

HULP IN NOOD

**ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ
VOOR VISSERSVAARTUIGEN**

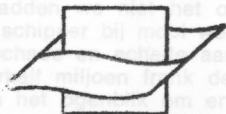
SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP

**ZETEL :
HENDRIK BAELSKAAI 27, OOSTENDE**

JAARVERSLAG 1977

Dames, Mijne Heren,

Niettegenstaande wij dit jaar met een totaal verlies gekonfronteerd werden van de 2.511 ten bedrage van 2 miljoen fr. is het resultaat van 1977 toch beduidend gunstiger dan dat van 1976, jaar zonder totale verliezen! Dit is vooral te danken aan een opvallende mindere uitgave voor onze schaden, namelijk 8.895.929 fr. tegenover 11.120.648 fr. het voorgaande jaar, en een hoger premie-inkomen van meer dan 1 miljoen fr. Dit had nog gunstiger kunnen zijn, hadden wij niet het onverantwoord ongeval gekend van de N.40 waar de schipper bij nader op een golfbreker terecht kwam en aan eigen schuld, want aan de golfbreker, onze maatschappij voor bijna anderhalf miljoen fr. deed tussenkomen. Het is hier dan ook de plaats en het moment om er op te wijzen, dat in bepaalde gevallen de reders meer verantwoordelijkheid op de bemanning zouden moeten kunnen eisen. Het is trouwens de ganse gemeenschap die hier moet opdraaien voor de onverantwoordelijke daad gesteld door een enkeling, die daarenboven zijn reders ook grote schade berekent. Zonder dit onaanvaardbaar ongeval, was het de maatschappij mogelijk geweest 5 % meer aan risicofrees uit te keren. We houden er aan U hier op te wijzen, omdat een goed inzicht ter zake, ons aller belang dient. Verder wijzen we er nog op dat Hulp in Nood een koöperatieve ten voordele van bepaalde leden is, die de voordelen van bepaalde verliezen dienen af te trekken. Deze maatschappij is zuiver het gevolg zijn van sleet, vermoedheid of een slechte montage, dan is dit in de eerste plaats een plicht tegenover de gemeenschap van onze leden en ook uit reden van gelijke behandeling voor wie ook. Uw beheersaad werst hier dan ook een strenge hand aan te houden en verwacht hierin bijgetreden te zullen worden door alle leden.



Vlaams Instituut voor de Zee
Flanders Marine Institute

HULP IN NOOD

ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ

VOOR VISSERSVAARTUIGEN

SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP

ZETEL :

HENDRIK BAELSKAAI 27, OOSTENDE

JAARVERSLAG 1977

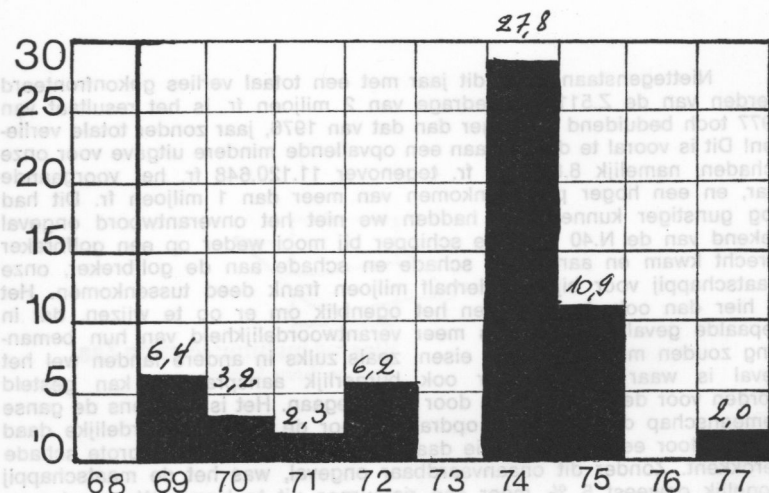
Niettegenstaande wij dit jaar met een totaal verlies gekonfronteerd werden van de Z.511 ten bedrage van 2 miljoen fr. is het resultaat van 1977 toch beduidend gunstiger dan dat van 1976, jaar zonder totale verliezen! Dit is vooral te danken aan een opvallende mindere uitgave voor onze schaden, namelijk 8.895.929 fr. tegenover 11.120.648 fr. het voorgaande jaar, en een hoger premie-inkomen van meer dan 1 miljoen fr. Dit had nog gunstiger kunnen zijn, hadden we niet het onverantwoord ongeval gekend van de N.40 waar de schipper bij mooi weder op een golfbreker terecht kwam en aan eigen schade en schade aan de golfbreker, onze maatschappij voor bijna anderhalf miljoen frank deed tussenkomen. Het is hier dan ook de plaats en het ogenblik om er op te wijzen, dat in bepaalde gevallen de reders meer verantwoordelijkheid van hun bemanning zouden moeten kunnen eisen, zoals zulks in andere landen wel het geval is waar de schipper ook burgerlijk aansprakelijk kan gesteld worden voor de zware fouten door hem begaan. Het is trouwens de ganse gemeenschap die hier moet opdraaien voor de onverantwoordelijke daad gesteld door een enkeling, die daarenboven zijn reders ook grote schade berokkent. Zonder dit onaantvaardbaar ongeval, was het de maatschappij mogelijk geweest 5 % meer aan ristournes uit te keren. We houden er aan U hier op te wijzen, omdat een goed inzicht ter zake, ons aller belang dient. Verder wijzen we er nog op dat Hulp in Nood een coöperatieve ten voordele van een gemeenschap van leden is maar zeker niet ten voordele van bepaalde enkelingen. Wanneer we dan ook sommige ongevallen dienen af te wijzen omdat deze niet gedekt zijn door de polis en zuiver het gevolg zijn van sleet, vermoeidheid of een slechte montage, dan is dit in de eerste plaats een plicht tegenover de gemeenschap van onze leden en ook uit reden van gelijke behandeling voor wie ook. Uw beheerraad wenst hier dan ook een strenge hand aan te houden en verwacht hierin bijgetreden te zullen worden door al zijn leden.

