



Advies

Een duurzaam akkoord voor de Vlaamse visserij post-brexite



Brussel, 24 januari 2020

De Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij adviseert de beleidsmakers, in hoofdzaak de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement, over landbouw en visserij in de brede zin van het woord. De adviezen, zoals vastgesteld door de belanghebbenden vertegenwoordigd in de adviesraad, passen in een gedragen politieke besluitvorming.

Advies op eigen initiatief

Advies verleend aan: Hilde Crevits – viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale economie en Landbouw en Zeevisserij; Jan Jambon – Minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management; Philippe De Backer – federaal minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee; Nathalie Muylle – federaal minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een handicap; kopie aan Bart Dochy – voorzitter van de Commissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid van het Vlaams Parlement; kopie aan Patricia De Clercq –secretaris-generaal van het departement Landbouw en Visserij; kopie aan Joris Relaes –administrateur-generaal van het Instituut voor Landbouw-, Visserij- en Voedingsonderzoek (ILVO); kopie aan Filip Fontaine –algemeen directeur van het Vlaams Centrum voor Agro-en Visserijmarketing (VLAM)

Adviestermijn: 67 dagen

Decretale opdracht: SALV-decreet van 6 juli 2007, art. 4 (SAR-functie)

Goedkeuring raad: 24 januari 2020

Adviesnummer: 2020-01

Dossierhouder: Pieter De Graef – pdgraef@serv.be

Contactpersoon: Koen Carels – kcarels@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Inleiding	4
Krachtlijnen	5
Situering	6
1 Brexit en de Vlaamse visserijsector	6
2 EU: brexit preparedness	6
3 VK: voorbereidingen op vlak van handel en visserij	8
4 European Fisheries Alliance (EUFA)	10
5 Stromen van vis langs het VK tot België in kaart	11
5.1 Trajecten	12
5.2 Brexit leidt tot hogere transactiekosten	20
Advies	23
Bibliografie	27
Lijst met figuren en tabellen	29

Inleiding

De toekomstige uittrede van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie, kortweg bekend als brexit, heeft al verschillende stadia doorlopen. Hierbij is de finale uittredingsdatum reeds verscheidene keren opgeschoven: van 29 maart 2019 over 31 oktober 2019 tot recent 31 januari 2020. Ook de kansen op een harde dan wel zachte brexit zijn meermaals gekeerd. Nadat de Conservatieven een duidelijke overwinning boekten bij de Britse parlamentsverkiezingen op 12 december 2019, volgde op 20 december 2019 de goedkeuring van de *Withdrawal Agreement Bill*. Op 31 januari 2020 stapt het VK uit de EU en treedt een overgangperiode in werking tijdens dewelke onderhandelingen zullen gevoerd worden over de toekomstige (handels)relaties tussen beide blokken. Waar een eerdere ontwerpversie van het uittredingsakkoord de mogelijkheid voorzag om de overgangperiode met maximaal twee jaar te verlengen, is deze mogelijkheid in het door het Britse Lagerhuis goedgekeurde akkoord geschrapt. Europese en Britse onderhandelaars zullen met andere woorden tegen 31 december 2020 een handelsakkoord dienen te sluiten. Slagen zij daar niet in, komt er alsnog een harde brexit.

Het moge duidelijk zijn dat visserij grote belangen heeft bij een onderhandelde oplossing door de belangrijke aanwezigheid van onze vloot in Britse wateren en door het belang van het VK om materiaal- en vistransporten van en naar de Belgische thuishavens te organiseren. Dit advies richt zich aldus tot de Vlaamse en federale beleidsmakers en reikt hen enkele concrete aanbevelingen vanuit de Vlaamse visserijsector aan om aan te voeren tijdens de onderhandelingen voor een duurzaam post-brexitakkoord.

Voorliggend advies werd op eigen initiatief binnen de Technische Werkcommissie Visserij (TWV) van de SALV voorbereid en op haar zitting van 5 december 2019 besproken. Het ontwerpadvies werd vervolgens in twee schriftelijke procedures (respectievelijk van 18 december 2019 tot 8 januari 2020 en van 10 tot 16 januari 2020) door de TWV voleindigd en op 16 januari 2020 goedgekeurd. De SALV bekrachtigde het voorliggend advies op zijn raadszitting van 24 januari 2020.

Krachtlijnen

Een duurzaam visserijakkoord tussen de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk is cruciaal voor de economische leefbaarheid van de Vlaamse visserijsector in zijn geheel. De visserijsector gelooft in de toekomst van een duurzame visserij, wat zich uit in nieuwe investeringen. Een aantal rederijen hebben reeds de nieuwbouw van vissersvaartuigen, die hun oude vaartuigen zullen vervangen, aangekondigd. Ook de landzijde van de sector investeert in de toekomst. Recent nog opende de Vlaamse Visveiling haar vernieuwde site in Oostende. De Vlaamse reders stellen ongeveer 400 erkende zeevissers tewerk, wat op zijn beurt goed is voor ongeveer een drievoud daarvan aan indirecte arbeidsplaatsen (i.e. veilingen, verwerkende industrie, handel). Het grote aandeel vis dat afkomstig is uit Britse Wateren (i.e. meer dan 50% van de Belgische aanlandingen) of tot België geraakt via het Verenigd Koninkrijk, maakt dat brexit sterk ingrijpt op de economische leefbaarheid van en werkgelegenheid binnen zowel de zee- als de landzijde van de sector. Bovendien zorgt het feit dat het VK sinds 1973 deel uitmaakte van de EU dat het land economisch en institutioneel complex verweven is met de EU (voor visserij onder meer via de afspraken binnen het Gemeenschappelijk Visserijbeleid – GVB). Een snelle en eenvoudige uittreding is daardoor niet evident. Daarom vraagt de SALV aan de Vlaamse/federale beleidsmakers om ervoor te zorgen dat...

- a. ... de EU tijdens onderhandelingen een status quo voor de toegang tot de VK-wateren en voor de verdeelsleutel van vangstrechten bepleit en in een duurzaam akkoord weet vast te leggen. Zoals verschillende keren aangehaald door EU-instanties zou deze doelstelling als voorwaarde moeten gelden voor het bereiken van een vrijhandelsakkoord.
- b. ... een gelijk speelveld tussen de EU en het VK, alsook tussen de EU-lidstaten onderling wat betreft de visserijactiviteiten en de visserijhandel wordt gewaarborgd.
- c. ... transactiekosten van materiaal- en vistransporten tussen beide handelspartners als gevolg van administratie en wachttijden bij douane- en voedselveiligheidscontroles worden geminimaliseerd. Hiertoe formuleert de adviesraad enkele specifieke aanbevelingen per soort transittraject van vis gevangen in Britse wateren en/of vangsten die via het VK de veilingvloer bereiken.

Tot slot vraagt de adviesraad om een 'brexitcel voor visserij' in te richten, die een structurele en afgestemde verankering zal bieden van het voorbereidings- en regelgevingsproces tussen alle betrokken overheidsdiensten in België richting de post-brexitperiode. Dit is noodzakelijk om de vermelde aanbevelingen op gecoördineerde en onderbouwde wijze waar te maken en om als aanspreekpunt te fungeren.

Situering

1 Brexit en de Vlaamse visserijsector

De uittreding van het Verenigd Koninkrijk (VK) uit de Europese Unie (EU) zal zonder een duurzaam akkoord een grote impact hebben op de Vlaamse visserijsector. De visserijsector is sterk afhankelijk van de Britse wateren en van doorvoertransport via het Verenigd Koninkrijk tot de Belgische thuishavens. Volgend citaat uit een rapport van het departement Landbouw & Visserij toont duidelijk aan dat brexit sterk kan ingrijpen op de levensvatbaarheid van de Vlaamse visserijsector:

“Als we naar de effectieve quota kijken voor 2016 (na ruil) zou 51% van de Belgische aanlandingen uit Britse wateren komen. Dat is 54% van de waarde en bedraagt ongeveer 50 miljoen euro (hier zijn ook soorten inbegrepen, waarvoor geen quotum werd vastgesteld), waarvan 25% afkomstig is uit de Noordzee en 75% uit de Noordwestelijke wateren. De toegang tot de Britse wateren is vooral in de eerste helft van het jaar belangrijk. Maar liefst 63% van de 50 miljoen euro wordt dan gerealiseerd. Omdat de Vlaamse visserijsector al vrij klein is, kan dit worst-case scenario een zeer ingrijpende impact hebben omdat het zogenaamde “minimum vitale” overschreden wordt en ook allerhande afhankelijke nevenssectoren (toeleveringsbedrijven, maar ook verder in de keten) economisch niet meer leefbaar worden.”¹

De prognoses voor de periode 2020-2030, die uitgaan van een harde brexit waarbij het VK de toegang tot zijn mariene gebieden ontzegt, stellen dat Nederland en België het meest getroffen zouden worden. Zo zou voor België een scenario van lichte groei van de visproductie met 0,8% onder huidige omstandigheden omslaan in een afname met 5,9% in een harde brexitscenario.²

2 EU: brexit preparedness

Het uittredingsakkoord dat de Britse regering en de EU-onderhandelaars op 14 november 2018 hadden bereikt en herbevestigd mits een aantal aanpassingen³ op 17 oktober 2019, voorziet in een overgangperiode tijdens dewelke de huidige visserijmogelijkheden worden aangehouden.⁴ Deze overgangperiode strekt momenteel vanaf de datum van uittreding (voorzien op 31 januari 2020) tot 31 december 2020.⁵ In tegenstelling tot eerdere ontwerpversies, stipuleert de door het Britse Lagerhuis goedgekeurde *Withdrawal Agreement Bill* van 20 december 2019 dat de overgangperiode niet verlengd kan worden. Na deze overgangperiode zal een bilateraal vrijhandelsakkoord tussen EU en VK de toekomstige relaties tussen beide blokken moeten stroomlijnen. De Europese Raad bevestigt in zijn *Richtsnoeren* van 23 maart 2018 dat “hij bereid is besprekingen te beginnen met het oog op een evenwichtige, ambitieuze en brede vrijhandelsovereenkomst, voor zover er voldoende garanties zijn voor een gelijk speelveld.

