

Ondersteuningsfonds voor Visserij In Transitie (OVIS)

Beleidstekst: *“DE BELGISCHE VISSERIJ, perspectieven voor de toekomst.”*

1. Inleiding

Economische activiteiten hebben slechts een toekomst in de mate dat ze duurzaam zijn, en dat houdt in dat er aandacht besteed wordt aan economische, ecologische en sociale aspecten van de activiteit. Dat geldt ook voor de visserij.

De visserij heeft nood aan innovatie, aan verandering in zowel technische aspecten als in het management. Op die manier moet de impact op het mariene milieu verminderd worden. Minder bodemberoering, selectiever vissen, hogere energie-efficiëntie, veiligheid, vernieuwing, etc. zijn sleutelbegrippen.

Hoewel niet altijd door de samenleving geweten en erkend, is de visserij daar al een hele tijd mee bezig en zijn er reeds heel wat stappen gezet. Maar er is nog een lange weg af te leggen. In 2015 hebben een aantal partners uit de visserij ‘vistraject’ opgemaakt. Het ging om een project dat de transitie naar een meer duurzame visserij moest ondersteunen, sturen, en stimuleren.

Intussen zijn wij een aantal jaren verder, en de context waarbinnen de visserij zich bevindt, heeft grondige veranderingen ondergaan. Er zijn nieuwe uitdagingen bijgekomen, waarvoor een vernieuwde aanpak noodzakelijk is.

De beslissing van het Verenigd Koninkrijk om uit de EU te stappen (Brexit) heeft een grote impact hebben op de West-Europese visserijactiviteiten. Een groot aandeel van de visgronden liggen immers in de exclusieve visserijzone. Mede door het feit dat tijdens de onderhandelingen tussen de EU en het Verenigd Koninkrijk de visserij niet als onderdeel van de onderhandelingen werd aanzien dreigen de gevolgen voor de Europese visindustrie bijzonder groot te worden met o.a. de invoering van toegangscontroles en diverse heffingen.

Ruim vijftig percent van onze visgebieden liggen in Britse wateren, in het slechtste geval leidt de Brexit tot een verbod om te vissen in bepaalde gebieden. Bilaterale afspraken zullen er voor moeten zorgen dat wij toch in de Britse wateren kunnen blijven vissen. Maar vissers uit landen die die uit de EU-Gemeenschap stappen, hoeven zich niet langer te richten naar Europese normen en wetten in kader van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid.

Ook de visveilingen en de visverwerkende bedrijven zullen de gevolgen van het nieuwe beleid sterk voelen. Het Verenigd Koninkrijk wordt voor hen plots een ‘derde land’ waardoor regels m.b.t. de toegangscontroles en heffingen weer van toepassing zullen zijn.

De ganse visserijsector moet op zoek naar antwoorden op de uitdagingen omwille van Brexit. Ze zullen zowel van urgente als van structurele aard moeten zijn om de woelige tijden die op de visserij afkomen te doorstaan. De visserij heeft nood aan innovatie en verandering zowel in technische aspecten als op vlak van management.

2. OVIS als instrument.

Het operationeel programma EFMZV (2014-2020) is voornamelijk gericht op maatregelen inzake veiligheid, op welzijn van vissers “aan boord”, op de ontwikkeling van aquacultuur en op het behoud en herstel van het mariene milieu.

Socio-economische vraagstukken als het arbeidsmarktbeleid, opleiding- en vorming, psychosociale problemen in de vissersgemeenschappen, etc. hebben in dit programma weinig of geen aandacht gekregen ondanks het feit dat zij een onlosmakelijk deel uitmaken van het overlevingsproces van deze sector.

De aanhoudende schaarste van vissers op de arbeidsmarkt zal ontegensprekelijk aanleiding geven tot een instroom van buitenlandse bemanningsleden. Dit proces begon reeds al een decennium geleden, met voornamelijk de instroom van vissers uit de ons omliggende landen. De ratificatie van bepaalde internationale conventies zoals de STCW-F en de ILO 188 zullen dit proces begeleiden en moeten borg staan dat de bedrijfsvoering binnen de wettelijke minima geschied.