Het beperkt totaal verlies van de Z.511 voor een relatief gering bedrag van 2 miljoen, heeft anderzijds onze statistiek niet nadelig beïnvloed. Het heeft de herverzekeraars integendeel toegelaten zich van de zware verliezen over de jaren 1974 (O.288) en 1975 verder te herstellen. Mede door de afwezigheid van totale verliezen in het voorgaand jaar, heeft dit onze positie op de herverzekeringmarkt te Londen gevoelig versterkt hetgeen ons toegelaten heeft voor 1978, gunstiger herverzekeringvoorwaarden te bedingen. Vergeten we in dit verband inderdaad niet, dat 10 centiem herverzekeringspremie een besparing voor de maatschappij van 800 duizend fr. uitmaakt.

De vele jaren herverzekering hebben ons ten andere toegelaten op de Londense markt bij Lloyds groot vertrouwen te scheppen en onze maatschappij in aanzien te doen stijgen.

Ten titel van inzicht geven we hieronder de aanschouwelijke grafiek van de totale verliezen over de laatste tien jaar, waarin we 3 jaar verschoond bleven van totale verliezen, namelijk in 1968, 1973 en 1976, maar waar we toch gekonfronteerd werden met een passieve uitloper in 1974 (O.288) en ook nog in 1975, jaar met verscheidene totale verliezen, welke, dank zij het vertrouwen welke men in ons had, geen aanleiding heeft gegeven tot een verhoging van onze herverzekeringspremie.

GRAFIEK DER TOTALE VERLIEZEN IN MILJOENEN



Jaar	Vloot	Aantal	Bedrag
1968	178	2	6.361.000
1969	187	2	3.190.000
1970	178	1	2.274.000
1971	179	3	6.217.000
1972	171	2	27.835.000
1973	153	4	10.920.535
1974	165	1	2.000.000
1975	154		
1976	144		
1977	135		

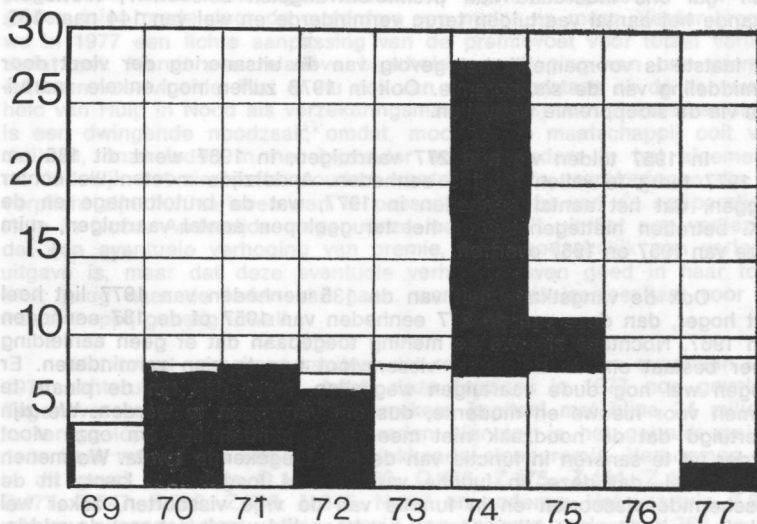
De vele jaren hervestekening hebben ons ten andere toegelaten op de Londense markt bij Lloyd's groot verhooven te schepjen en onze mastachappij in aanzien te doen stijgen.

Ten titel van inzicht geven we hieronder de aanschouwelijke grafiek van de totale verliezen over de laatste tien jaar, waarin we 3 jaar verschoond bleven van totale verliezen, namelijk in 1968, 1973 en 1978, maar waar we toch gekonfronteerd werden met een passieve uitloper in 1974 (0.288) en ook nog in 1975, jaar met verscheidene totale verliezen, welke, dank zij het verhooven welke men in ons had, geen aanleiding heeft gegeven tot een verhoging van onze hervestekeningprämie.

GRAFIEK TOTALE VERLIEZEN EN HERVERZEKERINGSPREMIE

■ = totale verliezen

□ = herverzek. premie



Het zwart toont de hoogte aan van de totale verliezen in miljoenen. Het wit van de betaalde herverzekeringspremie.

Zoals we aan onze grafiek ontlelen, zou de statistiek van onze totale verliezen in functie van de betaalde herverzekeringspremie zeer gunstig geweest zijn voor de herverzekeraars, ware daar niet de uitloper geweest van 1974 (O.288), en deze van 1975 alhoewel in mindere mate.