¹ [Lambrechts, G., E. Van Buggenhout en V. Samborski, *Gevolgen van de brexit voor de Vlaamse landbouw en visserij*, p. 22-23; zie ook: \[Van Bogaert, T. en J. Platteau \\(reds.\\), *Visserijrapport 2018*\]\(#\), p. 26-27.](#)

² [Bartelings, H. en Z. Smeets Kristkova, *Impact of hard Brexit on European fisheries*](#), p. 10-11.

³ In hoofdzaak rond de status van Noord-Ierland en het afvoeren van de zogenaamde *backstop*.

⁴ Verduidelijking van de visserijmogelijkheden in artikel 130 van het uittredingsakkoord: [TF50 \(2019\) 66 – Commission to EU27, artikel 130](#).

⁵ [TF50 \(2019\) 66 – Commission to EU27](#), artikel 126.

*Deze overeenkomst zal worden voltooid en gesloten zodra het VK geen lidstaat meer is. Een dergelijke overeenkomst kan evenwel niet dezelfde voordelen bieden als lidmaatschap en kan niet neerkomen op deelname aan de eengemaakte markt of delen daarvan. Die overeenkomst zou betrekking hebben op: de handel in goederen, met de bedoeling alle sectoren te bestrijken en een nultarief te behouden, en geen kwantitatieve beperkingen met passende bijbehorende oorsprongsregels.*⁶ Tot de context van de vrijhandelsovereenkomst tussen beide blokken behoren eveneens de onderlinge afspraken omtrent hun beider visserijen. De Europese Raad heeft in dit verband reeds aangegeven dat *“in de algemene context van de vrijhandelsovereenkomst [...] de huidige wederzijdse toegang tot viswateren en -bestanden [dient] te worden gehandhaafd.”*⁷ Het sluiten van een visserijovereenkomst behoort volgens de Europese Raad, en zoals ook uiteengezet in het terugtrekkingsakkoord, *“tot de prioriteiten, waarbij onder meer moet worden voortgebouwd op reeds bestaande wederkerige toegang en quota-aandelen”*.⁸ De onwettigverklaring door het Britse Lagerhuis van een verlenging van de overgangperiode na 31 december 2020 zorgt ervoor dat een ‘No Deal’-risico op 1 januari 2021 blijft bestaan.

De Europese Commissie heeft stakeholders die relaties onderhouden met het VK (import, export) aangemaand om zich voor te bereiden op de slechtst denkbare uitkomst en dus op een harde brexit. Vanuit diezelfde reflex heeft de Commissie enkele *contingency measures* opgemaakt om de ergste ontwrichtingen bij een uitstap zonder akkoord in 2019 of 2020 in te dijken.⁹ Nu dit risico verplaatst is naar 2021 zou dit onderwerp weer op de EU-agenda moeten komen. Tevens wordt door de Europese Commissie onder meer een gezamenlijk kader voor impactmonitoring opgesteld.¹⁰ In de *contingency measures* wil de Europese Commissie de mogelijkheid openhouden van *“een regeling betreffende ononderbroken volledige wederzijdse toegang voor Unievissersvaartuigen en vissersvaartuigen van het Verenigd Koninkrijk tot de visserij in elkaars wateren, gedurende een beperkte periode nadat het GVB ophoudt van toepassing te zijn op het Verenigd Koninkrijk als lidstaat”*.¹¹ Het doel van deze verordening is om Britse schepen toegang te kunnen blijven verlenen tot de EU-wateren, op voorwaarde dat EU-schepen ook toegang krijgen tot de wateren van het VK. Daarnaast heeft de Commissie het binnen het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) mogelijk gemaakt om een stilligvergoeding te verlenen, wanneer EU-vissersvaartuigen de toegang tot Britse wateren met bijhorende vangstrechten worden ontzegd.¹² Vlaams minister Hilde Crevits maakte tijdens de hoorzittingen in de Commissie Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid van het Vlaams Parlement op 16 oktober en 20 november 2019 duidelijk dat een gecoördineerde benadering

⁶ [Europese Raad, Richtsnoeren, EUCO XT 20001/18](#), punt 8 i).

⁷ [Ibidem](#).

⁸ [Europese Raad, EUCO XT 20017/18](#), p. 2.

⁹ Cf. [COM\(2019\) 394 final](#).

¹⁰ Cf. [ibidem](#), 3.4 Fisheries.

¹¹ [Verordening \(EU\) 2019/498](#).

¹² [Raad van de EU, Persmededeling. Brexit: Raad neemt reeks noodmaatregelen voor scenario zonder akkoord aan, 19 maart 2019](#): in verband met visserij: *“Om de impact van een brexit zonder akkoord op de EU-visserij te beperken, zullen vissers en marktdeelnemers uit de EU in het kader van het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij (EFMZV) compensatie kunnen ontvangen voor de tijdelijke stopzetting van hun activiteiten indien de Britse wateren plots zouden worden afgesloten voor EU-vissersvaartuigen. Nog een andere verordening moet ervoor zorgen dat de EU VK-vaartuigen tot eind 2019 toegang tot de EU-wateren kan verlenen, op voorwaarde dat het VK op basis van wederkerigheid optreedt. Zij bevat tevens een vereenvoudigde toelatingsprocedure die voor beide partijen geldt.”*

onder de hardst getroffen lidstaten nodig zal zijn alvorens tot zulke stilligcompensaties over te gaan. Een gedegen afstemming is immers cruciaal voor het behoud van het gelijke speelveld onder de verschillende lidstaten.¹³

In de schoot van de Europese Commissie werd de *Task Force for Relations with the United Kingdom* opgericht, met hoofdonderhandelaar Michel Barnier aan het roer. De Task Force staat in voor de coördinatie van al het werk van de Europese Commissie voor strategische, operationele, wetgevende en financiële aspecten in de onderhandelingen met het VK.¹⁴ Zoals ook de Europese Raad beklemtoonde, moet over het sluiten van een visserijovereenkomst over onder meer de toegang tot viswateren en quota-aandelen ruim voor het einde van de overgangperiode worden onderhandeld.¹⁵ De herziene politieke verklaring van de *Task Force* van 17 oktober 2019 maakt duidelijk dat beide partijen er naar best vermogen naar zullen streven om een visserijovereenkomst af te sluiten en te ratificeren tegen 1 juli 2020. Met die timing zal de overeenkomst tijdig in voege treden om de visserijmogelijkheden voor het eerste jaar na de transitieperiode vast te leggen.¹⁶ De verklaring stelt dat beide partijen bilateraal en internationaal zouden moeten samenwerken om een duurzame visserij te garanderen, het behoud van hulpbronnen te bevorderen en een zuiver, gezond en productief marien milieu te stimuleren. Samenwerking is volgens de verklaring nodig voor de ontwikkeling van maatregelen voor het behouden, het rationeel beheren en reguleren van visserijactiviteiten, met behoud van de regelgevende autonomie van beide partijen. Gelet op de organisatorische structuur vormt het team van Michel Barnier naast eurocommissaris Virginijus Sinkevičius, bevoegd voor visserij, dan ook het belangrijkste aanspreekpunt voor de Vlaamse/Belgische beleidsmakers om de aanbevelingen in het adviesluik aan over te maken.

3 VK: voorbereidingen op vlak van handel en visserij

Aan de andere zijde van het Kanaal worden eveneens voorbereidingen getroffen om de toekomstige relaties met de EU na de brexit vorm te geven. In juli 2018 maakte het *Department for Environment, Food & Rural Affairs (Defra)* een visiedocument op over “*Sustainable fisheries for future generations*”, dat onder meer ingaat op de toekomstige onderhandelingen over visserijmaterie met de EU en andere kuststaten.¹⁷ Kaart 1 brengt de Britse wateren in beeld, die bestaan uit de exclusieve economische zone (i.e. 200-mijlszone of de mediaanlijn met andere landen) en de territoriale wateren (i.e. 12-mijlszone) van het VK. De wateren die tot het Brits Kroonbezit behoren (i.e. rond het *Isle of Man* en de Kanaaleilanden) hebben een apart statuut. Het Verenigd Koninkrijk zal, als voortaan onafhankelijke kuststaat, zijn engagementen voor een

¹³ Hoorzitting van [16 oktober 2019](#) en [20 november 2019](#) in de Commissie Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid van het Vlaams Parlement.

¹⁴ Over de *Task Force for Relations with the United Kingdom*, zie website <https://ec.europa.eu/info/departments/task-force-relations-united-kingdom_en>, geconsulteerd op 12 december 2019.

