanvoer van gezouten haring uitsluitend verkregen wordt door de uitoefening van de haringdrijfnetvisserij, welke door loggers wordt uitgeoefend, is het, gezien de samenstelling van de vloten, te verwachten, dat de aanvoer van gezouten haring alleen door de Nederlandse visserij zal blijven plaatsvinden.

Opgemerkt moet echter worden, dat de vers aangevoerde haring alsnog aan de wal gezouten zou kunnen worden, waardoor deze een indirecte invloed zou uitoefenen op het prijsverloop der gezouten aangevoerde haring.

Verder dient onderscheid te worden gemaakt tussen verse volle haring en verse ijle haring.

De Belgische aanvoer van ijle haring bestond in 1948 uit 7.882 ton. De Nederlandse uit 12.069 ton, hetgeen zeer sterk afwijkt van vroegere cijfers, daar de Nederlandse aanvoer is toegenomen vergeleken bij 1947, toen zij 8.439 ton bedroeg, terwijl de Belgische is gedaald (1947 17.143 ton). De ijle haring aanvoer maakte zodoende de volgende percentages uit van de totale verse haringaanvoer:

Nederland	1947	20	België	1947	53
	1948	27		1948	35

Het verdient aanbeveling de samenhang tussen ijle en volle haring en verse en gezouten haring nader te bezien met het oog op de consequenties, welke het tot stand komen van een Economische Unie voor de haringvisserij en voor de binnen- en buitenlandse handel in haring der beide landen met zich brengt.

Schaal- en schelpdieren.

De Belgische visserij levert vrijwel uitsluitend consumptiegarnalen, terwijl in Nederland bovendien veel pufgarnalen worden aangevoerd. De garnalenvisserij kan zowel wat productie als afzet betreft, evenals dit thans het geval is, tot voor vissers en handelaren grote moeilijkheden aanleiding geven. In het tweede gedeelte van het rapport van de Subcie. Visserij zal hierop nader worden teruggekomen.

Ter vergelijking van de garnalenproductie van Nederland met België volgen hieronder enkele cijfers:

	<u>Consumptiegarnalen</u>	<u>Pufgarnalen</u>
gemiddeld 1932/38	Nederland 3.333 ton	onbekend
gemiddeld 1934/38	België 3.319 ton	nihil
1947	Nederland 4.329 ton	9.278 ton
	België 2.038 ton	nihil
1948	Nederland 4.442 ton	3.552 ton
	België 1.651 ton	nihil

In tegenstelling tot België heeft Nederland een zeer belangrijke oesterproductie, welke grotendeels op export is aangewezen. In 1948 bedroeg de oesterproductie 1,457 ton of 15.126.565 stuks. In 1947 1.150 ton en in 1948 925 ton.

De productie van mosselen in Nederland is aanmerkelijk groter dan in België. Zij bedroeg in 1948 52.073 ton en in 1947 57.437 ton tegen 1932/1938 42.290 ton.

Ook thans vormt België een zeer belangrijk afzetgebied voor oesters en mosselen, zodat niet kan worden verwacht, dat het tot stand komen van de Unie belangrijke wijzigingen met zich zal brengen.

## REGLEMENTERING DER PRODUCTIE

Belgisch rapport 21/10  
Nederlandse rapporten 523 en 541.

### A. Technische reglementering.

De reglementering met het oog op de veiligheid der zeeschepen is in grote lijnen dezelfde in beide landen. Bij het herzien der reglementen ter zake met het doel deze in overeenstemming te brengen met de nieuwe internationale conventie op de veiligheid der scheepvaart van 1948, zal echter moeten rekening gehouden worden met enkele verschillpunten, welke thans tussen de Belgische en de Nederlandse regeling bestaan.

In België bestaat slechts 1 certificaat van deugdelijkheid voor alle schepen, welke in maritieme wateren varen. In Nederland levert de Scheepvaart-Inspectie 3 verschillende certificaten af naar gelang de afstanden, welke normaal door die schepen worden afgelegd buiten de strokende kustlijn. Binnen deze laatste lijn is zelfs geen certificaat vereist, zelfs wanneer het schip in maritieme wateren wordt geëxploiteerd.

De technische regeling, waarbij het diploma van schipper wordt geëist aan boord van alle Belgische zeevaartuigen, kan de exploitatievoorwaarden van kleine schepen ernstig verzwaren en de reder in ongunstige mededingingsvoorwaarden stellen tegenover de Nederlandse reder, die niet verplicht wordt tot dergelijke aanmonstering aan boord van vaartuigen van minder dan 50 ton. Deze vaartuigen mogen echter niet verder dan 50 mijl buiten de kust.

Een ander voorschrift op het technisch plan stelt de Belgische reder bij de exploitatie tot heden in min gunstige positie, n.l. ieder jaar moet zijn vaartuig een volledige schouwing ondergaan met al het tijdverlies en de kosten, welke daaraan verbonden zijn, terwijl in Nederland deze schouwing slechts om de vier jaar moet geschieden. Opgemerkt ware, dat niettegenstaande deze schouwingen de schepen in beide landen onder voortdurende contrôle van de Inspectie staan.

Om technische redenen wordt de visserij in de Belgische territoriale wateren tijdens de ijle haringcampagne verboden aan vaartuigen met een drijfkracht van meer dan 200 P.K. Ook deze maatregel heeft een economische weerslag, waarmede Nederland niet heeft af te rekenen bij afwezigheid van dergelijk voorschrift voor de eigenlijke maritieme wateren.

De beschermingsmaatregelen door België tegen de roofvisserij zijn eveneens strenger dan in Nederland. Dit laatste land stelt geen beperking aan de visserij in het zeegebied, tenzij deze betreffen de vangst van ondermaatse vis - waarover hierna - , terwijl aan de Belgische reder het gebruik van sommige vistuigen wordt verboden, hetgeen voor gevolg heeft de vermindering van de vangstcapaciteit der schepen.

In afwachting, dat de overbevissingsconventie van 1946 worde in toepassing gebracht in beide landen, is ook de reglementering op

de minimum afmetingen, waaronder de vis niet mag worden gevangen en de minimum afmeting, welke de visnetmazen moeten vertonen strenger in België dan in Nederland.

Nederland heeft zich echter door ratificatie van de conventie van Londen van 1946 bereid verklaard de minimum maaswijdte en minimum maten te verhogen tot een peil, dat hoger ligt dan dat, vastgesteld in 1937, welke bepalingen thans nog in België gelden. De inwerkingtreding van de conventie van 1946 wacht echter op ratificatie van nog enkele landen, waaronder België.

#### B. Economische reglementering.

Het hoeft geen betoog, dat hoger vernoemde technische maatregelen ook ernstige gevolgen hebben bij de exploitatie van de rederij en een nivellering van de exploitatievoorwaarden in de weg staan.

In hoofdzaak is dit het geval voor de beschermingsmaatregelen tegen roofvisserij, welke trouwens ook verder uitgewerkt zijn op een economisch domein. Inderdaad is het zelfs verboden de ondermaatse vis, welke toevallig zou worden gevangen, aan wal te brengen, te koop aan te bieden, ten toon te stellen of te verkopen.

Tengevolge van het - weliswaar voorlopig - verschil van reglementering tussen beide landen, zal een vrij verzenden van Nederlandse vis niet kunnen toegelaten worden, wanneer deze de in België hoger gestelde minimummaten niet bereikt. Nederland verbiedt aanvoer van vis beneden 15 cm met uitzondering van schol, welke minimaal 21 cm moet meten en van sprout en zeebleek. De minimum afmetingen, welke in België worden vastgesteld voor 17 vissoorten afzonderlijk, zijn alle boven de 19 cm. Zolang geen gelijke afmetingen worden aangenomen, zal dus de verzending van vis uit Nederland naar België tot aan de Belgische minimum afmetingen aan beperking onderhevig blijven.