We bemerken geen totale verliezen in de jaren 1969, 1973 en 1976 en zeer gunstige jaren voor de herverzekeraars in 1971 en 1977 waar de door de herverzekeraars ontvangen premie ver boven het bedrag van de totale verliezen uitsteekt. Het jaar 1974 waarin bijna 28 miljoen aan totale verliezen werd uitgekeerd, toont aan, dat Hulp in Nood, het toch niet zonder herverzekering kan stellen. We tellen inderdaad verscheidene vaartuigen van 30 miljoen en meer verzekerd zodat het te gewaagd zou zijn onze vloot niet te herverzekeren. Dit zou echter wel kunnen moest ons Reservefonds voor zware rampen minstens 50 miljoen bedragen in plaats van de huidige 20 miljoen. Hiervoor zouden de leden dan echter moeten bereid zijn een tiental jaren afstand te doen van hun ristournes.

Dit houdt dan echter omgekeerd een onrechtvaardigheid in, omdat veel oude leden hiervoor een grote opoffering gedaan hebben ten voordele van diegenen die na hen kwamen!

Anderzijds dicteert de logika, dat uiterst zware rampen nooit uitgesloten zijn en voor de maatschappij een ruïne zouden kunnen betekenen.

PREMIESTATISTIEK EN VERZEKERDE KAPITALEN

Voor de eerste maal in de geschiedenis van Hulp in Nood zijn we de kaap van 25 miljoen premieontvangsten voorbij gestreefd. Het jaar 1977 gaf ons inderdaad aan premie-ontvangsten 25.990.747, niettegenstaande het aantal vaartuigen terug verminderde en wel van 144 naar 135.

Dit laatste is voornamelijk het gevolg van de uitsanering der vloot door bemiddeling van de slooppremie. Ook in 1978 zullen nog enkele vaartuigen via de slooppremie wegvallen.

In 1957 telden we nog 277 vaartuigen, in 1967 werd dit 185 om in 1977 terug te vallen tot 135 eenheden. Anderzijds moeten we echter zeggen, dat het aantal eenheden in 1977, wat de brütotonnage en de P.K. betreffende niettegenstaande het teruggelopen aantal vaartuigen, ruim deze van 1957 en 1967 overtreft.

Ook de vangstcapaciteit van de 135 eenheden van 1977 ligt heel wat hoger, dan deze van de 277 eenheden van 1957 of de 187 eenheden van 1967. Nochtans zijn we de mening toegedaan dat er geen aanleiding meer bestaat om de Belgische vissersvloot nog te zien verminderen. Er mogen wel nog oude vaartuigen wegvallen, maar dan om de plaats te ruimen voor nieuwe en moderne, dus om vervangen te worden. We zijn overtuigd dat de noodzaak niet meer voor handen ligt om onze vloot verder uit te saneren in functie van de ons toegekende kwota. We menen integendeel, dat deze, in functie van de ons toegekende kwota in de beschermde vissoorten en in functie van de vrije vissoorten, zeker wel enkele eenheden mag bijwinnen en het hoog tijd wordt dat met de middelen welke de overheid ons ter beschikking stelt, er mogelijkheid moet bestaan om sneller te moderniseren en te vereenvoudigen. We zijn anderzijds overtuigd dat, zoals we dit verleden jaar reeds schreven, er nog altijd toekomst is voor moderne schepen met een inzetgrage bemanning.

Aan de hand van bepaalde brutobesommingen en de bekwaamheid van veel onzer schippers en reders kunnen we inderdaad dergelijke besluiten trekken.

Hieronder volgt de tabel van de premie-ontvangsten in functie van het aantal eenheden, het verzekerd en het herverzekerd kapitaal.

Jaar	premies	vaartuigen	verzekerd kapitaal	herverzekerd kapitaal
1967	11.518.767	185	431.126.240	—
1968	13.722.415	178	478.760.000	—
1969	16.591.765	187	562.576.000	—
1970	19.173.287	178	626.845.140	577.182.040
1971	19.652.747	179	625.683.000	544.552.400
1972	19.224.297	171	631.664.060	579.197.160
1973	20.198.403	153	679.094.873	623.371.361
1974	22.156.120	165	763.665.880	698.548.736
1975	24.314.716	156	841.904.335	767.275.433
1976	24.918.064	144	832.065.095	759.856.146
1977	25.990.747	135	808.817.220	697.412.820

Behalve een kleine uitzondering voor het jaar 1972 zijn ieder jaar onze ontvangsten aan premies gevoelig verhoogd. Ten overstaan van 1976 maakt dit voor 1977 meer dan één miljoen frank. Op het eerste zicht zou het paradoxaal te noemen zijn, dat dit gebeurde met 23 miljoen minder verzekerd kapitaal. Dit is echter een rechtstreeks gevolg van de veroudering van de vloot, waardoor heel wat schepen overgaan naar een volgende ouderdomsklasse met de daaraan verbonden hogere premievoet. Deze vaartuigen betekenen echter omgekeerd ook een groter risico mede door de ouderdom van motor en romp. Verder kregen we in 1977 een lichte aanpassing van de premievoet voor totaal verlies, zodat ook hieruit een relatieve bescheiden verhoging van ons premieinkomen voortvloeide. Wat er nu ook van zij, het bestaan en de aanwezigheid van Hulp in Nood als verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen is een dwingende noodzaak, omdat, mocht onze maatschappij ooit verdwijnen, onze leden in het bijzonder en alle reders in het algemeen, onmiddellijk het slachtoffer zouden worden van de verzekeringen die nu verplicht zijn hun tarieven aan te passen aan deze van de coöperatieve Hulp in Nood. Anderzijds mogen onze leden nooit uit het oog verliezen, dat een eventuele verhoging van premie, niet noodzakelijk een verloren uitgave is, maar dat deze eventuele verhoging even goed in haar totaliteit terug naar de leden kan gaan, wanneer het jaarresultaat voor de maatschappij gunstig uitvalt.