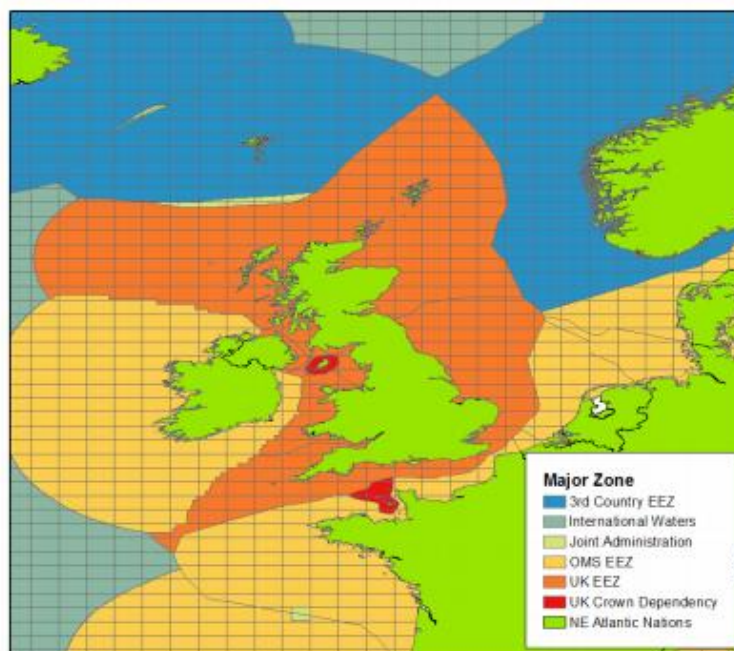
¹⁵ [Europese Raad, EUCO XT 20017/18](#), p. 2.

¹⁶ [Europese Commissie, TF50 \(2019\) 65 – Commission to EU 27, Revised text of the Political Declaration](#), XII. Fishing Opportunities, p. 14.

¹⁷ [Department for Environment and Rural Affairs, Sustainable fisheries for future generations, juli 2018](#).

duurzame visserij in lijn met VN-resoluties UNCLOS en UNFSA verderzetten.¹⁸ Het visiedocument beklemtoont wel de soevereiniteit van het VK in de verlening van toegang tot Britse wateren na 2020 en dat zulke toegang voorwerp zal zijn van onderhandeling.¹⁹ Daarbij gaat Defra uit van een gelijkaardige aanpak als tussen de EU en Noorwegen, en dus met onderhandelingen op jaarlijkse basis over toegang tot elkaars wateren en visserij-mogelijkheden.²⁰

Figuur 1. Belangrijke zones in noordoostelijke Atlantische wateren rond het VK²¹



Bron: [Defra, Sustainable fisheries for future generations, juli 2018](#), annex c.

De volledige controle over de eigen wateren is voor het VK van dermate belang dat het land na de brexit uit de London Fisheries Convention van 1964 zal treden. De inhoud van deze conventie is opgenomen in het EU-visserijbeleid. Deze conventie maakte bepaalde regelingen voor de deelnemende kuststaten rond de toegang tot elkaars 6-12-mijlszone mogelijk. Hierdoor genieten Britse, Franse, Ierse, Belgische, Duitse en Nederlandse vissersvaartuigen zekere toegangsrechten tot elkaars 12-mijlszone. Deze conventie vervalt voor het VK zodra het EU-

¹⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS, 1982); United Nations Fish Stock Agreement (UNFSA, 1995).

¹⁹ [Defra, Sustainable fisheries for future generations, juli 2018](#), p. 17-18: "As an independent coastal state, we will decide who can access our waters after 2020, and on what terms, for the first time in over 40 years. Any decisions about giving vessels from the EU, and any other coastal states, access to our waters will then be a matter for negotiation."

²⁰ [Ibidem](#), p. 18: "Fisheries will be a separate strand of our future relationship with the EU. Through the fisheries strand the EU and the UK, as an independent coastal state, will negotiate on access to waters and fishing opportunities on an annual basis. This is consistent with the approach to fisheries taken by other Coastal States including Norway."

²¹ UK EEZ omvat op het kaartje zowel de exclusieve economische zone (200-mijlszone) als de territoriale wateren (12-mijlszone). De wateren behorend tot het Brits Kroonbezit hebben een apart statuut.

visserijbeleid voor de Britten niet meer van toepassing is.²² Toegang tot de territoriale wateren van het VK zouden met andere woorden tevens niet meer automatisch toegekend worden.

Het visiedocument erkent wel de wederzijdse belangen van het VK en de EU met betrekking tot toegang tot elkaars wateren voor hun respectievelijke visserijsectoren en bijgevolg van een werkbare deal: *“Given the heavy reliance on UK waters of the EU fishing industry (on average between 2012 and 2016 other EU Member States’ vessels landed in the region of 760,000 tonnes of fish (£540 million revenue)), as well as the importance of EU waters to the UK (UK vessels landed approximately 90,000 tonnes of fish (£110 million revenue) in other Member States’ waters per year in the same time period), it is in both our interests to reach a deal that works for the UK and the EU’s fishing communities.”*²³ De huidige bepaling van de visserijmogelijkheden via de TAC (Total Allowable Catches) onder het GVB wordt door Defra echter als niet-representatief beschouwd omwille van de historische referentieperiode (i.e. visserijactiviteit in de periode 1973-1978). Het VK staat een, in zijn ogen, eerlijkere en meer wetenschappelijke bepaling van toekomstige visserijmogelijkheden voor als voorwaarde voor toegang tot Britse wateren. Kort na de brexit zouden visserijmogelijkheden in de schoot van jaarlijkse visserijonderhandelingen dienen bepaald te worden om pas te zijner tijd in meerjarige akkoorden rond bepaalde bestanden te worden vastgelegd. Vandaar dat Defra het volgende stelt: *“[...] relative stability provides a poor deal for the UK compared to other potential approaches.”*²⁴ Met de Britse verkiezingen achter de rug en het nieuwe Britse parlement aan de slag rijst de verwachting dat het VK binnenkort de vervanging van het GVB door de nieuwe ‘Fisheries Bill’ op de agenda zal plaatsen.

4 European Fisheries Alliance (EUFA)

De *European Fisheries Alliance (EUFA)* – waarin de Belgische visserij is vertegenwoordigd door de Rederscentrale – benadrukt in haar communicatie over brexit de historische visserijrelaties van landen op het Europese vasteland met het VK. Deze relaties waren volgens de belangenorganisatie van de vissersvloot van de negen EU-lidstaten met visserijbelangen in de Britse wateren, steeds gestoeld op wederkerigheid en wederzijds begrip. Het principe van

²² [Defra, Sustainable fisheries for future generations, juli 2018](#): *“To make sure that we are fully able to control UK waters after leaving the EU, the government gave notice on 3 July 2017 to withdraw from the 1964 London Fisheries Convention (LFC). This provides for certain arrangements between coastal states allowing access to fisheries in the 6-12 nautical mile zone. Vessels from France, Ireland, Belgium, Germany and the Netherlands have some access to the UK 6-12 nautical mile zone. Withdrawal from the Convention requires 2 years notice.”*

²³ [Ibidem](#), p. 18.

²⁴ [Ibidem](#), p. 18-19: *“Given the heavy reliance on UK waters of the EU fishing industry (on average between 2012 and 2016 other EU Member States’ vessels landed in the region of 760,000 tonnes of fish (£540 million revenue)), as well as the importance of EU waters to the UK (UK vessels landed approximately 90,000 tonnes of fish (£110 million revenue)7 in other Member States’ waters per year in the same time period), it is in both our interests to reach a deal that works for the UK and the EU’s fishing communities. Under the CFP’s principle of relative stability, the UK receives a fixed share of fishing opportunities based on historical fishing patterns in 1973 - 1978. This is seen by many in the sector as unrepresentative of the fish now in UK waters. We will be seeking to move away from relative stability towards a fairer and more scientific method for future TAC shares as a condition of future access. Initially, we will seek to secure increased fishing opportunities through the process of ‘annual exchanges’ as part of annual fisheries negotiations. In due course, as part of those annual negotiations we would be open to considering multi-annual agreements for appropriate stocks, as happens currently between the EU and other coastal states.”* Zie ook [Defra, Sustainable fisheries for future generations, Summary of consultation responses and government response, oktober 2018](#), p. 22.

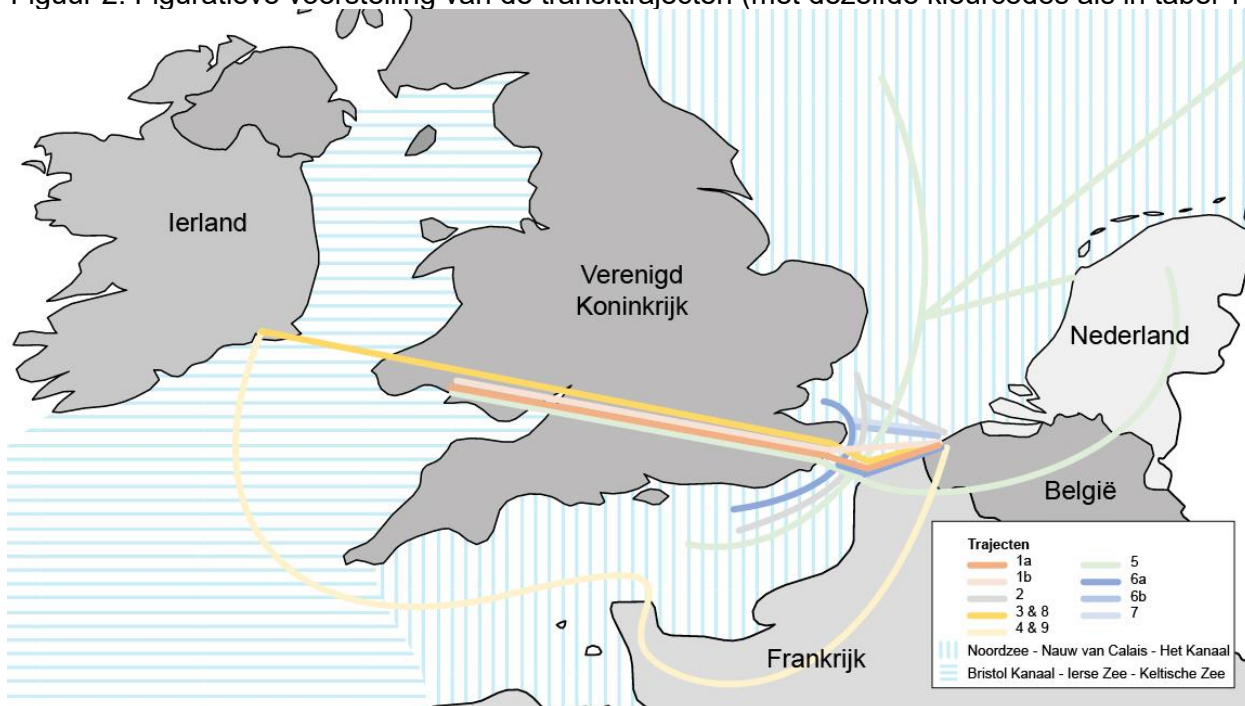
wederzijdse toegang tot elkaars wateren bestond reeds lang voor het concept van de 'exclusieve economische zone' in werking werd gesteld via de UNCLOS-conventie van 1982. Wederzijdse afspraken rond het beheer van de visgronden waren al in voege vóór de UNCLOS- en UNFSA-conventies in de schoot van de Verenigde Naties werden afgekondigd. Deze vaststellingen doen de EUFA over de verhouding tussen de EU en het VK besluiten dat "a *history of co-operation and shared interests has defined our relationship.*" Met de toetreding van het VK tot de EU in 1973 werd overeengekomen dat het wettelijk kader rond visserij de historische banden moest reflecteren en bestendigen (waaronder wederzijdse toegang tot visgronden en gezamenlijk beheer ervan). Het VK kon daarnaast profiteren van een vrije en onbelemmerde toegang tot de EU-27 interne markt voor zijn aanzienlijke export van vis en schaaldieren. Volgens de belangenorganisatie waren zulke wederzijdse en historische afspraken in het belang van beide blokken en blijven ze dus bijgevolg het best in voege, ook na brexit.²⁵