In geen van beide landen bestaat een beperkingsmaatregel voor de scheepsbouw met het doel de productie van vis te regelen. De enige beperking in België slaat in hoofdzaak op de bescherming van de nationale vlag ten overstaan van aankoop van schepen in het buitenland of verkoop aan de vreemde.

Onrechtstreeks bestaat echter de beperking van productiemogelijkheid: in Nederland door het weigeren van de visvergunning aan niet-traditionele reders of vissers; in België door toepassing van het koninklijk besluit nr. 62 van 13 Januari 1935, welke althans in de huidige stand der wetgeving (Maart 1949) alleen kan geschieden op initiatief van de meerderheid der reders zelf.

Een van de eigen kenmerken van de visserij is de onstandvastigheid van de afzetmogelijkheden naar gelang de seizoenen of de dagen. Niettegenstaande het belang, dat een uitvaarregeling der schepen kan hebben voor de normalisering van de markt, bestaat in geen van beide landen een reglementering op dit gebied 1). Zelfs is het beroep nog niet stevig genoeg georganiseerd om dergelijke regeling professioneel door te voeren.

1) Theoretisch kan in Nederland de productie beperkt worden door het vaststellen door het Bedrijfschap van de aanvangsdatum van bepaalde soorten visserijen.

Evenals voor de productiebeperking is de Belgische reder nochtans in de mogelijkheid beroep te doen op de toepassing van voornoemd koninklijk besluit nr. 62 om een eventueel vaarschema op te stellen. Het eenzijdig doorvoeren van dergelijke maatregel in België zou echter niet de gewenste gevolgen kunnen hebben, indien deze niet tevens gevolgd zou worden door de rederijen, welke tot dezelfde economische eenheid zullen behoren.

Reglementering der prijzen bij aanvoer bestaat niet meer in beide landen.

DE BINNENLANDSE AFZET IN BELGIË EN NEDERLAND

Belgisch rapport 21/11

Nederl. rapporten 526 en 520

A. Verkoopssystemen van producent tot consument.

Zowel in Nederland als in België wordt de aanvoer geconcentreerd op de visafslagen, resp. vismijnen.

In België is de verplichting de vangsten aan te voeren in plaatsen, waar een vismijn is gevestigd, ingesteld uit gezondheidsoverwegingen, terwijl in Nederland economische overwegingen tot het instellen van deze verplichting hebben geleid.

De Belgische en de Nederlandse bepalingen verschillen hierin, dat in België op de vismijnen verkocht moet worden, terwijl in Nederland op de meeste afslagen aan de verplichtingen is voldaan door het op de afslag te koop aanbieden van de vis.

In België is de aankoop in de vismijn vrij; de mijn is dus toegankelijk voor iedere koper. In het algemeen wordt de ten afslag gebrachte vis gekocht door:

- de grossiers-verzenders van de kust;
- sommige grossiers-verdelers van het binnenland;
- de visverwerkende fabrieken;
- de plaatselijke kleinhandelaren en leurders;
- sommige kleinhandelaren van het binnenland.

In Nederland zijn in het algemeen slechts door het Bedrijfschap voor Visserijproducten erkende groothandelaren, rokers, inleggers en visconservenfabrieken gerechtigd op de afslagen te kopen. De laatstgenoemde 3 categorieën zijn uitsluitend gerechtigd vis te kopen, welke zij als grondstof voor hun bedrijf aanwenden. Veelal echter bedienen deze verwerkers zich bij het betrekken van vis van groothandelaren, hetzij van commissiekopers.

Op de afslagen in plaatsen waar geen groothandel is gevestigd, treft men ook kleinhandelaren als kopers aan. Hetzelfde beeld vertonen ook de afslagen, welke de vis niet rechtstreeks van de vissers ontvangen, doch via een andere afslag (z.g. secundaire afslagen, b.v. Amsterdam).

In België wordt de door de groothandelaren-verzenders opgekochte vis doorgestuurd naar de groothandelaren-verdelers van het binnenland, naar de kleinhandelaren van het binnenland, naar vismijnen, welke in sommige grote centra van het land zijn gevestigd, zoals Brussel, Gent, Mechelen, enz....., naar grootverbruikers, zoals scholen, pensionnaten, gevangenen, kloosters, restaurants, hospitalen, enz....

Men onderscheidt in de binnenlandse grote centra private vismijnen en publieke, gemeentelijke vismijnen (deze vismijnen zijn te vergelijken met de secundaire afslagen in Nederland). De vis wordt door de grossiers-verzenders van de kust naar de private vismijnen van het binnenland gezonden door bemiddeling van de grossiers-verdelers, die als commissionaire optreden en waarvan sommigen deze vismijnen zelfstandig of in groepsverband exploiteren.

De vis, welke van de grossiers-verzenders van de kust naar de binnenlandse grossiers-verdelers wordt gezonden, wordt door deze verdelers overgemaakt aan de in winkels gevestigde kleinhandelaren en aan grootverbruikers. De vis, welke in consignatie wordt gezonden van de kust naar de vismijnen in het binnenland, gaat voor een overgroot deel naar de leurhandel. In een volkomen vrije ontwikkeling van de distributie lopen dus verschillende methodes van afzet door elkaar. De grote meerderheid der hoeveelheden haring wordt in de vismijnen rechtstreeks opgekocht door de verwerkende nijverheden.

In Nederland wordt door de groothandelaren de op de afslag ingekochte vis doorverkocht aan kleinhandelaren, hetzij rechtstreeks, hetzij door tussenkomst van grossiers.

De grossiers vragen partijen vis van de groothandelaren van de kust, die deze dan, hetzij tegen vergoeding van provisie, dan wel in commissie kopen. Ook de bovengenoemde verwerkers verkopen hun producten, hetzij rechtstreeks, hetzij via grossiers aan de kleinhandel.

Opgemerkt zij, dat genoemde groothandelaren en grossiers te vergelijken zijn met resp. de Belgische groothandelaren-verzenders en de groothandelaren-verdelers.

De voorziening van de consument geschiedt vrijwel uitsluitend door de kleinhandel, n.l. winkeliers, venters, marktkooplieden en standplaatshouders. Hoewel het plaatselijk gebruik uiteraard een belangrijke invloed uitoefent op de vraag of de kleinhandelaar de vis bij de consument brengt dan wel of deze laatste de handelaar bezoekt om vis te kopen, kan wel worden gezegd, dat de winkeliers en standplaatshouders wel in hoofdzaak op het aannemen van een meer passieve en de venters vanzelfsprekend op een meer actieve verkoopmethode zijn ingesteld.

Vermeld worde nog, dat de kleinhandel ook de grootverbruikers, zoals gevangenissen, restaurants, bedient, zulks in tegenstelling tot België, waar deze instellingen grotendeels van de groothandel kopen.

#### B. Wijze van transport.

In België geschiedt 99% van het vervoer van de vis per camion. De kleine aankopen in de kustmijn door binnenlandse handelaren worden verzameld, waarna een of enkelen van hen het vervoer er van verzorgt.

In Nederland hebben zowel de spoorwage, de tram en de auto (camion) als het binnenvaartuig (voor mosselen) hun aandeel in het vervoer. Nederland kent ook het gezamenlijke vervoer door binnenlandse handelaren.

#### C. Viskeuring.

In België bestaat een viskeuring aan de kust, welke geschiedt in de vismijnen voor het begin van de afslag door gemeentelijke ambtenaren en een tweede viskeuring in de in het binnenland gevestigde vismijnen, eveneens door gemeentelijke ambtenaren. Deze tweede viskeuring slaat dus uitsluitend op de vis, welke naar de leurhandel gaat. De vis, overgemaakt van grossier-verzender naar grossier-verdeler, ontsnapt dus aan deze tweede keuring, welke trouwens overbodig is, gezien de bestellingen van grossier-verdeler naar grossier-verzender en bestemd voor de in winkels gevestigde kleinhandelaren steeds slaan op eerste kwaliteit en sortering, terwijl de vis, welke in

consignatie naar de binnenlandse vismijnen wordt gestuurd, bestaat uit mindere keuze en sortering, welke in de vismijnen van de kust overblijft nadat de vaste aankopen door de binnenlandse grossiersverdelers zijn geplaatst.