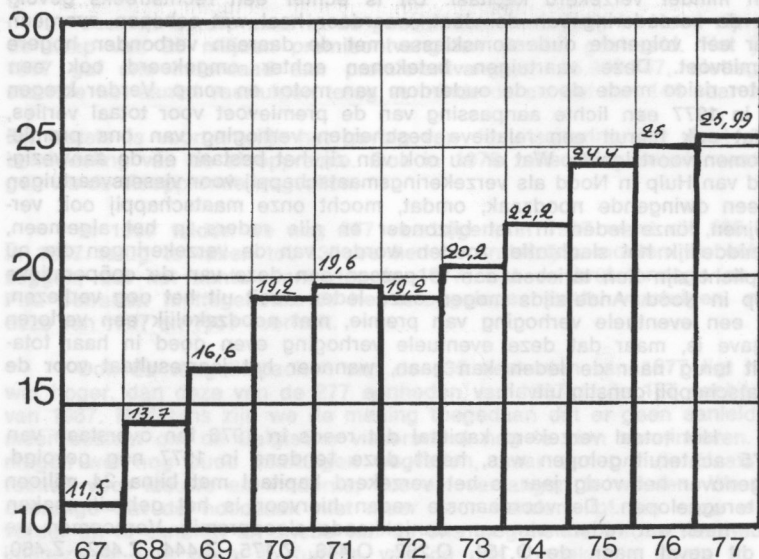
Het totaal verzekerd kapitaal dat reeds in 1976 ten overstaan van 1975 achteruit gelopen was, heeft deze tendens in 1977 nog gevolgd. Tegenover het vorig jaar is het verzekerd kapitaal met bijna 24 miljoen fr. teruggelopen. De voornaamste reden hiervoor is het gebruik maken door heel wat reders van een aantlokkende slooppremie. Vernoemen we in dit geval maar, de O.151, O.282, O.446, Z.175, Z.444, Z.452, Z.460, Z.477, Z.547, Z.562, Z.598, N.345, N.498 en anderen. Het vaartuig Z.511 valt weg wegens totaal verlies, terwijl nog anderen zoals de N.762 en de N.804 opgelegd werden en de vaartuigen Z.588 en Z.592 geweigerd werden. In elk geval een indrukwekkend aantal, zodat het geen verwondering baart dat ons verzekerd kapitaal met meer dan 23 miljoen terugliep.

Als nieuwbouw kunnen we echter geen enkel vaartuig registreren omdat er aan geen nieuwbouw gedaan werd. We menen dan ook dat onze regering ook hier een dwingende taak heeft, want men komt gereedelijk tussen voor de landelijke bedrijven die in moeilijkheden geraken, streekeconomie komt in vele gevallen met tientallen miljoenen over de brug, om gezegd de werkverschaffing te redden. Alsof dit niet even goed het geval is in de visserij. Het is wel een traditie dat deze aan haar lot overgelaten wordt, maar we menen dat het hoog tijd wordt dat deze traditie verandert of dat de organisaties die de reders vertegenwoordigen daar dringend iets aan doen, wat tot nu toe het geval niet is geweest.

Nieuwpoort

Jaar	Aantal vaartuigen	Verzekerd kapitaal (fr.)	Verzekerd kapitaal (fl.)
1968	47	104.773.000	89.083.810
1969	41	97.821.000	86.024.110
1970	46	83.538.780	101.842.080
1971	41	111.744.180	106.772.237
1972	34	114.542.100	138.818.483
1973	37	150.578.500	154.189.520
1974	33	154.189.520	165.988.820
1975	30	165.988.820	157.464.120
1976	28	157.464.120	154.763.970

PREMIE-ONTVANGSTEN OVER DE LAATSTE TIEN JAAR IN MILJOENEN



Zoals we in bovenstaande grafiek vaststellen, verdubbelden de premie-ontvangsten van 1967 tot 1974, namelijk van 11,5 miljoen tot 22,4 miljoen. In de laatste drie jaren verhoogde dit nog eens met 3,8 miljoen. Zoals we vroeger de kaap der 25 miljoen als een mijlpaal aanzagen, menen we binnen enkele jaren de 30 miljoen te zullen bereiken, gezien onder meer in 1978 reeds, heel wat eenheden in onze maatschappij opgenomen werden, die van een andere verzekering overkwamen. Anderzijds is deze verdubbeling niet zozeer te wijten aan het verzekeren van groter vaartuigen, maar ook als een gevolg te aanzien van de muntontwaarding.

Moesten alle vaartuigen verzekerd zijn voor hun volle werkelijke waarde dan zou het verzekerd kapitaal zeker verdubbeld zijn. Tengevolge van de devaluatie heerst thans een abnormale toestand, daar de verzekerde waarden bij herstel van schade niet in overeenstemming zijn met de vergoeding er voor betaald.

Om de evolutie van het aantal verzekerde eenheden en het verzekerd kapitaal per haven te kunnen volgen, laten we hieronder de tabellen en de grafiek per haven volgen.