Ondertussen hebben de sociale partners en de betrokken overheden de handen in elkaar geslagen en de vzw OVIS (Ondersteuningsfonds voor Visserij in Transitie) opgericht, met de bedoeling samen de uitdagingen aan te pakken via de uitvoering van projecten ingediend in kader van (al dan niet) gerichte calls.

3. Innovatie als rode draad

Nu wij op een kruispunt staan voor de visserij moeten we kiezen voor structurele aanpassingen van de sector. Innovatie en innoverend ondernemen zijn daarbij sleutelbegrippen. In alle domeinen moeten we op zoek naar vernieuwende mogelijkheden en toepassingen om de visserij toekomstgericht te doen evolueren, om de nodige transitie te realiseren. Vanuit het gegeven “meten is weten” moet innovatie gestoeld zijn op toegepast wetenschappelijk onderzoek, op relevante en wetenschappelijke data. Marktdeelnemers moeten zoveel als mogelijk betrokken worden bij de gegevensverzameling.

Het moet de intentie zijn dat de resultaten afkomstig uit innovatieve en/of vernieuwende projecten doorgang vinden naar alle vaartuigen van de visserijvloot.

Resultaten van innovatieve en/of vernieuwende projecten moeten doorstroming krijgen in de vaartuigen. De manier waarop onderzoeksresultaten geïmplementeerd zullen worden moet deel uitmaken van de projectbeschrijving. Het opstarten van kenniskringen waarbij kleinere groepen van reders en vissers intensief betrokken worden bij de implementatie van de resultaten van projecten zijn een te hanteren werkwijze.

De vzw OVIS werd ook in het leven geroepen om innovatieve projecten te ondersteunen met aandacht voor de belangen voor de werknemers en werkgevers uit de sector, én met concrete doelstellingen die de arbeidsomstandigheden voor de werknemers uit de visserijsector verbeteren.

OVIS zal de projectaanvragen screenen op het al dan niet innovatief zijn van de voorstellen. Goedgekeurde projecten zullen steun genieten voor de realisatie.

4. Transitie naar een duurzaam visserijbeheer:

Het Vernieuwd Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) dat in 2014 van start ging heeft duidelijke krijtlijnen uitgezet. De Europese mariene strategie werd erop gericht om uiterlijk in 2020 een goede milieutoestand in alle mariene wateren van de EU te bereiken, inclusief een goede toestand van de visbestanden. Een duurzaam beheer van visbestanden waarbij de visbestanden zich binnen veilige grenzen bevinden zal ertoe leiden dat er stabielere en grotere vangsten gerealiseerd kunnen worden.

De basisopdracht is het halen van de maximale duurzame opbrengst. Dit is de maximale vangst die ieder jaar uit een visbestand gehaald kan worden zonder dat het vermogen van het bestand om voor de

toekomst weer aan te groeien, gevaar loopt. TAC's (incl. Real Time Closures), langetermijnbeheerplannen en technische maatregelen die op EU-niveau vastgelegd worden, blijken goede instrumenten om de maximale duurzame opbrengst te realiseren.

Fundamenteel is dat beslissingen in dit verband wetenschappelijk onderbouwd moeten zijn. Alsook moeten er inspanningen gedaan worden om het aantal stocks waarvoor degelijke data ontbreken te doen verminderen. Partnerschappen tussen overheid, wetenschappers en bovenal vissers uit de betrokken visgebieden, zijn in deze context essentieel.

Meer dan ooit hebben alle nationale actoren er belang bij om met Europese partners tot consensus te komen over de zeevisserijmogelijkheden, die beantwoordt aan concrete doelstellingen. De beschikbare middelen moeten dit beleid ondersteunen en realiseerbaar maken, maar ook zorgen voor een 'level playing field' over de grenzen heen, en voor iedereen.