Met het toezicht op de kwaliteit van vis in het algemeen zijn in Nederland belast de Directeuren van Keuringsdiensten van Waren, die door de onder hen ressorterende met opsporingsbevoegdheid belaste ambtenaren vaststellen of levensmiddelen voor menselijke consumptie geschikt zijn en zo nodig partijen kunnen doen vernietigen of op andere wijze aan de consumptie onttrekken.

Verder houden deze Diensten toezicht op de inrichting van vertrekken, waarin vis wordt verwerkt of verkocht, terwijl zij tenslotte nagaan of waren, welke te koop worden aangeboden, van juiste benamingen en aanduidingen zijn voorzien.

De halchef, de onderhalchef en de twee eerste afslagers te IJmuiden, zijn tevens bevoegd kwaliteitscontrole te houden.

Voorts zij vermeld, dat visconserven vóór en tijdens de productie organoleptisch worden gekeurd door de Commissie tot het Beoordelen van Visconserven, welke werd ingesteld door het Bedrijfschap voor Visserijproducten in overleg met de Ondervakgroep Visconservenfabrieken.

#### D. Binnenlands verbruik.

Zowel in Nederland als in België wordt het binnenlands verbruik bepaald door de formule: aanvoer + invoer - uitvoer = binnenlands verbruik.

Vergeleken met het gemiddelde van de jaren 1934/38 is het verbruik van verse zeevis in België in 1947 toegenomen (van ca. 28.318 tot 41.385 t.).

Opgemerkt zij, dat in 1947 320 t. verse vis wegens gebrek aan afzet werd verkocht aan de vismeelfabrieken.

In Nederland steeg de consumptie van verse zeevis slechts in geringe mate (van 37.050 t. in 1938 tot 39.580 t.), hetgeen voornamelijk kan worden toegeschreven aan matige aanvoeren. Het totaal verbruik van verse vis was in 1947 in België en Nederland ongeveer gelijk.

Het verbruik van verse haring heeft zich in de beide landen in gelijke mate ontwikkeld.

(België van 9.997 t. tot 32.000 t. x) en Nederland van 11.950 t. tot 30.400 t.).

x) In deze cijfers zijn begrepen de hoeveelheden haring in België gezouten of gerookt, welke niet werden uitgevoerd.

De ontwikkeling van het verbruik van gezouten haring vertoont in beide landen een geheel verschillend beeld. Was in 1938 dit verbruik ongeveer gelijk, in 1947 is het in België tot ongeveer 35% teruggelopen, terwijl het in Nederland werd verdubbeld.

In België waren de cijfers resp. 21.408 t. en 6.238 t., in Nederland liep het verbruik op van 25.350 t. tot 49.800 t.

Van de consumptie van visconserven vóór de oorlog kan slechts worden gezegd, dat deze in Nederland veel geringer was dan in België. In 1947 is het verbruik van visconserven in Nederland van geen betekenis geweest, daar de import zeer miniem was en de productie uitsluitend voor export werd bestemd.



In België was in 1947 naar schatting oa. 42.000 t. voor consumptie beschikbaar. Er dient echter rekening mede te worden gehouden, dat een grote voorraad overbleef voor de consumptie in 1948.

De totale consumptie van visserijproducten is in beide landen in 1947 vergeleken met 1938 gestegen.

INVOER EN UITVOER.

Nederl. rapporten: 525, 524, 552/560, 561/570  
 Belg. rapporten: 21/24 - 21/31, 21/6

EXPORT.

Teneinde een inzicht te krijgen in de plaats, welke de export van vis in België en Nederland inneemt, is in de eerste plaats nagegaan welk percentage de export inneemt van de totale aanvoer. Aangezien slechts bruto exportcijfers behoudens voor de Nederlandse export in het jaar 1948 ter beschikking staan, is een nauwkeurig percentage niet te berekenen. Een globaal overzicht kunnen deze cijfers evenwel verschaffen:

in 1000 kg	België			Nederland		
	Aanvoer	Export	%	Aanvoer	Export	%
1934/38 gemiddeld	34.677 x)	16.899	48.70	170.172 x)	144.426	84.87
1947	80.973	21.350	26.36	235.572	114.705	48.69
1948	65.740	8.374	12.74	243.528	111.687	45.86

x) deze cijfers zijn het gemiddelde van de aanvoeren in de jaren 1932/38.

Deze cijfers wijzen uit, dat de export voor Nederland een belangrijker plaats inneemt dan voor België, niet alleen voor wat de verhouding export : aanvoer betreft, doch ook in absolute cijfers uitgedrukt. Hoewel de export in 1947 vergeleken met het gemiddelde van 1934/38 voor België in absolute zin is toegenomen, zo geven de percentages aan dat in België evenals dit in Nederland het geval was de betekenis van de export, vergeleken met de aanvoer is gedaald.

De cijfers over 1948 geven te zien, dat de export weer een vermindering vertoont, welke voor België belangrijk groter is dan voor Nederland.

In de tweede plaats is nagegaan het verschil, dat bestaat tussen de omvang van de export en de import in elk der beide landen, met andere woorden of de betreffende landen een import- dan wel een export-surplus hebben.

België blijkt zowel in 1947 en 1948 als gemiddeld in de jaren 1934/38 meer geïmporteerd te hebben dan geëxporteerd, waarbij het import-surplus evenwel voor 1947 en 1948 geringer was dan gemiddeld voor de oorlog. Het import-surplus blijkt over 1948 weer enigermate te zijn toegenomen. Dit verschijnsel wordt verklaard uit het feit, dat België importeert om over vissoorten te beschikken, welke in niet voldoende hoeveelheden door de eigen visserij worden aangevoerd. Daar de aanvoer in 1947 groter was dan gemiddeld voor de oorlog, was de importbehoefte geringer.

Tijdens de "lock-out" in het voorjaar van 1948 overschreed de import van vis de normale proporties. Nadien is de import door het stopzetten van de invoer van bodemvis in de zomermaanden en het weder instellen van het verbod tot invoer van vis beneden de maat van 40 cm enerzijds en door een door grotere eigen aanvoer van haring verminderde behoefte anderzijds evenwel weder drastisch in-

gekrompen.

Aan de andere kant wordt de export voor een belangrijk deel bepaald doordat België ten opzichte van de binnenlandse afzetmogelijkheden een surplus aan ijle haring en bepaalde soorten fijne vis heeft.

Nederland exporteert belangrijk meer dan geïmporteerd wordt. Het export-surplus voor het jaar 1947 en dat voor 1948 zijn echter lager dan het gemiddelde voor de jaren 1934/38, hetgeen voornamelijk geweten moet worden aan het feit, dat de export in 1947 en 1948 geringer was dan in de voor-oorlogse jaren, hoewel ook de import na de oorlog in omvang werd beperkt.