Jaar	Aantal verzekerde eenheden	Verzekerd kapitaal (miljoenen)
1970	18.173.297	176 628.845.140
1971	19.852.747	179 628.683.000
1972	19.224.297	171 631.994.000
1973	20.198.403	183 676.084.873
1974	22.156.120	195 763.995.000
1975	24.314.718	188 841.204.236
1976	24.818.064	144 832.066.000
1977	25.990.747	135 808.817.220

VERGELIJKENDE TABELLEN DER VERZEKERDE VAARTUIGEN PER THUISHAVEN

Oostende

Jaar	Getal	Verzekerde waarde	Herverzekerde waarde bij totaal verlies
1967	44	123.214.000	—
1968	44	126.920.000	—
1969	48	156.117.000	—
1970	53	232.049.200	203.366.390
1971	51	235.400.860	200.681.555
1972	47	184.384.930	170.613.680
1973	42	187.330.353	168.542.071
1974	40	176.804.020	156.576.171
1975	39	169.897.820	150.357.491
1976	39	203.664.220	183.122.858
1977	38	227.328.720	199.707.520

Zeebrugge

1967	95	243.285.240	—
1968	87	269.487.000	—
1969	92	301.418.000	—
1970	84	297.174.940	284.731.840
1971	88	296.743.360	270.642.025
1972	83	335.279.130	306.941.390
1973	75	362.199.870	333.084.503
1974	86	421.262.810	388.131.582
1975	82	481.127.895	439.810.032
1976	75	462.414.055	423.870.684
1977	69	414.023.380	362.887.380

Nieuwpoort

1967	46	64.627.000	—
1968	47	82.353.000	—
1969	47	104.773.000	—
1970	41	97.621.000	89.083.810
1971	40	93.538.780	86.024.110
1972	41	111.744.180	101.642.090
1973	34	114.542.100	106.772.237
1974	37	150.576.500	138.818.433
1975	33	184.169.520	170.398.810
1976	30	165.986.820	152.862.604
1977	28	167.464.120	154.163.920

Verleden jaar schreven we dat het alleen te Oostende was dat we een verhoging van verzekerd kapitaal kenden. Dit is nu terug het geval voor Oostende maar ook voor Nieuwpoort. Oostende, met één eenheid minder dan in 1976, kent een verhoging aan verzekerd kapitaal van bijna 24 miljoen frank, Nieuwpoort een verhoging van 1,5 miljoen fr. voor 2 verzekerde eenheden minder, en ten slotte Zeebrugge een vermindering aan verzekerd kapitaal van meer dan 48 miljoen frank voor 6 eenheden minder. In twee jaar tijd kwam Oostende terug van 169 miljoen verzekerd kapitaal tot 227 miljoen, terwijl Zeebrugge terugviel van 481 miljoen naar 414 miljoen fr. ! Ook Nieuwpoort viel in twee jaar tijd van 184 miljoen naar 167 miljoen terug. Hier dient echter aan toegevoegd, dat het aantal eenheden te Oostende stationair bleef, terwijl dit voor Zeebrugge en Nieuwpoort respectievelijk met 13 en 5 eenheden verminderde. Dit is niet zo verwonderlijk daar we op de vorige pagina aangaven hoeveel eenheden Zeebrugge via de slooppremieregeling alleen reeds in 1977 verloor. Onze statistiek leert ons echter, dat we regelmatige terugkerende perioden gekend hebben van recessie, afgewisseld met perioden van opgang. Dit zal wel altijd zo blijven. Alleen menen we reeds de bodem van de recessie bereikt te hebben, want met minder vaartuigen kan het nog moeilijk.

We menen overtuigd te zijn, wat de capaciteit van onze vloot betreft, we een dieptepunt bereikt hebben zodanig, dat zelfs het lokaal belang van onze visserij in het gedrang zou komen, mochten we hier nog beneden gaan. We wijzen er hier dan nogmaals op, dat de overheid, en zeker wel streekeconomie een dwingende plicht heeft, zich het lot van de visserij aan te trekken. Jammer genoeg is een visser een individualist en dan vooral de Vlaamse visser, die moeilijk tot spektakulaire acties in groepsverband te verleiden is, zoals we die in zoveel andere landen als Nederland, Frankrijk, Ierland en Groot-Brittannië medegemaakt hebben. Onze Vlaamse visser vecht en zwijgt, en lijdt zijn verliezen. Andere bedrijven, zoals de staal- en tekstielsector leggen deze ten laste van de gemeenschap. Het fiere karakter van onze visser zit daar ook wel voor veel tussen, maar of de visserij in het algemeen en de rederijen in het bijzonder, daarmede gediend zijn, hoeft eens meer over nagedacht.