5 Stromen van vis langs het VK tot België in kaart

De trajecten waarlangs vis gevangen door vissersvaartuigen in Britse (en Ierse) wateren via het VK tot het Europese vasteland komen, zijn heel uiteenlopend (zie figuur 2). De diversiteit in aanvoerlijnen hangt samen met het type vaartuigen, de wijze van vermarkting, de transportwijze en de plaats van aanlanding. Deze diversiteit blijkt uit de hierna beschreven trajecten die visproducten afleggen van net tot bord en die via Britse wateren en/of aanlanding in, transport door en verhandeling binnen het Verenigd Koninkrijk een mogelijke invloed ondervinden van brexit. Deze trajecten omvatten zowel vis die gevangen werd binnen de Belgische quota door Belgische vissersvaartuigen alsook andere aanvoerlijnen van visproducten waar Belgische bedrijven op één of andere manier mee in aanraking komen (buiten de scope van de Belgische quota). Het eigenlijke adviesluik gaat over de vangsten van Belgische vissersvaartuigen die op de vloer van de Vlaamse/Belgische visveilingen worden verkocht, maar daarnaast zien Vlaamse bedrijven zich genoodzaakt om de Belgische aanvoer aan te vullen met diverse aanvoer (van Britse en Ierse rederijen) om een voldoende groot aanbod aan de schakels verderop in de keten te kunnen voorleggen.

²⁵ European Fisheries Alliance, *All in the same boat: free markets and fishing grounds*, [website EUFA](#), geconsulteerd op 27 november 2019; European Fisheries Alliance, *In our daily life: what Brexit means for our communities*, [website EUFA](#), geconsulteerd op 27 november 2019.

Figuur 2. Figuratieve voorstelling van de transittrajecten (met dezelfde kleurcodes als in tabel 1)



5.1 Trajecten

De vis die in België verkocht wordt en op één of andere wijze met het Verenigd Koninkrijk te maken krijgt, komt er langs zeer uiteenlopende trajecten terecht. De Vlaamse/Belgische visveilingen spelen vaak een prominente rol in deze aanvoerlijnen als plaats waar het aanbod van verse vis samenkomt vooraleer het herverdeeld wordt richting de groothandel en de retail. Sommige trajecten wijken echter af van dit patroon. We lichten deze trajecten kort toe.²⁶ De opsomming van deze trajecten volgt dezelfde nummering als de opsomming in tabel 1, die onderdeel is van het adviesluik.

I. Trajecten die vanuit Belgische quota worden gegenereerd

- ▀ Belgische vaartuigen landen aan in het VK, waarna de vis per vrachtwagen naar de Vlaamse/Belgische visveilingen wordt gebracht (Kanaaltunnel of ferry) (**traject 1.**)

Wanneer Belgische vissersvaartuigen van het Groot Vlootsegment (GVS) actief zijn in het Bristolkanaal, Keltische Zee of Ierse Zee, landen zij hun vangst veelal aan in Britse havens. Dit vergt immers **minder tijd** dan terug te varen naar de thuishaven of aan te landen in Franse havens (bv. Cherbourg). De kortere tijdspanne is van belang, aangezien vissersvaartuigen slechts een beperkt aantal dagen per jaar mag uitvaren (285 vaartdagen voor de periode 1 januari 2019 tot 31 december 2019).²⁷ Belgische vaartuigen die aanlanden in Britse havens maken deel uit van een **geoptimaliseerd logistiek systeem**: vrachtwagens bevoorraden de vaartuigen met lege kisten, benodigd materiaal en proviand en brengen als

²⁶ Omschrijving van de trajecten op basis van informatie verleend door de Vlaamse Visveiling, Rederscentrale en VISGRO vzw.

²⁷ Visserij: aanvullende quotamaatregelen 2019 en aanlandingsplicht demersale visserijen 2019, [website dept. LV](#), geconsulteerd op 28 november 2019.

retourvracht de aangelande vis mee naar België. De vrachtwagens kunnen opteren om via de kanaaltunnel naar Calais te reizen (zie 1.a in tabel 1) of per ferry naar Zeebrugge of Oostende over te zetten (zie 1.b in tabel 1).

■ Het eurokotersegment onder Belgische vlag vist veelal binnen de territoriale wateren van het VK (6-12-mijlszone) en landt na visserijactiviteiten in het oostelijk Engels Kanaal of de Noordzee aan in de thuishavens (Oostende, Zeebrugge) (**traject 2.**)

Het segment van de eurokotters, dat deel uitmaakt van het klein vlootsegment (KVS), mag in tegenstelling tot het GVS met de boomkor binnen de 12-mijlszone vissen. Ook de GVS bordenvissers maken gebruik van deze mogelijkheid. Afspraken in het kader van de London Fisheries Convention (1964), opgenomen in het EU-visserijbeleid, maken dat ook Belgische vaartuigen tot nog toe binnen de territoriale wateren van het VK mogen vissen. Voor de meeste visserijactiviteiten in de Britse wateren van het oostelijk Engels Kanaal en het Thamesestuarium geldt dat er aangeland wordt in de thuishavens.

■ Belgische aanvoer aangeland in Ierland die via vrachtwagentransport over het Verenigd Koninkrijk tot de Vlaamse/Belgische visveilingen wordt gebracht (**traject 3.**)

Belgische vissersvaartuigen zijn eveneens actief in Ierse wateren. In dit geval landen zij niet zelden aan in Ierse havens (tevens omwille van tijdsefficiëntie). De aangelande vis wordt op vrachtwagentransport gezet en per ferry naar het VK gebracht. Vervolgens gaat het traject verder naar Calais via de kanaaltunnel.

■ Belgische aanvoer die in vrachtwagens per ferry rechtstreeks tot het Europese vasteland wordt overgezet (**traject 4.**)

In tegenstelling tot traject 3. doorkruist het vistransport binnen dit traject het Verenigd Koninkrijk niet, maar gaat het via een rechtstreekse ferrylijn van Ierland naar het Europese vasteland (Cherbourg, Frankrijk). Dit traject wordt momenteel niet toegepast.

■ Belgische aanvoer naar Nederlandse/Deense/Franse havens (**traject 5.**)
Belgische rederijen kunnen, binnen het regelgevend kader,²⁸ beslissen om een deel van de vangsten tot buitenlandse havens aan te voeren (veelal in Nederland, Denemarken, Frankrijk). In dat geval vinden er gelijkaardige logistieke systemen plaats als in trajecten 1., 2., 3. en 4. via Nederlandse/Deense/Franse havens.

II. Overige trajecten van visproducten naar Belgische bedrijven

■ Britse aanvoer met aanlanding in het VK, waarna de vis per vrachtwagen naar de Vlaamse/Belgische visveilingen wordt gebracht (Kanaaltunnel of ferry) (**traject 6.**)

De Britse vissersvloot bestaat voor een belangrijk deel uit kleine vissersvaartuigen die binnen de Britse territoriale wateren operationeel zijn en die in verschillende Britse kusthavens aanlanden. Vervolgens doen één of meer vrachtwagens de verschillende havens aan. De besomming van deze verschillende kleine vaartuigen wordt in de vrachtwagens

²⁸ i.e. de bepaling dat de eigenaar van een vissersvaartuig met visvergunning een jaarlijks aantoonbare daadwerkelijke economische band met de Belgische kuststreek heeft: [BVR van 16 december 2015](#), artikel 12 §2-4.

gegroepeerd. Via de kanaaltunnel over Calais (zie 6.a in tabel 1) of per ferry-overzet tot Zeebrugge of Oostende (zie 6.b in tabel 1) komen de gegroepeerde vangsten aan bij de Vlaamse Visveiling.

■ Britse aanvoer met Britse vaartuigen tot de Belgische havens (Zeebrugge of Oostende) **(traject 7.)**

Sommige van de grotere Britse vissersvaartuigen varen door tot Belgische havens van Zeebrugge of Oostende. Vooral nog is dit geen veelvoorkomend traject.