Deze vermindering van de export is te wijten aan het feit, dat Duitsland na de oorlog voor de afzet van Nederlandse visserijproducten praktisch gesloten bleef. Daar dit land voor de oorlog een belangrijke plaats innam, moesten afzetgebieden elders worden gevonden, hetgeen slechts ten dele compensatie kon verschaffen.

in 1000 kg	België			Nederland		
	Export	Import	Surplus	Export	Import	Surplus
1934/38 gemiddeld	16.889	74.200	- 57.311	144.426	14.803	129.623
1947	21.350	68.894	- 47.544	114.705	7.592	107.113
1948	8.374	59.436	- 51.062	111.687	6.259	105.428

Ook naar waarde berekend blijkt België een import-surplus te hebben, terwijl de cijfers voor Nederland een export-surplus te zien geven. Bij vergelijking van de cijfers gelieve men in het oog te houden, dat het prijsniveau en de soorten beide voor de periode voor en na de oorlog belangrijk verschillen.

in f 1000.- en B.frs. 1000.-	België			Nederland		
	Export	Import	Surplus	Export	Import	Surplus
1934/38 gemiddeld	f 2.766 frs. 45.740	9.742 160.979	- 6.976 - 115.239	13.020	3.497	9.523
1947	f 14.489 frs. 239.357	100.887 1.666.586	- 86.398 - 1.427.229	49.492 817.591	7.278 120.233	42.214 697.358
1948	f 5.749 frs. 95.000	48.675 804.857	- 42.926 - 709.857	54.848 906.089	8.638 142.700	46.210 763.389

In de derde plaats is het van belang te zien welke vissoorten de belangrijkste plaats innemen bij de export van elk der landen en daarbij een vergelijking te treffen tussen de samenstelling van de export voor en na de oorlog.

Voor België waren in 1947 en 1948 de volgende posten voor de export van betekenis (in volgorde van belangrijkheid):

	1947	% v.d. totale export	1948	% v.d. totale export
Verse vis	12.898 ton	60,41	5.318	63,51
Verse haring	5.036 "	23,58	1.259	15,03
Gez. haring	2.763 "	12,94	1.182	14,12

Gerookte haring, conserven en gezouten en gedroogde vis vormen de overige posten.

Naar waarde:	1947			1948		
	frs. 1000	%	f 1000	frs. 1000	%	f 1000
Verse vis	169.037	70.62	10.232	65.277	58.45	3.951
Conserven				10.065	9.01	610
Gez.haring	23.916	9.99	1.448	8.261	7.40	500
Verse haring	23.763	9.91	1.438	6.117	6.84	370

De verdeling naar belangrijkheid was voor de gemiddelde export voor de oorlog als volgt:

	1934/38	% v.d. totale export
Mosselen	6.280 ton	37.18
Verse haring	4.813 "	28.49
Verse vis	3.185 "	18.85

Voorts: conserven, ongepelde garnalen en gezouten en gerookte haring.

Naar waarde:

	frs. 1000	%	f 1000
Verse vis	23.665	51.73	1.432
Verse haring	6.612	14.45	400
Conserven	6.569	14.36	395

Hieruit blijkt, dat de mosselexport van België na de oorlog is komen te vervallen. De uitvoer van gezouten haring daarentegen is belangrijker geworden, alhoewel, tengevolge van het wegvallen van de Italiaanse markt, het kwantum over 1948 slechts 43 % van de export in het voorafgaande jaar is.

De gezouten haring die in kg uitgedrukt in 1947 met 13 % en in 1948 met 14 % de derde plaats inneemt, komt naar waarde berekend voor 1947 met 10 % op de tweede en voor 1948 met 7 % op de derde plaats te staan. De in verhouding lagere prijs van de verse haring veroorzaakt dat deze post, welke naar gewicht berekend 24 % resp. 15 % van de export vertegenwoordigt, voor wat de waarde betreft naar de derde plaats verschuift (10 %) voor wat 1947 betreft en voor 1948 met 7 % naar de vierde.

Opmerkelijk is ook, dat de vooroorlogse post verse vis (waarin ook zoetwatervis is begrepen) zowel naar gewicht als naar waarde van minder betekenis is dan de post verse vis in 1947 en 1948.

Voor Nederland waren de volgende posten de vijf belangrijkste:

	1947	% v.d. totale export	1948 (netto)	% v.d. totale export
Pekel- en steurharing	46.465 ton	40.5	44.018	39.41
Mosselen	43.690 "	38.9	41.646	37.28
Verse haring	6.799 "	5.93	8.753	7.84
Visconserven	6.493 "	5.67	5.345	4.79
Verse zeevis	4.410 "	3.85		
Bokking			4.788	4.28

Voorts: bokking resp. zeevis; zoetwatervis; oesters en garnalen.

Naar waarde:	1947		1948	
	f 1000	%	f 1000	%
Pekel- en steurharing	19.367	39.13	23.359	42.58
Visconserven	9.282	18.76	8.935	16.30
Mosselen	5.023	10.15	4.510	8.22
Verse zeevis	4.143	8.37		
Bokking			4.179	7.62
Verse haring	2.783	5.62	3.390	6.18

	1934/38	% v.d. totale export
Pekel- en steurharing	64.482 ton	44.64
Mosselen	40.801 "	28.25
Verse haring	17.887 "	12.38
Verse zeevis	8.538 "	5.91

Voorts: bokking, garnalen, zoetwatervis, ansjovis, schaal- en schelpdieren.

Naar waarde:

	f 1000	%
Pekel- en steurharing	5.399	41.46
Verse zeevis	2.245	17.24
Verse haring	1.098	8.43
Mosselen	938	7.21

Voor Nederland is de export van verse haring in 1947 en 1948 belangrijk geringer dan voor de oorlog, terwijl door de ontwikkeling van de visconservenindustrie de export van visconserven een voornamelijk plaats is gaan innemen. De betekenis van de export van visconserven blijkt bovendien uit de indeling naar waarde, waar deze producten met 19 % resp. 16 % op de tweede plaats komen.

Het product mosselen, dat in tonnen uitgedrukt de tweede plaats inneemt, heeft evenwel een dusdanig lage prijs, dat het in waarde uitgedrukt in 1947 slechts 10 % en in 1948 8 % van de totale export vertegenwoordigde.

Vergelijking van de exportcijfers van België met die van Nederland geven voor de jaren 1947 en 1948 te zien, dat de producten pekelen- en steurharing en mosselen, welke bij Nederland een zeer belangrijke plaats innemen, in België niet tot de belangrijkste exportposten gerekend mogen worden.

De hoeveelheid verse haring, welke door elk der beide landen werd geëxporteerd, kwam in 1947 vrijwel overeen. In 1948 is de Belgische export hiervan om reeds gemelde redenen belangrijk gedaald, terwijl de Nederlandse export van verse haring iets kon worden vergroot.

De export van verse vis neemt in België een belangrijker plaats in dan in Nederland.

Het is om een indruk te krijgen van de structuur van de buitenlandse handel in visserijproducten in de beide landen in de vierde plaats van belang na te gaan in welke richting de export plaats heeft.

De export van België had voor de oorlog hoofdzakelijk plaats naar Engeland, Duitsland en Frankrijk. De overige landen waarheen België exporteerde, namen slechts zeer geringe kwantums op, zodat ge-

- constateerd -

constateerd kan worden, dat de Belgische exporteurs hun afzet in hoofdzaak in de aangrenzende landen zochten.

Na de oorlog nam vooral de export naar Italië naast die der reeds genoemde landen een belangrijke plaats in, waaruit mag worden afgeleid, dat België een bredere spreiding van haar afzetgebied tracht te verkrijgen.

Nederland had voor de oorlog deze bredere spreiding van haar afzetgebied reeds gevonden, hetgeen blijkt uit het feit, dat Duitsland, België, Engeland, Frankrijk, Zweden, Verenigde Staten, Polen, Roemenië, Rusland, Litauen, Tsjecho-Slowakije en Zuid-Afrika tot de belangrijkste en jaarlijks terugkerende afzetgebieden van Nederlandse visserijproducten konden worden gerekend.

Na de oorlog zijn door de exporteurs alle krachten aangewend hun oude afzetgebieden te herkrijgen en daarenboven, zoals reeds opgemerkt, compensatie te vinden voor het verlies van het op België na belangrijkste afzetgebied voor de visserij Duitsland.

Teneinde nu enig inzicht te krijgen in de betekenis, welke de afzetgebieden voor de visserij der beide landen vormen, wordt vervolgens nagegaan, welke percentages deze landen, uitgedrukt in de totale export, innemen.