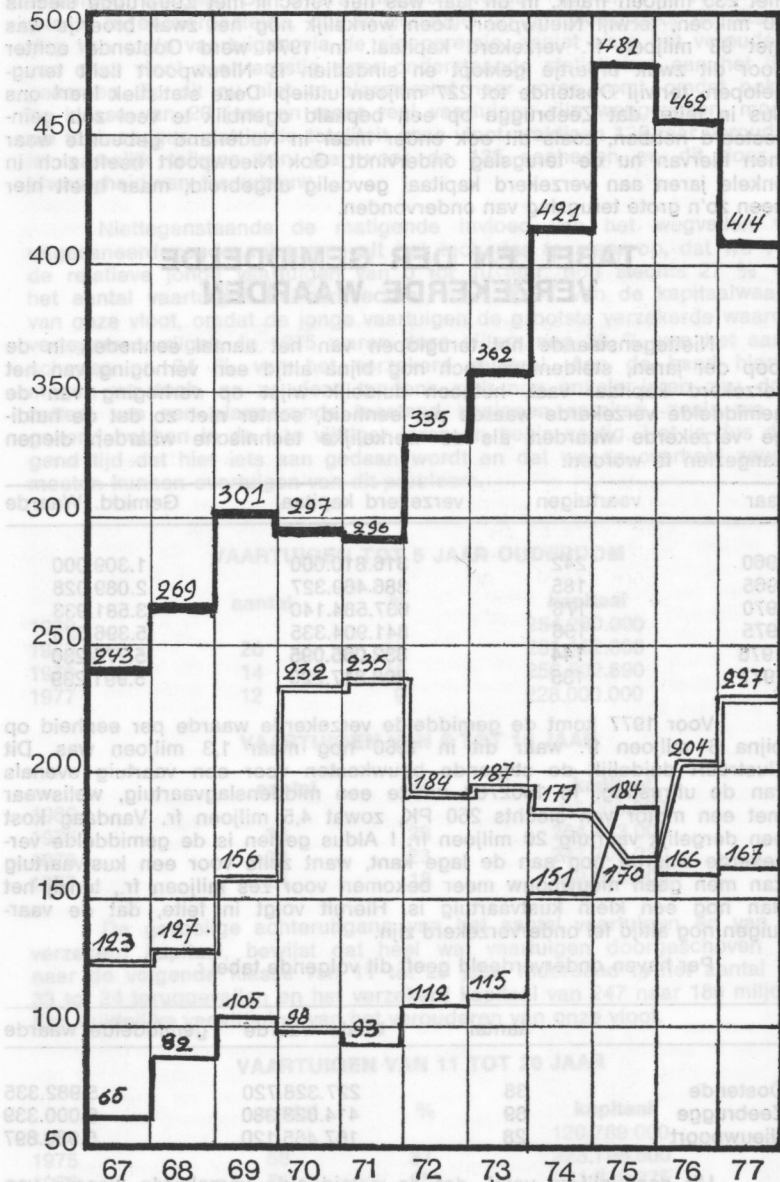
De Vlaamse visserij heeft in 1976 een verhoging van het verzekerd kapitaal van 24 miljoen frank bereikt, wat een toename van 1,5 miljoen frank per eenheid betekent. Dit is een record, want in 1975 was de verhoging slechts 1,5 miljoen frank voor 2 eenheden. De andere visserijen hebben in 1976 een verhoging van het verzekerd kapitaal van 1,5 miljoen frank bereikt, wat een toename van 0,5 miljoen frank per eenheid betekent. Dit is een record, want in 1975 was de verhoging slechts 0,5 miljoen frank voor 1 eenheid.

Moesten alle vaartuigen verzekerd zijn voor hun volle werkelijke waarde dan zou het verzekerd kapitaal zeker verdubbeld zijn. Tegenwoordig van de devolutie heeft men een abnormale toestand, daar de verzekerde waarden bij het sterft van schepen niet in overeenstemming zijn met de vergoeding er voor betaald. **hooqwuim**

Om de devolutie van het aantal eenheden te kunnen volgen, en de grafiek par. 11 van volgen.

Jaar	Aantal eenheden	Verzekerd kapitaal (miljoen frank)
1976	227	227.000.000
1975	214	214.000.000
1974	201	201.000.000
1973	188	188.000.000
1972	175	175.000.000
1971	162	162.000.000
1970	149	149.000.000
1969	136	136.000.000
1968	123	123.000.000
1967	110	110.000.000
1966	97	97.000.000
1965	84	84.000.000
1964	71	71.000.000
1963	58	58.000.000
1962	45	45.000.000
1961	32	32.000.000
1960	19	19.000.000
1959	6	6.000.000

GRAFIEK VAN DE EVOLUTIE DER VLOOT PER THUISHAVEN, IN VERZEKERD KAPITAAL UITGEDRUKT



Deze grafiek geeft duidelijk het terugvallen van Zeebrugge in de laatste paar jaren aan, evenals de opgang van Oostende. In 1975 kende Zeebrugge nog 300 miljoen meer aan verzekerd kapitaal dan Oostende. In 1977 is dit teruggevallen tot 187 miljoen ! Nieuwpoort bleef praktisch op hetzelfde peil. Niettegenstaande deze relatieve hoge opgang van Oostende aan verzekerd kapitaal, bereikt men nog niet het cijfer van 1971 met 235 miljoen frank. In dit jaar was het verschil met Zeebrugge slechts 60 miljoen, terwijl Nieuwpoort toen werkelijk nog het zwak broertje was met 93 miljoen fr. verzekerd kapitaal. In 1974 werd Oostende echter door dit zwak broertje geklopt en sindsdien is Nieuwpoort licht teruggelopen, terwijl Oostende tot 227 miljoen uitliep. Deze statistiek leert ons dus in feite, dat Zeebrugge op een bepaald ogenblik te veel zou geïnvesteerd hebben, zoals dit ook onder meer in Nederland gebeurde waar men hiervan nu de terugslag ondervindt. Ook Nieuwpoort heeft zich in enkele jaren aan verzekerd kapitaal gevoelig uitgebreid, maar heeft hier geen zo'n grote terugslag van ondervonden.

TABELLEN DER GEMIDDELDE VERZEKERDE WAARDEN

Niettegenstaande het teruglopen van het aantal eenheden in de loop der jaren, stelden we toch nog bijna altijd een verhoging van het verzekerd kapitaal vast, hetgeen duidelijk wijst op verhoging van de gemiddelde verzekerde waarde per eenheid, echter niet zo dat de huidige verzekerde waarden als de werkelijke technische waarden dienen aangezien te worden.