Vanaf 1 januari 2019 geldt de aanlandingsplicht voor alle quotasoorten. Behoudens enkele uitzonderingen moet alle vis die gevangen wordt, aan wal worden gebracht. Dit vergt voor de vissers een grote aanpassing. Er moet maximaal gestreefd worden naar selectief vissen. De aanlandingsplicht is nieuw en meteen héél streng. Het is noodzakelijk dat de invloed van deze maatregelen op o.a. de stocks van dichtbij wetenschappelijk gevolgd wordt.

Nieuwe activiteiten op zee moeten kunnen getoetst worden op hun impact op de visserij. Open ruimte is noodzakelijk om bij visserijactiviteiten de meest duurzame visgronden te identificeren. Specifieke zones die worden voorzien voor energieopwekking en -opslag, 'stopcontacten', kabellegging, aggregatenwinning, baggerstortzones en munitieopslag zijn gebieden waar de visserij teruggedrongen wordt. Dit gegeven dient bekeken m.b.t. de effecten die dit heeft op onze zeevissers en mogelijke alternatieven voor hen.

De Europese visserijsector heeft zich sinds de uitslag van het Brexit-referendum gegroepeerd in de European Fisheries Association (EUFA), met als bedoeling om gezamenlijk te strijden voor het behoud van visgronden en van de bestaande quotaregeling. Begin 2019 ziet het er naar uit dat een uitstel van de Brexit zich opdringt. Desalniettemin is de visserijsector genoodzaakt om het voorbereidende werk in samenwerking met EUFA verder te zetten.

Ook andere bedrijven binnen de visindustrie moeten zich voorbereiden op de impact van de Brexit met verstrengde toegangscontroles, de noodzaak om op zoek te gaan naar nieuwe afzetmarkten, nieuwe logistieke uitdagingen. ...

Mocht de Brexit leiden tot een verbod op visserijactiviteiten in bepaalde visserijgebieden, dan zouden via OVIS middelen kunnen worden aangewend om de specifieke gevolgen van de Brexit op te vangen.

Mogelijke acties

- ✓ *Opstellen van een vervolgtraject voor verduurzamen van de visserij, waarbij er in partnerschappen overdracht is van kennis tussen wetenschappers en vissers.*
- ✓ *Steun voor investeringen die mitigerend werken t.a.v. klimaatverstorende acties.*
- ✓ *Steun voor onderzoek en implementatie van klimaatvriendelijker brandstoffen.*
- ✓ *Acties/projecten die gericht zijn op energie-efficiëntie.*
- ✓ ...

5. De transitie naar de “nieuwe” visser.

De visser van de toekomst zal mee vorm geven aan de verduurzaming van ons maatschappelijk denken. Zijn natuurlijke biotoop is de zee met al haar mogelijkheden en verborgen gevaren. De natuurlijke voedselbron moet voor de volgende generaties gevrijwaard worden. De in 2018 opgestarte erkenning van de verduurzaming van de vaartuigen vraagt om verderzetting, en kan verder als instrument gehanteerd worden. Reders engageren zich om aan de hand van indicatoren uit de duurzaamheidster een verbetertraject te verwezenlijken. De sociale partners engageren zich om dit proces actief te begeleiden, in overleg en bijgestaan door wetenschappers en autoriteiten. De B2B-erkenning wordt tot aan de consument verder uitgebouwd. Alle stakeholders worden hierbij betrokken.

De vissers van morgen moeten echter meer kunnen dan het technisch aspect van het vissen zelf. De integratie van de ecosysteemvisie in het visserijbeheer leidt ertoe dat vissers het beheer en het ecosysteem onder de knie krijgen. Dit vraagt een hele mentaliteitsverandering en bovenal onderwijs om deze nieuwe vaardigheden aan te leren. Bovendien mag het onderwijs niet stoppen bij het verlaten van de schoolbanken. Levenslang leren is ook in de visserij nodig. Naast de nautische vervolmaking moeten vissers evolueren naar zgn. ‘guardians of the sea’, die mee zorg dragen voor de mariene ecosystemen.