In 1947 was Engeland met  $\pm$  50 % voor België de grootste afnemer van verse zeevis. Daarop volgden Frankrijk met  $\pm$  30 % en Italië met  $\pm$  20 %. Voor het jaar 1948 nam Engeland weer de eerste plaats in met 57 %, gevolgd door Frankrijk met  $\pm$  18 % en Zwitserland met 10 %.

Voor Nederland waren België en Frankrijk de voornaamste afnemers van verse zeevis (resp. 40 % en 37 %) in het jaar 1947; Groot-Brittannië en Frankrijk met 40 % resp. 30 % in 1948.

De voornaamste afzetgebieden van Nederlandse pekel- en steurharing waren in 1947 België en de Bizone (resp. 27 % en 18 %) en in het daarop volgende jaar Duitsland (23 %), België (22 %) en Rusland (19 %).

Belgische gezouten haring werd in 1947 voornamelijk uitgevoerd naar Italië (75 %). Polen trok in 1948 74 % van dit artikel tot zich.

De mosselexport van Nederland richtte zich in 1947 en 1948 voornamelijk op Frankrijk met 55 % resp. 50 % en op België met resp. 44 % en 46 %.

De vooroorlogse Belgische uitvoer van mosselen richtte zich voor praktisch 100 % op Frankrijk.

Voor Nederland waren toen België en Frankrijk de belangrijkste afnemers van mosselen met resp. 58 % en 35 %.

Voor de oorlog voerde Nederland zijn pekel- en steurharing voor een belangrijk gedeelte uit naar België en Duitsland (resp. 32 % en 16 %).

De Belgische uitvoer van pekel- en steurharing was met een totaal van 502 ton onbelangrijk.

Uit het vorenstaande blijkt duidelijk, dat de export van Nederland belangrijker is geweest dan de uitvoer van België. Ook wanneer de wederzijdse leveranties buiten beschouwing worden gelaten, - deze vertonen overigens een vrij eenzijdig karakter, doordat de

Nederlandse leveranties aan België aanmerkelijk groter zijn dan die in omgekeerde richting - is de export van Nederland omvangrijker dan die van België.

IMPORT

Evenals bij de export zal in de eerste plaats een overzicht gegeven worden van de plaats, welke de import inneemt ten opzichte van de totale aanvoer. De gemiddelde import van de jaren 1934/38 van België bedroeg het dubbele van de gemiddelde aanvoer in die periode. Hoewel de aanvoer in België in 1947 meer dan het dubbele beliep van het gemiddelde van de jaren 1932/38 handhaafde de import in 1947 zich vrijwel op het gemiddelde niveau van de jaren 1934/38.

Hoewel de aanvoer in 1948 30 % lager werd dan het vorige jaar kon vermindering van de import voorkomen, dat het invoercijfer dat van de aanvoer, zoals voor de oorlog het geval was, zou overtreffen.

De aanvoer van Nederland in 1947 was eveneens groter dan gemiddeld voor de oorlog. De invoer evenwel daalde tot 50 %. Bij een vergroting van de aanvoer in 1948 kon het importcijfer nog iets lager komen te liggen dan in 1947.

Onderstaande cijfers lichten een en ander nader toe.

	België			Nederland		
	Aanvoer	Import	%	Aanvoer	Import	%
1934/38 gemiddeld	34.677 x)	74.200	213.97	170.172 x)	14.803	8.69
1947	80.973	68.894	85.08	235.572	7.592	3.22
1948	65.740	59.436	90.41	243.528	6.259	2.57

x) Deze cijfers geven het gemiddelde van de aanvoer in de jaren 1932 t/m 1938.

Voor de betekenis, welke de invoer heeft vergeleken bij de uitvoer mag verwezen worden naar hetgeen onder "EXPORT" is vermeld inzake het import- respectievelijk export-surplus.

Voor België waren voor de import de volgende posten de voornaamste (in volgorde van belangrijkheid):

	1947		in tonnen	1948	
	in tonnen	% v.d. totale import		in tonnen	% v.d. tot.imp.
Visconserven	30.948	44.92	Mosselen	19.441	21.74
Verse vis	12.745	18.49	Visconserven	14.783	16.53
Gezouten haring	9.001	13.60	Gez. haring	10.045	12.31
Mosselen	7.696	11.17	Verse vis	8.896	9.95
Verse haring	4.613	6.69	Verse haring	3.086	3.45
Gezouten en gedroogde vis	1.034	1.50	Oesters	1.044	1.17

Naar waarde:		1947	
	frs. 1000	%	f 1000
Visconserven	1.244.349	74.66	75.324
Verse vis	171.232	10.27	10.365
Gezouten haring	87.361	5.24	5.288
Kreften	37.834	2.27	2.290
Verse haring	28.279	1.69	1.712
Oesters	28.221	1.69	1.708

Naar waarde:		1948	
	frs. 1000	%	f 1000
Visconserven	427.925	53.17	25.898
Verse vis	124.365	15.45	7.528
Gezouten haring	94.135	11.70	5.698
Oesters	35.170	4.37	2.129
Kreften	32.786	4.07	1.984
Mosselen	29.444	3.66	1.782

Voor de oorlog was de verdeling der voornaamste posten als volgt:

	1934/38	% v.d. totale import
Mosselen	22.870 ton	30.82
Gez. en ger. haring	21.912 "	29.53
Visconserven	9.806 "	13.21
Verse vis	7.851 "	10.58
Verse haring	5.754 "	7.75
Verse sprout	2.691 "	3.62
Gez. en gedr. vis	2.001 "	2.69

Voorts: oesters en garnalen.

Naar waarde:		frs. 1000	%	f 1000
Conserven		57.271	35.57	3.467
Gez. en gedr. haring		31.906	19.81	1.931
Verse vis		31.392	19.46	1.900
Mosselen		9.496	5.89	575
Verse haring		7.251	4.50	439

Hieruit blijkt, dat in België de import van visconserven na de oorlog belangrijk groter was dan voorheen, terwijl de import van mosselen iets verminderde (voor 1947 verschilt het Belgische cijfer voor import uit Nederland sterk met het Nederlandse exportcijfer voor mosselen naar België).

De import van gezouten haring was zowel in 1947 als in 1948 aanmerkelijk lager dan gemiddeld voor de oorlog, de import van verse vis vooral in 1947 daarentegen iets groter.

Begrijpelijkwijze is de betekenis van het product mosselen voor de import in geldswaarde uitgedrukt aanzienlijk geringer dan die gerekend naar kg. Door hun hoge waarde per kg geldt voor visconserven het tegenovergestelde.

Voor Nederland waren in 1947 de volgende posten de voornaamste:

		% v.d. totale import
Zeevis	3.146 ton	41.43
Pekel- en steurharing	1.405 "	18.50



Voor 1948:			% v.d. totale import
Zeevis	3.953 ton (netto)		63.16
Stokvis	602 " "		9.62

Naar waarde:

1947	f 1000	%	frs. 1000
Zeevis	2.812	38.64	46.454
Stokvis	1.123	15.43	18.552
Kreeften	1.059	14.55	17.495
Verse paling	774	10.63	12.786

Naar waarde:

1948	f 1000	%	frs. 1000
Zeevis	4.306	49.85	71.135
Paling	1.254	14.52	20.716
Stokvis	916	10.60	15.132

Voor de oorlog waren de cijfers:

	1934/38	% v.d. totale import
Conserven	4.528 ton	30.58
Verse haring	2.333 "	15.76
Pekel- en steurharing	2.072 "	13.99
Zeevis	1.361 "	9.19

Verder: paling, stokvis, kreeft.

Naar waarde:

	f 1000	%
Conserven	1.164	33.29
Kreeften	450	12.87
Verse paling	376	10.75
Zalm	365	10.44

In Nederland had voor de oorlog ook import van visconserven plaats, welke import na de oorlog practisch nihil was.