■ Ierse aanvoer die via vrachtwagentransport over het Verenigd Koninkrijk tot de Vlaamse/Belgische visveilingen wordt gebracht **(traject 8.)**

Vis die door Ierse vissersvaartuigen wordt aangeland in Ierland en die in een traject gelijkaardig aan traject 4. tot de Vlaamse/Belgische visveilingen wordt gebracht.

■ Ierse aanvoer die in vrachtwagens per ferry rechtstreeks tot het Europese vasteland wordt overgezet **(traject 9.)**

Net zoals bij traject 4. doorkruist het vistransport binnen dit traject het Verenigd Koninkrijk niet, maar gaat het via een rechtstreekse ferrylijn van Ierland naar het Europese vasteland (Cherbourg, Frankrijk).

■ Directe invoer en uitvoer van visproducten vanuit of via het Verenigd Koninkrijk tot de Belgische vis(groot)handel












Naast de aanvoerlijnen van visproducten die buiten de Belgische quota worden gegenereerd en via de Vlaamse/Belgische visveilingen hun weg vinden naar schakels verderop in de visserijketen, komt een deel van de buitenlandse aanvoer vanuit of via het VK rechtstreeks tot bij Belgische vis(groot)handelsondernemingen terecht (i.e. directe importrelaties van deze bedrijven met het VK). Via een gelijkaardige, directe relatie worden visproducten vanuit de Belgische vis(groot)handelsondernemingen geëxporteerd naar het VK of eventueel via het VK naar derde landen. Vermits de buitenlandse aanvoer tot de Vlaamse/Belgische visveilingen tevens in de statistieken vervat zit, kunnen deze stromen niet heel precies uitgesplitst worden. Inschattingen maken duidelijk dat de rechtstreekse importstromen via de Belgische vis(groot)handelsondernemingen *grosso modo* het dubbele zijn van de tonnages die via de Vlaamse/Belgische visveilingen (trajecten 6. en 7.) worden geïmporteerd.²⁹

De verschillende trajecten die de vis, gevangen in Britse en Ierse wateren, aflegt van net, over de verkooppunten, tot koeltoog tonen aan dat het merendeel van die aanvoer op een of andere manier met het VK in aanraking komt. Binnen de huidige eengemaakte markt, met inbegrip van het VK, vormen deze trajecten de meest efficiënte manier om de vis zo snel mogelijk op de vloer van de Vlaamse/Belgische visveilingen en de koeltogen van de viswinkels te krijgen met als doel een hoogkwalitatief en vers product aan te bieden.










²⁹ Op basis van gegevens verstrekt door het departement Landbouw en Visserij en bespreking met VISGRO vzw.

Tabel 1. Schematisch overzicht van de transittrajecten van vis gevangen in Britse Wateren pre- en post-brexit met voorstelling van de impact van douane- en voedselveiligheidscontroles op transactiekosten en gewenste toekomstscenario's om zulke transactiekosten te minderen














Huidige transittrajecten pre-brexit (Verenigd Koninkrijk is lid van de EU)

										
		Aanlanding aanvoer in Ierse haven	Aanlanding Swansea, Milford Haven, Pembroke...	Grens Dover, ...	Grens binnenkomst EU Calais, Cherbourg, ...		Grens binnenkomst EU Zeebrugge, Oostende			
			 	 	 	 				
1a	GVS onder BE vlag met vrachtwagentransport tot Calais	n.v.t.							Autocontrole op vloer veilingen	
1b	GVS onder BE vlag met Britse Ferry tot Zeebrugge/Oostende	n.v.t.				n.v.t.	n.v.t.		Autocontrole op vloer veilingen	
2	Eurokotersegment onder BE vlag landt aan in BE haven, vist in 12-mijls zone UK	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		Autocontrole op vloer veilingen	
3	BE aanlanding in IE met vrachtwagentransport tot Calais								Autocontrole op vloer veilingen	
4	BE aanlanding in IE, aanvoer met rechtstreekse ferry tot continent		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		Autocontrole op vloer veilingen	
5	BE aanvoer naar NL/DK/FR	Gelijkaardige logistieke systemen als trajecten 1, 2, 3, 4						Gelijkaardige logistieke systemen als trajecten 1, 2, 3, 4		
6a	Britse aanvoer met vrachtwagens naar BE	n.v.t.							Autocontrole op vloer veilingen	
6b	Britse aanvoer met ferry naar BE	n.v.t.				n.v.t.	n.v.t.		Autocontrole op vloer veilingen	
7	Britse aanvoer met VK vaartuigen naar BE	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		Autocontrole op vloer veilingen	
8	Ierse aanvoer met vrachtwagentransport tot Calais								Autocontrole op vloer veilingen	
9	Ierse aanvoer met ferry tot continent		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		Autocontrole op vloer veilingen	

















Situatie van dezelfde transittrajecten na brexit met toepassing bestaande regels (Verenigd Koninkrijk is derde land)

		 Aanlanding aanvoer in Ierse haven	 Aanlanding Swansea, Milford Haven, Pembroke...	Grens Dover, ...	 Calais, Cherbourg, ...	 Grens binnenkomst EU	 Zeebrugge, Oostende			
1a	GVS onder BE vlag met vrachtwagentransport tot Calais	n.v.t.	Opmaak export doc, vis krijgt Britse oorsprong door manipulatie in VK	Catch Certificate; Export Health Certificate	Controle export document	n.v.t.	GIP, controle op plaats van binnenkomst Boulogne S/ mer	T1 gaat over in RTO		
1b	GVS onder BE vlag met Britse Ferry tot Zeebrugge/Oostende	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Opmaak T1, dan RTO	GIP, controle in Zeebrugge. Aangifte in TRACES, GVDB	
2	Eurokotersegment onder BE vlag landt aan in BE haven, vist in 12 mijls zone UK	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Summiere aangifte op basis van logboek	Controle aan kaai of naar GIP?	
3	BE aanlanding in IE met vrachtwagentransport tot Calais				MRN		MRN	T2 in aankomst zetten, geen aanzuivering nodig	Autocontrole op vloer veilingen	
4	BE aanvoer met rechtstreekse ferry tot continent		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.			
5	BE aanvoer naar NL/DK/FR	gelijkaardige logistieke systemen als trajecten 1, 2, 3, 4						  	gelijkaardige logistieke systemen als trajecten 1, 2, 3, 4	













Situatie van dezelfde transittrajecten na brexit met toepassing bestaande regels (Verenigd Koninkrijk is derde land)

										
		Aanlanding aanvoer in Ierse haven	Aanlanding Swansea, Milford Haven, Pembroke...		Grens Dover, ...		Grens binnenkomst EU			
										
6a	Britse aanvoer met vrachtwagens naar BE	n.v.t.	Export document	CC, EHC per aanvoerder vóór groepering in vrachtwagen	Controle export document			* Volstaat EHC voor EU/BE voedselveiligheid? ** Zoniet, GIP controle op plaats van binnenkomst (Boulogne Sur Mer). Aangifte TRACES, GVDB	T1 gaat over in RTO	Autocontrole op vloer veilingen
6b	Britse aanvoer met ferry naar BE	n.v.t.					n.v.t.	n.v.t.	Opmaak T1, dan RTO	GIP, controle op plaats van binnenkomst, aangifte in TRACES, GVDB
7	Britse aanvoer met VK vaartuigen naar EU	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Summiere aangifte, provisielijst en bemanningslijst, controle door douane of zeevaartpolitie aan boord, dan onmiddellijk RTO	Controle aan kade of naar GIP?
8	Ierse aanvoer met vrachtwagentransport tot Calais				MRN		MRN		T2 in aankomst zetten, geen aanzuivering nodig	Autocontrole op vloer veilingen
9	Ierse aanvoer met rechtstreekse ferry tot continent		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		

Optimalisatie van mogelijke scenario's i.f.v. reductie transactiekosten (administratie, wachttijden)

Scenario's om de bestaande trajecten te optimaliseren en transactiekost beperkt te houden		 Aanlanding							 Grens binnenkomst EU		
		Liverpool, Southampton, ...  		Dover, ...  		 Calais, Cherbourg, ...  		 Zeebrugge  			
1a	Aanlanding in een Freeport in UK, vrachtwagen via Calais naar BE	n.v.t.	Bij EU vis: dan T2 (Europese douane aanwezig?)	Logboek	MRN		MRN		T2 in aankomst zetten, geen aanzuivering nodig	Autocontrole op vloer veilingen	
1b	Aanlanding in een Freeport, via ferry naar Continent	n.v.t.						n.v.t.			
2	Eurokotersegment onder BE vlag landt aan in BE haven, vist in T2-mijlszone UK	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Summiere aangifte op basis van logboek	Controle aan kaai of naar GIP?	
3	BE aanlanding in IE met vrachtwagentransport tot Calais				MRN		MRN		T2 in aankomst zetten, geen aanzuivering nodig	Autocontrole op vloer veilingen	
4	BE aanvoer met rechtstreekse ferry tot continent		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.			
5	BE aanvoer naar NL/DK/FR	gelijkaardige logistieke systemen als trajecten 1, 2, 3, 4							   gelijkaardige logistieke systemen als trajecten 1, 2, 3, 4		

Optimalisatie van mogelijke scenario's i.f.v. reductie transactiekosten (administratie, wachttijden)

Scenario's om de bestaande trajecten te optimaliseren en transactiekost beperkt te houden		 Aanlanding Liverpool, Southampton, ...				Grens Dover, ...		 Grens binnenkomst EU Calais, Cherbourg, ... Zeebrugge			
		 Export document	 * Voorkeur: EHC volstaat voor EU/BE voedselveiligheid ** Second best: EHC voor Britse voedselveiligheid	 controle export doc					* Voorkeur: geen passage GIP vereist ** Second best: verlegging controle GIP bij binnenkomst, naar GIP van Bestemming: Zeebrugge	 T1 gaat over in RTO	 * Voorkeur: autocontrole op vloer veilingen ** Second best: controle GIP in Zeebrugge, aangifte in TRACES, GVDB
6a	Britse aanvoer met vrachtwagens naar BE	n.v.t.									
6b	Britse aanvoer met ferry naar BE	n.v.t.					n.v.t.	n.v.t.	Opmaak T1, dan RTO	Controle GIP in Zeebrugge, aangifte in TRACES, GVDB	
7	Britse aanvoer met VK vaartuigen naar EU	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Opmaak T1 & vervoersdocument naar kantoor bestemming Zeebrugge. Pre-arrival notice, ATO - De veilingen zijn laad- en losplaats.	Kan controle aan kade?	
8	Ierse aanvoer met vrachtwagentransport tot Calais				MRN		MRN		T2 in aankomst zetten, geen aanzuivering nodig	Autocontrole op vloer veilingen	
9	Ierse aanvoer met rechtstreekse ferry tot continent		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.			