Jaar	vaartuigen	verzekerd kapitaal	Gemidd. Waarde
1960	242	316.810.000	1.309.000
1965	185	386.469.327	2.089.028
1970	178	637.584.140	3.581.933
1975	156	841.904.335	5.396.823
1976	144	832.065.095	5.778.230
1977	135	808.817.220	5.991.239

Voor 1977 komt de gemiddelde verzekerde waarde per eenheid op bijna 6 miljoen fr. waar dit in 1960 nog maar 1,3 miljoen was. Dit illustreert duidelijk de stijgende bouwkosten voor een vaartuig evenals van de uitrusting. In 1962/63 kostte een middenslagvaartuig, weliswaar met een motor van slechts 250 PK, zowat 4,5 miljoen fr. Vandaag kost een dergelijk vaartuig 20 miljoen fr. ! Aldus gezien is de gemiddelde verzekerde waarde nog aan de lage kant, want zelfs voor een kustvaartuig kan men geen nieuwbouw meer bekomen voor zes miljoen fr., tenzij het dan nog een klein kustvaartuig is. Hieruit volgt in feite, dat de vaartuigen nog altijd fel onderverzekerd zijn.

Per haven onderverdeeld geeft dit volgende tabel :

	aantal	totale waarde	gemiddelde waarde
Oostende	38	227.328.720	5.982.335
Zeebrugge	69	414.023.380	6.000.339
Nieuwpoort	28	167.465.120	5.980.897

Uit deze cijfers volgt, dat de gemiddelde verzekerde waarde van de vaartuigen in de 3 thuishavens praktisch gelijkwaardig is.

EVOLUTIE VAN DE OUDERDOM VAN ONZE VLOOT

Het is duidelijk dat door het uitblijven van nieuwbouw, de statistieken over de evolutie van de ouderdom van de vloot ongunstig moeten beïnvloed worden. De cijfers hierover worden echter eveneens, maar dan in tegenovergestelde, dus in gunstige zin beïnvloed door de uitsanering van oude vaartuigen via de slooppremie, zoniet ware het verouderen van onze vloot zeer ernstig door onderstaande statistieken aan het licht gekomen. Zo dit nu niet zo alarmerend naar voren komt, omdat ook in de klasse van 20 jaar en meer veel vaartuigen zijn weggevallen, mogen we toch zeggen, dat in de totaliteit onze vloot praktisch 135 jaar verouderd is, namelijk telkens één jaar voor de 135 eenheden en dit door de afwezigheid van nieuwbouw.

Niettegenstaande de matigende invloed van het wegvallen van uitgesaneerde oude schepen, valt het toch des te meer op, dat we voor de relatieve jonge vaartuigen van 0 tot 10 jaar, nog slechts 27 % van het aantal vaartuigen hebben, echter voor 52 % van de kapitaalwaarde van onze vloot, omdat de jonge vaartuigen de grootste verzekerde waarden vertegenwoordigen. In 1975 waren deze cijfers nog 36 % van het aantal schepen en 64 % van het verzekerd kapitaal. Aan de hand hiervan mogen we toch, en zo deze tendens zich nog enkele jaren zou doorzetten, van een alarmerende toestand beginnen spreken, zoals we die gekend hebben in de late vijftiger jaren en begin zestig. Het is dus dringend tijd dat hier iets aan gedaan wordt en dat we de overheid zouden moeten kunnen overtuigen van dit probleem.

VAARTUIGEN TOT 5 JAAR OUDERDOM

	aantal	%	kapitaal	%
1969			254.260.000	50
1975	20	13	281.152.000	33
1976	14	10	256.502.690	30
1977	12	9	228.000.000	28

VAARTUIGEN VAN 6 TOT 10 JAAR

	aantal	%	kapitaal	%
1969			97.000.000	17
1975	36	23	254.483.000	31
1976	33	23	247.706.230	29
1977	24	18	189.020.000	24

De gevoelige achteruitgang van het aantal vaartuigen en van het verzekerd kapitaal, bewijst dat heel wat vaartuigen doorgeschoven zijn naar de volgende klasse van 11 tot 20 jaar. Inderdaad is het aantal van 33 tot 24 teruggevallen en het verzekerd kapitaal van 247 naar 189 miljoen. Een duidelijke verwittiging van het verouderen van onze vloot.

VAARTUIGEN VAN 11 TOT 20 JAAR

	aantal	%	kapitaal	%
1969			120.789.000	20
1975	58	37	223.798.500	27
1976	51	35	231.848.275	28
1977	54	40	252.033.000	32

Zoals we hierboven schreven, dat heel wat vaartuigen van de klasse van 6 tot 10 jaar doorschoven naar de klasse van 11 tot 20, wordt dit inderdaad geïllustreerd door bovenstaande statistiek. Inderdaad krijgen we hier een vermeerdering van het aantal vaartuigen van 51 tot 54 en niettegenstaande het algemeen totaal van onze vaartuigen met 9 eenheden verminderde. Ook het verzekerd kapitaal verhoogt van 231 tot 252 miljoen. Deze klasse bevat de vaartuigen die we niet meer als jong kunnen bestempelen, maar die eerder nog als goed kunnen beschouwd worden.

VAARTUIGEN MEER DAN 20 JAAR OUD

	aantal	%	kapitaal	%
1977	45	33	121.608.000	16

In de klasse van meer dan 20 jaar oud, tellen we 45 vaartuigen, hetzij 33 % van het aantal, maar anderzijds slechts 15 % van het verzekerd kapitaal. Inderdaad gaat het hier over oudere eenheden, die dan ook voor een kleine waarde verzekerd zijn.