Dat de import van zeevis in 1947, zowel als in 1948, ruim 2 x zo groot was als gemiddeld voor de oorlog, vindt zijn verklaring in het feit, dat om handelspolitieke redenen bevroren zeevis moest worden geïmporteerd.

Overigens geven de cijfers voor Nederland uitdrukking van de beperkingen, welke Nederland zich over het algemeen bij import tengevolge van de moeilijke deviezenpositie moest opleggen.

Vervolgens kan ten aanzien van de spreiding van de landen, waaruit geïmporteerd wordt de volgende samenstelling worden gegeven, waarbij tussen ( ) uitsluitend de belangrijkste vissoorten zijn aangegeven.

In 1947 waren voor België, Nederland met 32.89 % (voornamelijk haring, mosselen en zeevis), Portugal met 25.24 % (visconserven), Denemarken met 13.85 % (voornamelijk zeevis), Noorwegen met 10.33 % (voornamelijk haring en zeevis) en de Ver. Staten met 1.28 % (visconserven) de voornaamste leveranciers.

In 1948 waren dit resp. Nederland met 56.51 % (voornamelijk mosselen en haring), Portugal met 15.26 % (visconserven), Denemarken met 13.62 % (zeevis) en Noorwegen met 4.75 % (verse haring).

Voor Nederland was in 1947 vooral Noorwegen met voornamelijk verse zeevis-en-pekelen- en steurharing als leverancier van belang (71.79 %).

In 1948 waren IJsland met zeevis (49.46 %) en Noorwegen met zeevis en stokvis (25.26 %) de voornaamste leveranciers.

In de jaren 1934/38 was de gemiddelde import als volgt verdeeld:

a. voor België:

Nederland 64.64 % (haring en zeevis);  
Gr. Brittannië 9.21 % (haring en sprot);  
Noorwegen 6.39 % (haring en zeevis);  
Japan 5.55 % (visconserven);  
Denemarken 3.90 % (zeevis);  
Portugal 3.26 % (visconserven);  
Ver. Staten 1.80 % (visconserven);

b. voor Nederland:

Noorwegen 33.93 % (haring en verse zeevis);  
Gr. Brittannië 18.09 % (gez. kabeljauw);  
Ver. Staten 9.03 % (visconserven);  
België/Luxemburg 6.84 % (verse haring en mosselen).

Tenslotte kan worden samengevat, dat de export van visserijproducten voor Nederland in het algemeen een onlosmakelijk geheel vormt in de structuur van de gehele Nederlandse visserijsector.

Voor België is de export in belangrijke mate nog een middel om de binnenlandse markt te ontlasten van te grote hoeveelheden vis, dan wel bepaalde soorten, waarvoor geen afzetmogelijkheden aanwezig zijn.

De import van België dient als noodzakelijke aanvulling van de eigen aanvoer. Voor Nederland kan de import beperkt blijven tot visserijproducten, welke in eigen productie niet in voldoende sorteringen verkregen worden.

Reglementering bij de in- en uitvoer.

Belgisch rapport 216.

Nederlands rapport 510.

De buitenlandse handel in visserijproducten, welke zowel in België als in Nederland wordt beheerst door handelsaccorden, is in beide landen gebonden aan een stelsel van import- en exportvergunningen resp. -machtigingen.

Door dit systeem is het mogelijk een contingentenadministratie te voeren, waardoor enerzijds de im- en export volkomen in de hand kan worden gehouden en anderzijds een regelmatige en snelle controle op de mate van uitputting van de handelsverdragen wordt verkregen. Het stelsel van im- en exportvergunningen en een daaraan verbonden contingentenadministratie biedt de mogelijkheid bepaalde voorwaarden bij de afgifte van de vergunningen voor de im- en export te verbinden ten aanzien van hoeveelheden, prijzen, kwaliteit, de richting van de export c.q. van de import en het tijdstip van in- en uitvoer. Verder kunnen vergunningen worden geweigerd, o.a. indien de im- c.q. exporteur niet aan gestelde eisen voldoet of wanneer im- en export ongewenst wordt geacht.

De Belgische vergunningen worden uitgereikt door de Centrale Dienst voor Contingenten en Vergunningen, welke ressorteert onder het Ministerie van Economische Zaken op advies van een Interministeriële Commissie, waarin vertegenwoordigers zetelen van het Ministerie van Economische Zaken, van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en van het Ministerie van Verkeerswezen (Bestuur van het Zeewezen), alsook van Belgisch Luxemburgs Wisselinstituut. De algemene te volgen richtlijnen worden gegeven door de Sub-Commissie der Tolaangelegenheden en der Vergunningen van de Interministeriële Economische Commissie. Genoemde Commissies zijn uitsluitend samengesteld uit ambtenaren van de Openbare Besturen.

Opgemerkt zij, dat de Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, van de Vishandel en van de Visnijverheid, als representant van de Belgische beroepsgroeperingen door het Bestuur van het Zeewezen wordt geraadpleegd omtrent de im- en export van visserijproducten.

In Nederland worden de betreffende machtigingen verleend door het Bedrijfschap voor Visserijproducten, welk Bedrijfschap monopoliehouder is in de zin van het Monopoliebesluit Voedselvoorziening. Daar het Bedrijfschap, zoals bekend, tevens verordenende bevoegdheid heeft, kan het, b.v. ten aanzien van minimum exportprijzen, aan zijn maatregelen publiekrechtelijk karakter verlenen. Tevens is het Bedrijfschap gedelegeerde van de Centrale Dienst voor In- en Uitvoer ten aanzien van de onder hem ressorterende producten, in welke hoedanigheid het een contingentenadministratie voert en de deviezenverantwoording heeft over de visserijsector.

Op het gebied van de voedselvoorziening wordt de in- en uitvoerpolitiek van de verschillende Bedrijfschappen gecoördineerd in het Regeringscommissariaat voor Buitenlandse Agrarische Aangelegenheden, terwijl de voedselvoorzieningssector met die van de industrie weer zijn coördinering vindt in Bureau Buitenlandse Economische Betrekkingen -

kingen, hetwelk weliswaar onder het Ministerie van Economische Zaken werkt, doch in feite interdepartementaal optreedt.

Nederland kent geen uitzondering op de regel, dat im- en export slechts kan geschieden op machtigingen.

In België echter kan de invoer van sommige artikelen, b.v. oesters, geschieden op een eenvoudige "verklaring van invoer". Volledigheidshalve zij bovendien medegedeeld, dat vergunningen voor de invoer van verse vis mogen worden afgegeven zonder dat steeds advies is gevraagd aan bovenvermelde Interministeriële Commissie.

In België kunnen in principe alle handelaren, die in het handelsregister zijn ingeschreven, aan de buitenlandse handel in visserijproducten deelnemen.

In Nederland is deze handel in beginsel toegestaan aan alle groot-handelaren in vis, die door het Bedrijfschap voor Visserijproducten als zodanig zijn erkend.

Er bestaan tussen België en Nederland wat het in- en uitvoervergunningensysteem betreft, inzake de uitgifte daarvan geen essentiële verschillen met dien verstande echter, dat in Nederland aan de uitgifte bijzondere voorwaarden kunnen worden verbonden, hetgeen in België niet steeds mogelijk is zonder wetswijziging.

CONTROLEMAATREGELEN BETREFFENDE KWALITEIT EN KWANTITEIT  
BIJ DE BUITENLANDSE HANDEL.

Belgisch rapport : 21/6

Nederlands rapport : 351

België kent geen bijzondere controlemaatregelen wat betreft de kwaliteit van visserijproducten. Alleen de algemene reglementering betreffende de gezondheidstoestand van voedingsmiddelen is van toepassing.

In dit verband worde gewezen op het verbod van aanwending van boorzuur. De Rijksinspecteurs en controleurs laten de invoer en verkoop van garnalen, welke boriumverbindingen bevatten slechts toe, indien deze verbindingen, wat het gehalte aan boorzuur betreft, niet meer dan  $\frac{1}{2}$  % van het gewicht van de waar uitmaken.