5.2 Brexit leidt tot hogere transactiekosten

Met brexit wordt het VK voor de EU een derde land, waardoor de transactiekosten in veel gevallen zullen toenemen. Transactiekosten verwijzen – volgens de school van de *New Institutional Economics* – in brede zin naar alle kosten die nodig zijn om een economisch systeem in zijn geheel te laten functioneren. Goede instituties (i.e. spelregels zoals formele en informele normen en waarden, afspraken tussen bedrijven, tussen regio's, tussen landen, ...) verhogen de efficiënte aanwending van de beschikbare inputs en houden transactiekosten zo laag mogelijk.³⁰ Het openbreken van een institutie (i.c. het VK als onderdeel van de EU) kan aanleiding vormen tot hogere transactiekosten. Afhankelijk van de nieuwe institutionele spelregel – het uiteindelijke handelsakkoord, kan het goederenverkeer tussen de EU en het VK immers onderworpen worden aan de bepalingen van het douanewetboek van de Unie (DWU), de douanereglementering van het VK en aan bijhorende douaneformaliteiten. Parallel met douaneverplichtingen kan het voorkomen dat aan de grenzen de nodige voedselveiligheidscontroles moeten worden uitgevoerd. De toename van administratieve plichtplegingen en langere wachttijden aan de grensposten zullen in dit geval leiden tot hogere transactiekosten. Deze kosten zullen mede voortvloeien uit het **kwaliteitsverlies** van de verse visproducten door de vertragingen waarmee de vistransporten geconfronteerd zullen worden bij toepassing van bestaande douane- en voedselveiligheidsregelgeving bij handelsrelaties met derde landen.

De procedures die in het kader van douane en voedselveiligheid moeten worden doorlopen, staan vermeld in tabel 1 (onderdeel 'Verenigd Koninkrijk als derde land'). Deze procedures hebben betrekking op zowel EU- als Britse regelgeving.

a. Britse zijde

Zonder akkoord zal langs Britse zijde een '**export declaration**' en/of '**export license**' nodig zijn in het licht van de Britse douanewetgeving. Onder de bestaande regelgeving wordt Belgische vis die door Belgische vaartuigen wordt aangeland in het VK immers Britse vis (cf. traject 1.). Dat maakt dat deze vis ook dient te voldoen aan de Britse regelgeving inzake voedselveiligheid. In dat verband zal voor de aangelande vis van Belgische vaartuigen door een *trawler agent* een '**catch certificate**' moeten worden opgemaakt. Wanneer die vis het VK verlaat richting Europa (i.c. de Vlaamse/Belgische visveilingen) moet het '**catch certificate**' omgezet worden in een '**export health certificate (EHC)**' en dat in een '*approved food establishment*' door een '*certifying officer*'.³¹ Bij traject 6., en dus de aanvoer door diverse kleinere Britse kustvissersvaartuigen, zal per *trawler agent* een *EHC* voor de vangst moeten worden opgemaakt, alvorens de verschillende vangsten gegroepeerd kunnen worden in één vrachtwagen.³²

³⁰ Zie onder meer bijdragen van de *founding father* van de NIE-school, Douglass C. North. Bv. D.C. North, "Transaction costs, institutions, and economic history", *Journal of institutional and theoretical economics*, 140, 1984, 7-17.

³¹ Cf. informatie van Defra, UK Government, verstrekt aan de Vlaamse Visveiling.

³² Ibidem.

b. Europese zijde

Wanneer Belgische vissersvaartuigen actief zijn buiten de EU-wateren – bijvoorbeeld in de Exclusieve Economische Zone van het VK, buiten de territoriale wateren – wordt hun visvangst wél beschouwd als uniegoed. Deze vis wordt gelijkgesteld met vis gevangen in de EEZ van de EU-lidstaten en mag zonder douaneformaliteiten **in de EU** worden **aangeland**.³³ Zoals verduidelijkt in de beschrijving van traject 1. (cf. supra), wordt omwille van logistieke efficiëntie de Belgische visvangst uit Britse wateren aangeland in het VK om vervolgens per vrachtwagen-transport tot de Vlaamse/Belgische visveilingen te worden gebracht. De aanlanding in het VK betekent echter een ‘manipulatie’ van de visproducten, waardoor hun status van EU-vis overgaat in die van Britse vis. Deze visproducten worden met andere woorden bestempeld als ‘**niet-uniegoederen**’. In overeenstemming met DWU-bepalingen, zal een **T1**-document bij binnenkomst van de visproducten in de EU moeten worden opgemaakt (i.e. aangifte voor extern uniedouanevervoer). Deze procedure vergt meer administratieve verplichtingen dan wanneer de ingevoerde producten een status als ‘**uniegoederen**’ zouden behouden (i.e. een status **T2** – vrij verkeer met gerelateerde aangifte voor intern uniedouanevervoer). In het geval van T2-status maakt een snelle elektronische check van het identificatienummer voor verzending (*Mouvement Reference Number of MRN*) een vlotte passage langs de plaats van binnenkomst in de EU (in vele gevallen Calais) mogelijk.³⁴ Parallel aan de douaneformaliteiten volgt de keuring inzake voedselveiligheid (cf. infra).

Vis gevangen in de **territoriale wateren van het VK** (dus binnen de 12-mijlszone) wordt in ieder geval beschouwd als **niet-uniegoed**, waardoor bij invoer steeds de douaneformaliteiten en de voedselveiligheidskeuring dienen te gebeuren.³⁵ Dit is het geval bij traject 3., aanvoer door vaartuigen onder Belgische vlag die tijdens hun zeereis actief waren binnen de 6-12-mijlszone van het VK. Wat de douanecontrole betreft, kunnen de eurokotters op basis van hun logboekgegevens een summiere aangifte bij binnenbrengen indienen (in plaats van de administratief zwaardere opmaak van een T1-document).

Vanuit de specifieke taakstelling van de Vlaamse Visveiling die de aanvoer van vis bundelt en vervolgens ter beschikking stelt aan schakels verderop in de keten (groothandel, kleinhandel, retail) zal zij een vergunning Ruimte Tijdelijke Opslag (**RTO**) aanvragen. Deze RTO zal haar in staat stellen om niet-uniegoederen die het douanegebied binnenkomen tijdelijk op te slaan vanaf het moment dat zij bij de douane worden aangebracht (voor een ‘theoretische’

³³ Cf. informatie van de Algemene Dienst Douane en Accijnzen, Federale overheid, verleend aan de Vlaamse Visveiling; zie ook [Douanewetboek van de Unie \(DWU\)](#), artikel 208: ‘*Producten van zeevisserij en andere uit de zee gewonnen producten. 1. Onverminderd artikel 60, lid 1, geldt een vrijstelling van invoerrechten voor het in het vrije verkeer brengen van: a) visserijproducten en andere producten die in de territoriale zee van een land of gebied buiten het douanegebied van de Unie zijn gewonnen door uitsluitend in een lidstaat ingeschreven of geregistreerde schepen die de vlag van deze lidstaat voeren [...].*’

³⁴ Over statussen T1 en T2, werking van het MRN: [Gedelegeerde Verordening \(EU\) 2015/2446 van de Commissie van 28 juli 2015](#).

³⁵ Cf. informatie van de Algemene Dienst Douane en Accijnzen, Federale overheid, verleend aan de Vlaamse Visveiling; volgt uit de bepalingen van het [Douanewetboek van de Unie \(DWU\)](#), artikel 4

maximumtermijn van 90 dagen) in afwachting van het toekennen van een nadere douanebestemming.³⁶

Wat voedselveiligheid betreft, dienen de ingevoerde visproducten aan een grensinspectiepost (GIP) op de eerste plaats van binnenkomst in de EU controles te ondergaan. Dit houdt in dat een digitale aangifte van een '**GVDB** (*Gemeenschappelijk Veterinair Document van Binnenkomst*)' wordt gedaan in **TRACES** (*TRAdE Control and Expert System*), het online-beheersysteem van de Europese Commissie dat de bewegingen volgt van de levende dieren, de dierlijke producten, de dierlijke bijproducten, de levensmiddelen, het diervoeder en de planten die worden ingevoerd in de Europese Unie en verhandeld binnen de lidstaten van de Europese Unie.³⁷ Pas na afhandeling van de voedselveiligheidscontrole op de eerste plaats van binnenkomst kan het transport richting bestemming (i.c. de Vlaamse/Belgische visveilingen) worden verdergezet. Wanneer de visproducten volgens de voedselveiligheidsregelgeving echter de status van **uniegoed** hebben, vervalt een aanmelding in een GIP en volgen de visveilingen de standaardprocedures voor **autocontrole** inzake voedselveiligheid op basis van de *Gevarenanalyse – Kritische controlepunten (HACCP)*.³⁸

³⁶ Zie website FOD Financiën, Vergunning Ruimte Tijdelijke Opslag, <https://financien.belgium.be/nl/douane_accijnzen/ondernemingen/facilitatie/douanevergunningen/andere/vergunning-ruimte-tijdelijke#q5>, geconsulteerd op 30 november 2019. Zie ook [Douanewetboek van de Unie \(DWU\)](#), artikel 144-145-146-147-148-149. Uiteraard gaat het in het geval van verse vis om slechts een eendaagse opslagtermijn op de vloer van de Vlaamse Visveiling (terwijl een RTO-vergunning maximaal 90 dagen voorziet).