Een samenwerking onder de lidstaten is hier aangewezen. Dit creëert een maatschappelijk draagvlak om binnen het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) de uitvoering van de habitatrichtlijn en kaderrichtlijn Mariene Strategie te voorzien. Hierin spelen de overheden een belangrijke rol om een onderwijs en vakopleiding te garanderen die zo dicht mogelijk bij de realiteit aansluit. De sociale partners zijn bereid hierin samen met alle stakeholders te investeren. OVIS zal hierin een belangrijke rol spelen.

Mogelijke acties:

- ✓ *Aanpassen visserij-onderwijs*
- ✓ *Levenslang leren*
- ✓ *Inzetten op het imago van een visser als hoeder van de zee*
- ✓ *Opstart kenniskringen*
- ✓ *...*

6. Transitie naar een jonge, duurzame visserijonderneming

Een belangrijk instrument van een onderneming is haar productieapparaat. In een visserijonderneming is het vaartuig het hart van het bedrijf. Eén en ondeelbaar. Het dient zich altijd in perfecte staat te bevinden opdat de bemanning in veilige en menswaardige omstandigheden haar opdracht kan uitvoeren.

De gemiddelde leeftijd van de Belgische vissersvaartuigen ligt op ongeveer 26 jaar. Dit is vrij oud. Hoewel Europa via allerlei reglementen (rond energie-efficiëntie, veiligheid, leefomstandigheden) reders verplicht nog investeringen te doen, is het zeer de vraag of het wel aangewezen is zwaar te investeren in oude vaartuigen. Europa verbiedt echter elke steun (zelfs waarborg) voor (ver)nieuwbouw. De situatie wordt penibel, en het verbod wordt moeilijker houdbaar. Als hier niet snel een kentering komt, kan onze vloot binnen enkele jaren verdwijnen. De EU heeft hier t.a.v. de reders maar ook t.a.v. alle vissers en hun gezin, een grote verantwoordelijkheid.

Nochtans wordt met een nieuwbouw vaartuig op vlak van duurzaamheid gegarandeerd een grote stap vooruitgezet. Nieuwe vaartuigen zullen het meest selectieve vistuig gebruiken, zodanig gebouwd zijn dat zij de grootste energie-efficiëntie halen, de werk- en leefomstandigheden voor de vissers zullen

optimaal zijn, een nieuw vaartuig zal ongetwijfeld beschikken over de meest moderne veiligheidsvoorzieningen. De link tussen bruto-tonnenmaat (BRT) en vangstcapaciteit wordt ook in Vlaanderen in vraag gesteld. De huidige beperkingen verhinderen dat nautische architecten de nodige ruimte zouden voorzien waarin bemanningsleden met respect voor privacy samen kunnen werken en leven. Deze zienswijze wordt gedragen door de Europese Sociale partners. Mocht de EU enige ruimte creëren dan kan OVIS de ontwikkeling van vaartuigen stimuleren.

Reders moeten inspanningen blijven doen om de rentabiliteit van hun vaartuigen te verhogen. Daarbij zijn het brandstofverbruik en de loonkost van vissers de bepalende factoren. De efficiëntie van de motoren en het elektriciteitsverbruik aan boord (vnl. voor koeling) kunnen allicht nog verbeterd worden op vaartuigen die niet deelnamen aan de VAR-regeling. Maar er moet steeds vanuit gegaan worden dat olie geen oneindig voorradige grondstof is. Het zoeken naar alternatieve brandstof en de decarbonisatie van de vloot blijft een zeer grote prioriteit.

Naast het verhogen van de rentabiliteit van een vissersvaartuig door het verbeteren van een aantal bedrijfseigen indicatoren, kan ook gezocht worden naar inkomsten buiten de beroepsvisserij. Mogelijks kan een deel van de vloot in bepaalde periodes overgeschakeld worden naar recreatieve visserij, of kunnen vissersvaartuigen ingeschakeld worden in toeristisch-recreatieve initiatieven. In ieder geval is het aangewezen na te gaan of inkomsten gerealiseerd buiten de visserij kunnen zorgen voor een hoger en stabiel inkomen

Mogelijke acties:

- ✓ *Onderzoek, ontwerp en productie van innovatieve producten.*
- ✓ *Onderzoek, ontwerp en productie van innovatieve productieprocessen.*
- ✓ *Initiatieven om specifieke data te verzamelen*
- ✓ *Onderzoek naar mogelijkheden om de werking van het vaartuig te verbreden naar niet-beroepsvisserij*
- ✓ ...

