

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 531

van **BART DOCHY**

datum: 28 april 2020

aan **HILDE CREVITS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW

Nederlandse vissersschepen in Belgische territoriale wateren - Inspectie vermogen

Het gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB) is van kracht in de Belgische visserijzone waarvan de grenzen overeenkomen met de Exclusief Economische zone. In deze zone valt het uitoefenen van de visserijactiviteit onder de rechtsmacht van België waarbij visserij een Vlaamse bevoegdheid is.

Er wordt ook rekening gehouden met buitenlandse vaartuigen, hetgeen voortvloeit uit het GVB en de toepasselijke internationale reglementering.

In de territoriale wateren (de zone vanaf de gemiddelde laagwaterlijn tot 12 nautische mijl (nm)) wordt de visserij geregeld door de nationale wetgeving. Deze bepaalt dat vissersschepen tussen 0 en 12 nm geen vermogen mogen hebben boven 221 kW en tussen de 0 en 3 nm moeten de schepen onder 70 GT (gross tonnage) blijven.

In de territoriale wateren wordt de visserij exclusief voorbehouden aan Belgische vissers, al zijn er onder bepaalde voorwaarden eveneens Franse en Nederlandse vissers toegelaten op basis van multilaterale overeenkomsten. Het verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie geeft Nederlandse vissers ongelimiteerde rechten voor het vissen in de Belgische territoriale zone. Daarnaast is er de Belgisch-Franse overeenkomst over de visvangst op ijle haring en sprout in de Franse en Belgische territoriale wateren. Deze geeft Franse vissersschepen, onder bepaalde voorwaarden, toelating tot het vangen van sprout en haring in de zone tussen 3 en 12 nm vanaf de basislijn.

Vanuit de Vlaamse visserij horen we de opmerking dat grote Nederlandse Eurokotters onze kust afvissen met mogelijk meer dan de toegelaten 300pk (221kW). Het zou gaan om grote Eurokotters die de tong aan onze kust tot 3 mijl van de laagwaterlijn ophalen terwijl men binnen de 12-mijlszone niet mag vissen.

1. Klopt het dat het verboden is voor Nederlandse kotters met meer dan 221 kW om binnen de territoriale wateren te vissen?
2. Hoe vindt de controle plaats door de inspectie en hoeveel Nederlandse kotters werden gecontroleerd? Wat zijn de resultaten?
3. Is er een mogelijkheid om de werkelijke kW af te toetsen met de informatie die op de documenten staat?

4. Zullen er bijkomende controles uitgevoerd worden om een mogelijk misbruik tegen te gaan?
5. Vorig jaar bleek dat de Nederlandse overheid al minstens 10 jaar nauwelijks optrad tegen kustvissers die frauderen met hun scheepsvermogen.

Hoe is de situatie nu? Is zij ondertussen reeds enigszins verbeterd?

HILDE CREVITS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW

ANTWOORD

op vraag nr. 531 van 28 april 2020

van **BART DOCHY**

1. Er geldt inderdaad een visverbod in de Belgische territoriale wateren voor boomkorvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 221 kW. Dit verbod is zowel op Nederlandse als op Belgische boomkorvaartuigen van toepassing.
2. Voor de fysieke controle van visserijactiviteiten op zee werkt het Departement Landbouw en Visserij samen met eenheden van de Belgische Marine. Er wordt daarbij o.a. gebruikgemaakt van een multifunctioneel vaartuig van de DAB-Vloot. Occasioneel wordt er ook samengewerkt met andere diensten voor de uitvoering van controles op zee, met name met de scheepvaartpolitie en de maritieme brigade van de douane. Deze diensten zijn vrij regelmatig op zee. Ook via luchtwaarnemingen wordt het verbod tot toegang tot de Belgische territoriale wateren afgedwongen. Hiervoor wordt een beroep gedaan op een vliegtuig dat door het Koninklijk Belgisch instituut voor Natuurwetenschappen wordt ingezet voor de bestrijding van mariene pollutie. Het departement huurt dit vliegtuig met als specifiek doel de toegang tot de Belgische wateren te controleren. Tijdens het jaar 2019 werden drie Nederlandse vissersvaartuigen op basis van luchtwaarnemingen geverbaliseerd voor visserijactiviteiten in een voor hen verboden Belgische visserijzone.
3. De controle van het werkelijke vermogen van een motor gebeurt tijdens de jaarlijkse keuring die aan het bekomen van het certificaat van deugdelijkheid voorafgaat. Deze keuring en het afgeven van het certificaat van deugdelijkheid is een bevoegdheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Een controle van het werkelijke motorvermogen tijdens het vissen op zee, ligt erg moeilijk. De uitvoeringsverordening (EU) Nr. 404/2011 van de Commissie van 8 april 2011 houdende bepalingen voor de uitvoering van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad tot vaststelling van een communautaire controleregeling bepaalt hoe zo'n fysieke controle moet gebeuren. Het gaat om een omslachtige en tijdrovende interventie, waarbij rekening moet gehouden worden met een (gedeeltelijke) ontmanteling van de motoren. Om veiligheidsredenen kan zoiets enkel binnen de beschermde omgeving van een haven gebeuren en nooit op volle zee.
4. Het Departement Landbouw en Visserij heeft het initiatief genomen om de interne technische kennis over motorvermogens verder uit te breiden en nog nauwer samen te werken met de FOD Mobiliteit en Vervoer die de certificering van de motorvermogens voor binnenlandse vaartuigen afhandelt. Daarnaast werd het visserijcontroleteam met een extra controleur versterkt, wat een positief effect zal hebben op het aantal controles op de visserijactiviteiten in het algemeen.
5. Deze problematiek werd met Nederlandse collega's besproken tijdens een bilateraal overleg tussen beide diensten op 3 maart 2020. De Nederlandse collega's toonden aan dat enkele Nederlandse vaartuigen, waarover twijfel rond het motorvermogen bestond, gecontroleerd werden en inmiddels zijn aangepast in overeenkomst met de wetgeving.