³⁷ Zie het FAVV-vademecum voor de invoer van dierlijke producten: [FAVV DG Controlebeleid – Internationale Zaken, Invoercontroles in de grensinspectieposten: producten van dierlijke oorsprong, Brussel, 2018](#). Zie ook de website van TRACES (TRAdE Control and Expert System), <<https://webgate.ec.europa.eu/cfcas3/tracesnt-webhelp/Content/Home.htm>>, geconsulteerd op 30 november 2019.

³⁸ HACCP, oftewel *Hazard Analysis – Critical Control Points*, is de huidige preventieve referentiemethode, waardoor de hygiënische veiligheid van onze voedselproducten gewaarborgd kan worden. Het toepassen van deze methode is wettelijk verplicht voor alle levensmiddelenbedrijven, zie website FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, <<https://www.health.belgium.be/nl/voeding/voedselveiligheid/microbiologische-gevaren-en-hygiene/haccp-autocontrole-en-0>>, geconsulteerd op 30 november 2019. Zie ook [Verordening \(EG\) Nr. 852/2004](#) en [Koninklijk Besluit van 14 november 2003](#). Het principe van verantwoordelijkheid van producenten is gestoeld op [Verordening \(EG\) Nr. 178/2002](#).

Advies

[1] Een duurzaam visserijakkoord tussen de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk is cruciaal voor de economische leefbaarheid van de Vlaamse visserijsector in zijn geheel. De Vlaamse visserijsector hangt voor zijn voortbestaan af van een stabiele aanvoer van voldoende groot volume om lokale verwerking mogelijk te maken en alle afzetkanalen adequaat te kunnen bedienen (kleinhandel, groothandel, grote retailers). Gelet op het grote aandeel van visaanvoer die afkomstig is uit Britse Wateren en/of zijn weg vindt tot België via het Verenigd Koninkrijk (VK) (cf. supra), grijpt brexit sterk in op de economische leefbaarheid van en werkgelegenheid binnen zowel de zeezijde als de landzijde van de sector. Dat de visserijsector gelooft in de toekomst van een duurzame visserij uit zich in nieuwe investeringen. Een aantal rederijen hebben reeds de nieuwbouw van vissersvaartuigen, die hun oude vaartuigen zullen vervangen, aangekondigd. Ook de landzijde van de sector investeert in de toekomst. Recent nog opende de Vlaamse Visveiling haar vernieuwde site in Oostende. De Vlaamse reders stellen ongeveer 400 erkende zeevissers tewerk, wat op zijn beurt goed is voor ongeveer een drievoud daarvan aan indirecte arbeidsplaatsen (i.e. veilingen, verwerkende industrie, handel).³⁹ Een duurzaam visserijakkoord is nodig om deze dynamiek in de sector en de toekomstkansen te schragen. Het feit dat het VK sinds 1973 deel uitmaakte van de EU zorgt dat het land economisch en institutioneel complex verweven is met de EU (voor visserij onder meer via de afspraken binnen het Gemeenschappelijk Visserijbeleid – GVB). Een snelle en eenvoudige uittreding is daardoor niet evident. Het belang van een duurzaam visserijakkoord tussen de EU en het VK kan daarom niet overschat worden.

[2] De SALV vraagt de Vlaamse/Belgische beleidsmakers om ervoor te zorgen dat...

a. ... de EU tijdens onderhandelingen met het VK een status quo voor de toegang tot de VK-wateren en voor de verdeelsleutel van vangstrechten bepleit en in een duurzaam akkoord weet vast te leggen. Zoals verschillende keren aangehaald door EU-instanties, zou deze doelstelling als voorwaarde moeten gelden voor het bereiken van een vrijhandelsakkoord. Zowel de zeezijde als de landzijde van de Vlaamse visserijsector is gebaat bij het behoud van toegang tot Britse Wateren en de bijhorende vangstrechten. Gelet op het aanzienlijke aandeel ten opzichte van de totale visaanvoer dat Belgische vissersvaartuigen uit Britse Wateren aanlanden, is een status quo wat toegang tot elkaars wateren en vangstrechten betreft, van cruciaal belang voor de economische leefbaarheid van de Vlaamse visserijsector in het algemeen en van de rederijen in het bijzonder. De SALV volgt de visie van EUFA, waar ook naar verwezen wordt in het politiek akkoord tussen de EU-27 en het VK. Om te vermijden dat visserij als pasmunt wordt gebruikt in de onderhandelingen, kan er volgens de SALV, in navolging van EUFA, geen vrijhandelsakkoord komen zonder uitkomst van bovenstaande elementen. Periodiek weerkerende onderhandelingsrondes tussen het VK en de EU om vangstrechten onderling te bepalen (zoals het geval is met Noorwegen), is vanuit het oogpunt van efficiëntie, economische duurzaamheid en bedrijfszekerheid binnen de visserijsector niet wenselijk.

b. ... een gelijk speelveld tussen de EU en het VK, alsook tussen de EU-lidstaten onderling wat betreft de visserijactiviteiten (vereisten inzake vissersvaartuigen, vangstechnieken, etc.) en de visserijhandel (wat in het kader van douane en voedselveiligheid wordt vereist) wordt gewaarborgd. Een gelijkwaardige toepassing en

³⁹ [VIRA'18](#), p. 48-49.

controle van EU-wetgeving in de verschillende lidstaten maakt hier deel van uit. Daarenboven zal de genese van het nieuwe Britse visserijbeleid door het Europese niveau en de lidstaten nauw opgevolgd moeten worden.

c. ... transactiekosten van materiaal- en vistransporten tussen beide handelspartners als gevolg van administratie en wachttijden bij douane- en voedselveiligheidscontroles worden geminimaliseerd. Binnen de TWV stellen we vast dat naast de specifieke problemen die de Vlaamse/Belgische visveilingen ondervinden bij de import van Britse en Ierse vis, gevangen door buitenlandse vaartuigen, de Vlaamse visserijsector (zeezijde en landzijde) gezamenlijke belangen heeft bij een zo vlot mogelijke doorstroming van vis gevangen door Belgische vaartuigen in Britse en Ierse wateren. Met brexit wordt het VK een derde land en zouden naargelang het uiteindelijke handelsakkoord aan de grensovergangen douane- en voedselveiligheidscontroles conform EU- en VK-wetgeving moeten uitgevoerd worden. Zoals de situering en tabel 1 weergeven, zouden de administratieve verplichtingen uitbreiden en de wachttijden verlengen, wat de algemene transactiekosten zou verhogen. Deze kosten zouden raken aan de kwaliteit van de verse vis en een lagere prijs op de veilklok met zich kunnen meebrengen. **De SALV wenst enkele aanbevelingen te formuleren om administratieve verplichtingen en wachttijden aan de grenzen beperkt te houden.** Deze aanbevelingen zijn specifiek voor de verschillende transittrajecten van vis gevangen in Britse wateren en/of vangsten die via het VK de veilingvloer bereiken (cf. trajecten weergegeven in tabel 1 en toegelicht in de situering). Deze aanbevelingen situeren zich zowel op internationaal als op nationaal niveau:

- ▀ **Traject 1.** Belgische vaartuigen van het GVS landen aan in het VK, waarna de vis per vrachtwagen naar de Vlaamse/Belgische visveilingen wordt gebracht (Kanaaltunnel of ferry)

Bepleit via het Europees niveau de inrichting van (vissers)kades als vrije zone (freeports) opdat de visvangst haar Belgische origine en daarmee haar status als uniegoed behoudt. Om het aantal vaartdagen die aan vissersvaartuigen zijn toegekend optimaal te kunnen benutten, is het belangrijk dat een aanlanding in het VK mogelijk blijft. Zulke aanlandingen zouden echter na brexit beschouwd kunnen worden als een 'manipulatie' van de visproducten, waardoor de status van Belgische vis overgaat naar die van Britse vis. Dit maakt dat meer uitvoerige douaneformaliteiten en voedselveiligheidscontroles nodig zouden zijn en dat bijgevolg de administratieve verplichtingen uitbreiden en de wachttijden verlengen. Om kwaliteitsredenen is het van belang om deze transactiekosten voor de verse visproducten zo beperkt mogelijk te houden. Wanneer de EU en het VK het onderling eens geraken om visserskades als vrije zone of *freeports* in te richten, blijft de visvangst Belgisch en de administratie en wachttijden beperkt. Wanneer de visvangst immers onder de regeling vrije zone wordt geplaatst, dan kan zij binnen het douanegebied van de Unie worden overgebracht met loutere melding van de plaats van de goederen en informatie over iedere overbrenging zonder bijkomende douaneformaliteiten.⁴⁰ Aangezien de vis Belgisch blijft, hoeft voor voedselveiligheidskeuring geen grensinspectiepost bij binnenkomst in de EU te worden bezocht en kan de toepassing van de standaardprocedures voor autocontrole inzake voedselveiligheid op de vloer van de visveilingen volgen. De bevoorrading van de Belgische vissersvaartuigen met proviand en materiaal zou onder een regeling vrije zone tevens voordeel halen, waardoor het huidige optimale logistieke systeem operationeel kan blijven. Het lijkt volgens de SALV een

⁴⁰ Zie [Gedelegeerde Verordening \(EU\) 2015/2446 van de Commissie van 28 juli 2015](#), artikel 178-179.

haalbare kaart die tijdens de onderhandelingen kan worden uitgespeeld, aangezien ook de Britse overheid de piste van *freeports* genegen is om haar handel in het post-brexittijdperk te verzekeren.⁴¹

- **Traject 6.** Britse aanvoer met aanlanding in het VK, waarna de vis per vrachtwagen naar de Vlaamse/Belgische visveilingen wordt gebracht (Kanaaltunnel of ferry)

Onderzoek in onderlinge afstemming met het VK of een Brits *Export Health Certificate (EHC)* volstaat om aan de Europese/Belgische voedselveiligheidsregelgeving te voldoen, zodat overmatig transactiekosten en kwaliteitsverliezen kunnen worden vermeden. *Red tape* en wachttijden kunnen aanzienlijk verminderd worden, wanneer de voedselveiligheidscontroles uitgevoerd aan Britse zijde en begunstigd met een *EHC* zouden volstaan om aan de Europese en Belgische voedselveiligheidsregelgeving te voldoen. Indien dit het geval zou zijn, hoeven de vrachtwagentransporten geen halt te houden aan een GIP en volgen de visveilingen de standaardprocedure van autocontrole inzake voedselveiligheid.