In Nederland bestaan op het gebied van de export van visserijproducten ter zake van kwaliteitscontrole en gewichtscontrole de volgende regelingen:

Uit te voeren haring wordt gecontroleerd met betrekking tot het gebruikte fust, de hoeveelheid vis, welke daarin is verpakt en de soort van haring. Het te gebruiken fust moet aan voorgeschreven afmetingen voldoen en/of een vastgestelde liter-inhoud hebben. Daarbij moet dit fust een minimum netto visgewicht inhouden. Dit laatste komt tot uitdrukking in de aan te brengen stempelmerken, welke bovendien de maat der tonnen of van het andere gebruikte fust aangeven, alsmede of in de tonnen volle haring, steurharing of wel hommers zijn verpakt.

De controle op de kwaliteit van bokking geschiedt door de controleurs van de Dienst van de Nederlandse Haringcontrole, die als zodanig een aanstelling als keurmeester bezitten. Op verzoek worden voor bokking certificaten door bovengenoemde Dienst afgegeven.

Voorts bestaat een facultatieve keuring voor gezouten haring. Certificaten worden alleen afgegeven, indien volgens het oordeel van de controleurs de haring voldoet aan de door hen op grond van de hun verstrekte instructies te stellen eisen.

Ten aanzien van de oesters en ook van de mosselen, worden zo nodig certificaten van onbesmetheid uitgegeven door het bacteriologisch station van het Bestuur van de Visserij op de Zeeuwse Stroom en door het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek voor zover betreft de mosselen, afkomstig uit de Waddenzee, indien het importerende land eist, dat deze producten afkomstig zijn van gronden, welke niet besmet zijn. Teneinde de zuiverheid van de geleverde oesters te behouden, is voorts door het Bestuur van de Visserij op de Zeeuwse Stroom bepaald, dat oesters slechts in nieuw fust mogen worden verzonden.

Visconserven mogen slechts dan worden uitgevoerd, indien monsters van de betreffende partijen zijn goedgekeurd door de door het Bedrijfschap voor Visserijproducten in overleg met de Ondervakgroep Visconservenfabrieken ingestelde Commissie tot het Beoordelen van Visconserven. Bovendien kan het Bedrijfschap in voorkomende gevallen monsters bacteriologisch en door middel van een broedstoofproef doen onderzoeken.

De visconservenfabrieken worden voorts geregeld door ambtenaren van

het Bedrijfschap voor Visserijproducten bezocht, waarbij controle gehouden wordt op het gewicht der conserven, de hygiënische toestand van het bedrijf, enz.

Vermeld zij nog, dat het Bedrijfschap bevoegd is nadere kwaliteitseisen voor visserijproducten vast te stellen. Ingevolge de onlangs vastgestelde Verordening Kwaliteitseisen bij Uitvoer van Visserijproducten 1948 is de export van visserijproducten, welke niet voldoen aan bepaalde door het Bedrijfschap nader te stellen eisen (onder meer ten aanzien van kwaliteit en sortering) verboden.

Nader bezien zal moeten worden, welke maatregelen ten aanzien van de kwaliteits- en kwantiteitscontrole op het gebied van de buitenlandse handel door de beide landen gemeenschappelijk kunnen worden genomen.

DE VISINDUSTRIE

Belgisch rapport 21/8.  
Nederlandse rapporten 540 en 351.

In beide landen bestaan drie soorten van visindustrie:  
conservenfabrieken, rokerijen en inleggerijen.

Terwijl in België omzeggens geen uitbreiding van de conservennijverheid te melden is, werd het aantal der conservenfabrieken ondanks het remmend Bedrijfsvergunningenbesluit 1941 en het gevoelig tekort aan blik in Nederland aanzienlijk opgevoerd. Het gemiddeld aantal te werk gestelde arbeidskrachten is echter merkkelijk hoger in België dan in Nederland (133 tegenover 58). De industrialisatie is verder doorgedreven in België. Dit laatste land heeft slechts een geringe verwerking van mosselen terwijl Nederland 12 fabrieken die uitsluitend dit product behandelen in werking heeft.

De huidige productie van de conservenfabrieken is 6 à 7000 ton in Nederland en 5 à 6000 ton in België. Hierbij wordt genoteerd dat de productiecapaciteit van beide landen groter is.

Het aantal rokerijen in Nederland bedraagt het dubbele van dit in België. De productie vertoont echter niet dezelfde verhouding : in Nederland 18.000 ton, in België 13.000 ton. De reden hiervan is te vinden in de relatief groter belangrijkheid van iedere rokerij in België : gemiddeld 40 werknemers per rokerij tegenover 15 in Nederland.

Bij uitzondering van paling - die alleen in Nederland wordt gerookt-bewerken beide landen vrijwel dezelfde vissoorten.

Hetzelfde verschijnsel doet zich voor bij de inleggerijen : alhoewel hun aantal in Nederland groter is (150) dan in België (115), is het aantal tewerkgestelden er geringer (1200) dan in dit laatste land (1500). De jaarproductie van beide landen is ongeveer gelijk.

Nederland kent nog steeds de toepassing van het Bedrijfsvergunningenbesluit 1941 krachtens welk de oprichting of uitbreiding van bedrijven aan een vergunning van de Minister onderworpen is. In België worden dergelijke maatregelen niet toegepast : de Minister van Economische Zaken is nochtans gemachtigd bij besluitwet van 22-1-1945 betreffende het beteugelen van elke inbreuk op de reglementering betreffende de bevoorrading van het land eventueel vestigingsvoorwaarden op te leggen. Dit is tot nog toe voor de visserijsector niet geschied.

België bezit tot heden niet een contrôle op de kwaliteit en de kwantiteit die dezelfde waarborgen biedt als deze in Nederland zoals uiteengezet in rapport N° 351.

C.

CONCLUSIES.



CONCLUSIES.

I. Bestuursorganen.

De diensten en organisaties, welke in beide landen zich met visserij-aangelegenheden bezig houden zijn verschillend in opzet, waardoor de gecoördineerde werkzaamheid in de visserijsector kan worden bemoeilijkt.

II. Beroepsopleiding.

De tendenzen voor de opleiding voor de zeevisserij zijn in beide landen gelijk; zowel in Nederland als in België worden wettelijke eisen gesteld betreffende de kennis van het hogere personeel. Beide landen hebben opleidingsscholen en van staatswege ingestelde diploma's, terwijl ook zekere eisen van dienstdtijd worden gesteld. In verband met het bevorderen van de onderlinge uitwisseling van arbeiders verdient het aanbeveling de bestaande verschillen nader te bestuderen en zo nodig op te heffen. Deze verschillen vormen overigens geen beletsel voor het totstandkomen van de Economische Unie.

Hoewel België geen beroepsopleiding voor vishandelaren kent, wordt aldaar in visserijkringen het belang van een dergelijke opleiding ingezien. In België ware te overwegen in hoeverre het Nederlandse systeem nagevolgd zou kunnen worden.

III. De Sociale Toestanden in de Visserij.

Merkelijke verschillen houden ongelijke exploitatievoorwaarden in stand die niet alleen hun weerslag hebben op de rentabiliteit der bedrijven, doch tevens op de lonen en de levensvoorwaarden van de betrokken werknemers.

IV. Statistiek.

Ten aanzien van de statistiek bestaat in beide landen een grote overeenkomst. Het verdient evenwel aanbeveling de statistiek van de visserysvloot naar het aantal P.K. in te delen en wel in 7 scheepsklassen, volgens onderstaand schema:

I	II	III	IV	V	VI	VII
0 - 79	80 - 119	120 - 239	240 - 349	350 - 499	500 - 799	groter dan 800

Na te gaan ware of Nederland de aanvoerstatistieken kan indelen naar de paardekracht der vaartuigen, de zee- en visdagen, dan wel naar visgrond en per klasse van vaartuigen.