7. Transitie van de markt

Ook al zijn een aantal stocks op de goeie weg, het bereiken van MSY (Maximum Sustainable Yields) blijft een uitdaging, en anderzijds zal de hoeveelheid aangevoerde vis nooit nog fors stijgen. Wil men de rentabiliteit behouden, dan is het verhogen van de toegevoegde waarde per eenheid vis de uitdaging.

Als België haar positie als sterke afzetmarkt wenst te behouden is de aanwezigheid van een sterke visverwerkende industrie noodzakelijk. Omwille van het ontbreken van voldoende verwerking wordt een belangrijk deel van onze vis naar Nederland gebracht voor verdere verwerking. Willen wij de Vlaamse grondstoffen hier houden en zorgen voor een toegevoegde waarde en het behoud van de tewerkstelling in de visserij, dan moet er geïnvesteerd worden in verwerkingscapaciteit van vis in Vlaanderen.

Ook op het vlak van producten en productieprocessen moet innovatief gewerkt. Zo kan een coöperatieve van en/of met reders, vissers of derden in overweging genomen worden. Daarnaast moeten mogelijkheden gecreëerd worden voor reders die in het kader van gericht vissen, contractverkoop en het korte-keten verhaal een eigen distributiecentrum wensen op te richten.

Ook de verwerking aan boord van vissersvaartuigen is nog altijd een enorm arbeidsintensief proces. Rederijen zijn vragende partij om dit deels te automatiseren maar een investering op maat van de

Belgische vissersvaartuigen is een zeer dure aangelegenheid. Toegepast onderzoek is hier aangewezen. Het verzorgen van de koude keten is een mogelijkheid om de kwaliteit te verhogen.

De middelen die ter beschikking zijn voor promotie van vis zijn beperkt. Daardoor kunnen slechts een beperkt aantal campagnes gevoerd worden, en kunnen slechts een beperkt aantal magazines en kranten bereikt worden. Hoewel er nood is aan meer mediacampagnes, kan de sector het nodige budget niet samenbrengen. Steun van buitenaf kan de visserij vooruit helpen door bepaalde specifieke events of promotiecampagnes te helpen financieren.

Mogelijke acties:

- ✓ *Reders incentives geven om te participeren in visverwerkende bedrijven, zoals voor investeringen in lokale verwerking, dit kan via een gerichte oproep.*
- ✓ *Steun voor het oprichten van een eigen distributiecentrum door rederijen.*
- ✓ *Steun voor de uitbouw van alternatieve aanbod- en verkoopsystemen op de veiling.*
- ✓ *Steun voor het uittesten van sorteerlijnen aan boord van vissersvaartuigen via partnerschappen tussen wetenschappers en vissers en steun voor de installatie van sorteerlijnen.*
- ✓ *Via promotiecampagnes afnemers bekend maken met duurzaam gevangen vis, en hen aan te zetten met vis van bij ons te gaan werken.*
- ✓ *Specifieke acties/projecten voor promotie van wilde vis/seizoensvis.*
- ✓ *Diversifiëring en nieuwe bronnen van inkomsten*
- ✓ ...

8. Transitie van de arbeidsmarkt

De nieuwe visser is op de arbeidsmarkt niet voorhanden. En toch, het profiel zal nieuw zijn of niet zijn.

De omliggende landen zoeken nieuwe bemanningsleden in zogenaamde “labour supplying” countries en treden hiermee in het spoor van de koopvaardij. Het bestaande contingent vissers staat hiermee garant voor de continuïteit van de activiteiten. De problemen in Ierland en het Verenigd Koninkrijk met de tewerkstelling die aanleunt bij illegale tewerkstelling is dodelijk voor de sector. Zij verstoort de bestaande evenwichten en ontwricht het beoogde duurzaam karakter van de visserij. Het sociale luik wordt gedeeltelijk verwaarloosd, een trend die steeds vaker voorkomt.