Indien een Brits *EHC* niet kan volstaan, meent de SALV dat de versheid van de visproducten gebaat zou zijn bij een voedselveiligheidscontrole op plaats van bestemming eerder dan op plaats van binnenkomst en vraagt desgevallend dergelijke verlegging van controle te onderzoeken. Wanneer niet-uniegoederen (i.c. Britse vis) de EU binnenkomen, voorziet de voedselveiligheidsregelgeving een controle op de GIP van binnenkomst (i.c. Boulogne-Sur-Mer bij traject 6.). Een snellere doorlooptijd van de vis tot het punt van verkoop zou kunnen worden bereikt, wanneer de voedselveiligheidscontrole zou kunnen doorgaan op de GIP in Zeebrugge.

- **Traject 7.** Britse aanvoer met Britse vaartuigen tot de Belgische havens (Zeebrugge of Oostende)

Om de doorlooptijden en dus de kwaliteit van de verse vis optimaal te houden, vraagt de raad om te onderzoeken of voedselveiligheidscontroles aan de kades in plaats van aan de grensinspectiepost mogelijk zijn. Nadat het vissersvaartuig aan de kade van de visveiling is geleid, moet de verse vis een voedselveiligheidskeuring aan een grensinspectiepost (GIP) doorlopen. Dit betekent in praktijk dat de vis kortstondig op vrachtwagentransport moet worden gezet naar de GIP in Zeebrugge om vervolgens terug naar de visveiling te worden gebracht. De doorlooptijd van de verse vis tot het punt van veiling zou ingekort kunnen worden als de voedselveiligheidscontrole aan de kades zou kunnen plaatsgrijpen.

[3] Richt een 'brexitcel voor visserij' in, die de voorbereiding richting post-brexite tussen de verschillende overheden coördineert. Een structurele en afgestemde verankering van het voorbereidings- en regelgevingsproces tussen alle betrokken Belgische overheden richting de post-brexiteperiode is volgens de SALV noodzakelijk om de aanbevelingen op gecoördineerde en onderbouwde wijze waar te maken. De complexe beleidsomgeving en beslissingsvorming (i.e. visserij-(gerelateerde)-bevoegdheden over meerdere beleidsniveaus),⁴² de complexiteit van het brexitdossier dat verband houdt met toegangsrechten en

⁴¹ Persbericht UK Government, "Trade secretary announces Freeports Advisory Panel will ensure UK is ready to trade post-Brexit", 1 augustus 2019, <<https://www.gov.uk/government/news/trade-secretary-announces-freeports-advisory-panel-will-ensure-uk-is-ready-to-trade-post-brexit>>, geconsulteerd op 3 december 2019.

⁴² SALV, *Advies. Prioriteitennota Visserij 2019-2024, Brussel, 2019*, p. 9; SALV, *Advies. Strategische hoofdlijnen voor Vlaams visserijprogramma 2021-2027, Brussel, 2019*, p. 27.

vangstmogelijkheden, douane- en voedselveiligheidsregelgeving, alsook de onduidelijkheid over de tijdshorizon die de opmaak van het finale handelsakkoord zal vergen, doen de adviesraad besluiten dat een structureel en afgestemd voorbereidingstraject nodig is. De analyse in de situering van dit advies wil de complexiteit duiden waarmee de verschillende stromen van vis langs het VK tot in België te maken zouden kunnen krijgen. Daarenboven kan zij een aanzet vormen voor kennisopbouw rond de vermelde aspecten die de gehele visserijsector (zee- en landzijde) aanbelangen en met brexit meer en meer aan de oppervlakte zullen komen. Daarom vraagt de raad een structurele verankering van het voorbereidingstraject dat zowel de relevante Vlaamse als federale beleidsdomeinen omvat en waarmee de Technische Werkcommissie Visserij van de SALV in wisselwerking het verdere proces kan opvolgen.

Bibliografie

[Bartelings, H. en Z. Smeets Kristkova, *Impact of hard Brexit on European fisheries. Scenario analysis using the MAGNET model*, Wageningen, 2018.](#)

[Besluit van de Vlaamse Regering tot de instelling van een visvergunning en houdende tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden](#), Brussel, 16 december 2015.

[Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Central Bank, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank \(COM\(2019\) 394 final\), *Finalising preparations for the withdrawal of the United Kingdom from the European Union on 1 November 2019*.](#)

[Department for Environment and Rural Affairs, *Sustainable fisheries for future generations*, juli 2018.](#)

[Department of Environment, Food and Rural Affairs, *Sustainable fisheries for future generations. Summary of consultation responses and government response*, oktober 2018.](#)

[Europese Commissie, TF50 \(2019\) 65 – Commission to EU 27, Task Force for the Preparation and Conduct of the Negotiations with the United Kingdom under Article 50 TEU, *Revised text of the Political Declaration setting out the framework for the future relationship between the European Union and the United Kingdom as agreed at negotiators' level on 17 October 2019, to replace the one published in OJ C 66l of 19.2.2019*.](#)

[Europese Commissie, TF50 \(2019\) 66 – Commission to EU 27, Task Force for the Preparation and Conduct of the Negotiations with the United Kingdom under Article 50 TEU, *Working document. Consolidated version of the Withdrawal Agreement following revision of Protocol on Ireland/Northern Ireland and technical adaptations to Article 184 "Entry into force and application" \(document TF50\(2019\)64\), as agreed at negotiators' level and endorsed by the European Council*.](#)

[Europese Raad, *Richtsnoeren*, EUCO XT 20001/18 Nota van het secretariaat-generaal van de Raad aan de delegaties](#), Brussel, 23 maart 2018.

[Europese Raad, *Verklaringen voor de notulen van de bijeenkomst van de Europese Raad*, EUCO XT 20017/18 Nota van het secretariaat-generaal van de Raad aan de delegaties](#), Brussel, 25 november 2018.

[FAVV DG Controlebeleid – Internationale Zaken, *Invoercontroles in de grensinspectieposten: producten van dierlijke oorsprong*, Brussel, 2018.](#)

[Gedelegeerde Verordening \(EU\) 2015/2446 van de Commissie van 28 juli 2015 tot aanvulling van Verordening \(EU\) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad met nadere regels betreffende een aantal bepalingen van het douanewetboek van de Unie.](#)

[Lambrechts, G., E. Van Buggenhout en V. Samborski, *Gevolgen van de brexit voor de Vlaamse landbouw en visserij*, Departement Landbouw en Visserij, Brussel, 2018.](#)

[Raad van de EU, *Persmededeling. Brexit: Raad neemt reeks noodmaatregelen voor scenario zonder akkoord aan*, 19 maart 2019.](#)

[Koninklijk Besluit van 14 november 2003 betreffende autocontrole, meldingsplicht en traceerbaarheid in de voedselketen \(FAVV\).](#)

North, D.C., "Transaction costs, institutions, and economic history", *Journal of institutional and theoretical economics*, 140, 1984, 7-17.

[Van Bogaert, T. en J. Platteau \(reds.\), *Uitdagingen voor de Vlaamse visserij. Visserijrapport 2018*, Departement Landbouw en Visserij, Brussel, 2018.](#)

[Verordening \(EG\) Nr. 178/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 28 januari 2002 tot vaststelling van de algemene beginselen en voorschriften van de levensmiddelenwetgeving, tot oprichting van een Europese Autoriteit voor voedselveiligheid en tot vaststelling van procedures voor voedselveiligheidsaangelegenheden.](#)

[Verordening \(EG\) Nr. 852/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake levensmiddelenhygiëne.](#)

[Verordening \(EU\) Nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie.](#)

[Verordening \(EU\) 2019/498 van het Europees Parlement en de Raad van 25 maart 2019 tot wijziging van verordening \(EU\) 2017/2403 wat betreft vismachtigingen voor *Unievissersvaartuigen in de wateren van het Verenigd Koninkrijk en visserijactiviteiten van vissersvaartuigen van het Verenigd Koninkrijk in de wateren van de Unie.*](#)

Lijst met figuren en tabellen

Figuren

Figuur 1. Belangrijke zones in noordoostelijke Atlantische wateren rond het VK	9
Figuur 2. Figuratieve voorstelling van de transittrajecten (met dezelfde kleurcodes als in tabel 1)	12

Tabellen

Tabel 1. Schematisch overzicht van de stromen van vis via het VK tot België pre- en post-brexit met mogelijke impact op transactiekosten (douane en voedselveiligheid) en scenario's die zulke kosten minimaliseren.....	15
--	----