Bij de statistieken van in-, uit- en doorvoer ware overeenstemming te bereiken over het gebruik van bruto-, dan wel netto-cijfers.

Ter unificatie van de naamlijst der vissoorten wordt in overweging gegeven de volgorde en de benaming vast te stellen overeenkomstig het op de pagina's 24 en 25 van dit rapport gedane voorstel.

Het is gewenst, doch niet noodzakelijk, dat bij de totstandkoming der Economische Unie in de beide landen eenzelfde systeem bij de sortering van de vissoorten wordt gebezigd.

#### V. Coöperaties.

De geringe verschilpunten op dit gebied vormen geen hinderpaal voor de verwezenlijking van de Unie.

#### VI. Vloot, exploitatievormen, aanvoer.

##### a. Vloot.

De tonnenmaat per eenheid is in 1948, vergeleken met 1938, toegenomen voor alle Nederlandse schepen, uitgenomen de stoomloggers, voor welke schepen het gemiddelde tonnage nagenoeg gelijk bleef. De toename in België betreft alleen de schepen van de klassen "240 - 499 pk" en "500 pk en groter". Daarentegen verminderde de tonnenmaat per eenheid voor de Belgische schepen van de typen "0 - 79 pk", "80 - 119 pk" en "120 - 239 pk".

In Nederland is opvallend grote toename bij de motortrawlers waar te nemen, zowel wat aantal als wat tonnenmaat betreft. Ter beoordeling van deze hoge procentuele toename zij vermeld, dat het aantal schepen van dit type in 1948 8 bedroeg, tegenover 4 in 1938.

Het feit, dat de vissersvloot in Nederland eind 1948 een geringer aantal stoomloggers telt dan eind 1938, moet worden geweten aan het feit, dat de stoomlogger niet meer als een modern scheepstype wordt beschouwd. Dezelfde reden heeft in België geleid tot het verschijnsel, dat veel verloren gegane garnalenschepen niet zijn herbouwd, omdat dit type vaartuig niet rendabel wordt geacht, welke opvatting strookt met die in Nederland. In België overschrijdt de vloot van de typen "240 - 499 pk" en "500 pk en groter" haar vooroorlogse sterkte. Deze schepen vissen in hoofdzaak buiten de beschermde Noordzee-zône.

De omvang van de vloot in beide landen beschouwende kan worden geconcludeerd, dat, ook al ligt de verhouding van het aantal op het ogenblik voor Nederland ongunstiger dan voor 1940, dit op zichzelf geen beletsel kan vormen voor de totstandkoming van de Economische Unie.

##### b. Exploitatievormen.

Hoewel de benaming van de vorm waaronder rederijen in beide landen worden geëxploiteerd, verschilt, vertonen de feitelijke vormen veel overeenkomst. Deze verschillen vormen op zichzelf geen hinderpaal voor het totstandkomen van de Economische Unie, terwijl ook geen noodzaak aanwezig wordt geacht rechtsvormen over te nemen van het partnerland.

##### c. Aanvoer.

In Nederland nemen de trawlvisserij en de drijfnetvisserij, gerekend naar het aantal kg. dat jaarlijks wordt aangevoerd, een vrijwel gelijke plaats in.

De aanvoer van pelagische vis, voornamelijk uit haring bestaande, is beïndrukkend groter dan de aanvoer van bodemvis. De haringproductie van de drijfnetvisserij is belangrijker dan die der visserij met de trawl. De schol vertengewoondigt ruim 1/3 van de bodemvisproductie.

In België wordt de drijfnetvisserij niet uitgeoefend. De trawlvisserij neemt daar de belangrijkste plaats in. In tegenstelling tot Nederland is de aanvoer van bodemvis belangrijker dan die van pelagische vis, waaronder ook hier overwegend haring wordt begrepen.

De aanvoer van kabeljauw vormt 20% van die van bodemvis.

Met het oog op de consequenties, welke het totstandkomen van de Economische Unie voor de haringvisserij en voor de binnen- en buitenlandse handel in haring der beide landen met zich brengt, verdient het aanbeveling de samenhang tussen ijle en volle haring en verse en gezouten haring nader te bezien.

De garnalenvisserij kan zowel wat productie als afzet betreft, evenals dit thans het geval is, tot voor vissers en handelaren grote moeilijkheden aanleiding geven.

Daar België ook thans een zeer belangrijk afzetgebied voor oesters en mosselen vormt, kan niet worden verwacht dat het totstandkomen van de Economische Unie belangrijke wijzigingen zal veroorzaken.

#### VII. Reglementering der productie.

De verschillen in technische en economische reglementering betekenen geen onoverkomelijke moeilijkheden voor de Unie, doch het verdient aanbeveling deze te doen verdwijnen ter verkrijging van gelijke voorwaarden.

#### VIII. De binnenlandse afzet.

De verkoopsystemen en de wijze van transport zijn in beide landen ongeveer hetzelfde. Ten aanzien van de keuring van vis - zowel van verse als van geconserveerde - bestaan verschillen. Gelijkheid te dezen aanzien wordt aanbevolen, opdat de vrije uitwisseling van goederen niet in de weg wordt gestaan.

#### IX. Invoer en uitvoer.

De export van visserijproducten maakt voor Nederland in het algemeen een onlosmakelijk deel uit van de structuur van de gehele Nederlandse visserijsector.

Voor België is de export in belangrijke mate nog een middel om de binnenlandse markt te ontlasten van te grote hoeveelheden vis, dan wel bepaalde soorten, waarvoor geen afzetmogelijkheden aanwezig zijn. De import van België dient als noodzakelijke aanvulling van de eigen aanvoer. Voor Nederland kan de import beperkt blijven tot visserijproducten, welke in eigen productie niet in voldoende sorteringen verkregen worden.

#### X. Reglementering bij de in- en uitvoer.

Er bestaan tussen België en Nederland wat het in- en uitvoervergunningensysteem betreft, inzake de uitgifte daarvan, geen essentiële verschillen, met dien verstande echter dat in Nederland aan de uitgifte bijzondere voorwaarden kunnen worden verbonden, hetgeen in België niet steeds mogelijk is zonder wetswijziging.

In beide landen is als principe aanvaard, dat de export en de import wordt verzorgd door de handel, welke zelfstandig en individueel optreedt. Voor wat Nederland betreft zij er op gewezen, dat voorzover handelszaken worden gedaan met landen, waar een gecentraliseerde in- en uitvoer bestaat, de handel met zulke landen in gecentraliseerd verband moet worden uitgeoefend.

In België bestaat een zodanige differentie in de houding ten opzichte van kopende of verkopende landen niet.

Voor wat betreft de prijzen waarvoor wordt geëxporteerd, bestaat in Nederland het systeem dat ten aanzien van verschillende producten, minimum-exportprijzen zijn vastgesteld, welk stelsel men in België niet kent.

Het verdient aanbeveling tot meer harmonisering te dezen aanzien in de im- en export-politiek van beide landen te geraken.

#### XI. Contrôlemaatregelen betreffende kwaliteit en kwantiteit bij de buitenlandse handel.

België kent geen bijzondere controlemaatregelen wat betreft de kwaliteit van visserijproducten; alleen de algemene reglementering betreffende de gezondheidstoestand van voedingsmiddelen is van toepassing. Nederland oefent controle uit op de kwaliteit van bokking, oesters, mosselen en visconserven, terwijl gewichtscontrole wordt uitgeoefend op de uit te voeren haring.

In verband met een gezamenlijke visserijpolitiek is het treffen van gelijke maatregelen ten aanzien van de kwaliteits- en kwantiteitscontrole op het gebied van de buitenlandse handel noodzakelijk.

#### XII. De visindustrie.

De investeringsmogelijkheden verschillen in beide landen. Onvoorzichtige uitbreiding kan in de Economische Unie leiden tot een overproductie die beide landen kan schaden. Coordinatie van maatregelen lijkt onontbeerlijk.