De sector zal zich voornamelijk sociaal moeten innoveren om aan alle verwachtingen en eisen in de toekomst te voldoen. Ze zal zich de principes van het maatschappelijk verantwoord ondernemen eigen moeten maken om haar eigenbestaansrecht te verantwoorden. Vissers en reders zullen van elkaar moeten leren in de vorm van een educatief netwerk, leren samen aankopen te doen (bijvoorbeeld voor brandstof, netten, onderhoudscontracten, etc.). Ook de ketengerichte aanpak met het oog op een betere vermarkting van de eigen vangsten kan nog verder uitgewerkt worden.

De sociale partners in België willen helpen zoeken naar oplossingen. Ondanks de forse lonen, een vergelijkbaar sociale bescherming met andere beroepen slaagt men er moeilijk in nieuwe arbeidskrachten aan te trekken. Traditioneel denken en handelen is hier niet vreemd aan.

Het beroep aantrekkelijker maken kan enkel door het uit deze traditionele invulling te lichten. Van ‘harvester’ naar beheerder. Bemanningsleden zijn niet louter uitvoerders als onderdeel van het vaartuig. De vissers zijn een onmisbare schakel die mee betrokken moeten worden in de opstelling van visplannen, tijdsindeling en het bepalen van de werk-privébalans. Het lijkt aangewezen dat deze visie zou resulteren in een herziening van het wetgevend kader, waarin aandacht voor dit onderdeel van de arbeidsovereenkomst best opgenomen wordt. Onderzoek en begeleiding door arbeidsmarktexperten maakt hier een belangrijk onderdeel van uit.

De vissers zullen in dialoog moeten gaan met ngo's om te peilen naar de exacte bekommernissen. Ze zullen samen met andere ruimtegebruikers moeten zoeken naar manieren om hun bestaande bedrijfsmodellen aan te vullen met nieuwe activiteiten. Personeel zal daarvoor moeten omgeschoold worden. Een duurzame visserijsector is immers een sector die op een verantwoorde manier met personeel omgaat.

Om de instroom van geschoolde en ervaren vissers te bevorderen, ook uit andere lidstaten, dient dit kader toegepast te worden op alle nationaliteiten. Naast de STCW-F-vereisten kan de lidstaat bijkomende normen opleggen om te voldoen aan het profiel van de Vlaamse visser.

9. Transitie naar een veilige visserij

De visserij is één van de gevaarlijkste sectoren, en het aantal ongevallen ligt dan ook vrij hoog. De arbeidsomstandigheden waarin door arbeiders gewerkt moet worden wordt belangrijke mate bepaald door de weeromstandigheden en de inrichting van het vaartuig. Maar ook bij goed weer en bij vaartuigen met heel wat veiligheidsvoorzieningen sluipt het gevaar om de hoek.

Slechte weersomstandigheden verminderen de stabiliteit van het vaartuig en maken het werken op dek gevaarlijk. Op oudere vaartuigen geldt dit zelfs bij betere omstandigheden. Onze vloot is relatief oud, en de werk- en verblijfsomstandigheden voor vissers zijn vaak niet meer van deze tijd. Te kleine en collectieve kajuiten, onvoldoende sanitaire voorzieningen, aangepaste losinstallaties, allerlei veiligheidssystemen en apparaten, enz. zijn maar enkele voorbeelden van de nood aan investeringen op het schip.

Hoewel ook hier de vraag leeft of het nog wel zinvol is te investeren in oudere vaartuigen, mag hieraan niet getwijfeld worden en zijn aanpassingen aan de verblijfs- en werkomstandigheden absoluut noodzakelijk.

Mogelijke acties:

- ✓ *Investerings in communicatiesystemen*
- ✓ *Investerings in veiligheidssystemen tegen kapseizen*
- ✓ *Verbeteren kajuiten, keuken, etc..*
- ✓ *...*