DE PARTIKULIERE AVERIJEN

Zeggen we onmiddellijk dat we gelukkig geen herhaling kregen van de zware partikuliere averijen van het vorige jaar. Toen boekten we voor deze kosten meer dan 11 miljoen, terwijl dit nu tot het meer aanvaardbaar cijfer van 8.895.000 fr. terug liep. Nochtans wordt het steeds een zwaarder post, vooral als we noteren dat we in 1971 maar 3,18 miljoen voor partikuliere averijen uitkeerden. Bijna onverklaarbaar is echter vanaf het jaar 1972 een bruuske verhoging ingetreden, cijfer dat toen opliep tot 9,6 miljoen en dat sindsdien, uitzondering gemaakt voor de uitloper van 1976, ongeveer stationair is gebleven. Het zijn vooral de zware motorschaden die deze post nadelig beïnvloeden. Zware motoren zijn natuurlijk synoniem van zware herstellingskosten bij breuken, terwijl anderzijds meer en meer schroefschaden aangegeven worden als gevolg van de vervuiling van de zee, het overboord gooien van trossen, het slaan op een, tussen water en wind drijvend voorwerp, of het in de schroefas krijgen van een stuk koorde, net of ander vuil.

Hieronder volgt de statistiek van de partikuliere averijen der laatste 15 jaren.

Jaar	Schadebedrag	Verzekerd kapitaal	Aantal eenheden
1963	2.392.577	317.913.000	203
1964	2.971.579	398.310.600	223
1965	3.353.241	386.469.327	185
1966	2.272.961	398.304.620	187
1967	5.040.437	431.126.240	185
1968	4.430.391	478.760.000	178
1969	4.870.264	562.576.000	187
1970	5.561.980	626.845.140	178
1971	3.180.073	625.683.000	179
1972	9.612.168	631.644.060	171
1973	7.204.000	679.094.873	151
1974	8.868.492	763.665.880	165
1975	8.470.508	841.904.335	156
1976	11.038.224	832.065.095	144
1977	8.895.929	808.817.220	135

AANGEGEVEN SCHADEGEVALLEN

In 1977 werden 229 schadegevallen aangegeven tegenover 250 het voorgaande jaar. Dit maakt, op basis van de 135 verzekerde vaartuigen, een gemiddelde van 1,7 schadegevallen per eenheid, tegenover 1,73 in 1976. Is het jaargemiddelde van de schaden over onze ganse vloot gezien, praktisch gelijk gebleven, dan kunnen we dit niet zeggen als we de indeling van de aangegeven schadegevallen per thuishaven weergeven. Voor Oostende, maar vooral voor Nieuwpoort krijgen we een gevoelige vermindering van het gemiddeld aantal schadegevallen, alhoewel we toch moeten zeggen, dat deze haven, met de stranding van de N.40, toch het grootste schadegeval kende, ooit gebeurd. Verder moeten we toegeven dat, traditioneel, Zeebrugge het hoogst aantal schadegevallen aangeeft en het hoogste gemiddelde per varende eenheid. Hieronder volgt de statistiek over de laatste drie jaren.

	Aangegeven schaden			Aantal vaartuigen			Gemiddelde schaden		
	1975	1976	1977	1975	1976	1977	1975	1976	1977
Oostende	70	66	62	39	39	38	1.80	1.69	1.63
Zeebrugge	166	145	138	82	75	69	2.—	1.93	2.—
Nieuwpoort	21	39	29	33	30	28	0.63	1.13	1.—
Totaal	258	250	229	156	144	135	1.64	1.73	17.

UITBATINGSREKENING 1977

Onze uitbatingsrekening 1977 sluit met een winst van 1.709.705 fr. en dit niettegenstaande de overdracht van het verlies van 552.540 fr. van het voorgaande jaar en een uitkering vóór balans van 965.922 fr. Zonder de delging van het verlies van boekjaar 1976 en het opnemen in het debet van de uitbatingsrekening van een uitkering vóór balans, zou het batig saldo meer dan 3 miljoen bedragen hebben. Het gunstig resultaat van boekjaar 1977 is wel te danken aan de mindere uitgaven voor partikuliere averijen, namelijk 8.895.929 fr. tegenover 11.120.648 fr. in 1976 met daarbij een hoger premieinkomen van meer dan 1 miljoen fr.

In het debet van de uitbatingsrekening zijn de diverse commissielonen opgelopen van 319 tot 399 duizend fr., voornamelijk als gevolg van de verkoop via agentschappen van meerdere percelen grond. De herverzekeringspremie is opgelopen van 8.259.908 fr. tot 8.941.736 fr. hetgeen op het eerste zicht paradoxaal lijkt, vermits we ruim 60 miljoen minder kapitaal herverzekerden, maar dit vloeit voort uit een 100 % herverzekering in 1977, terwijl dit voor 1976 slechts 90 % was. De tussenkomst ten voordele van de reders voor beschermkledij, vlotten en abonnementen, is slechts licht verhoogd.

De algemene onkosten verhoogden van 4.518.110 fr. tot 5.218.203 mede als gevolg van enkele herstellingskosten, verhoging van de kosten voor verlichting en verwarming, sociale lasten en de indeksaanpassingen op de wedden en lonen.

In het krediet krijgen we een meer-inkomen aan premie van 1.072.683 fr., een vermeerdering aan interesten van nagenoeg 17.000 fr., een vermindering aan interesten op scheepskredieten van iets meer dan 28.000 frank en vooral een spektakulaire verhoging van winsten op de verkoop van gronden van meer dan 420 duizend frank.

Voor 1977 wordt aan de Algemene Vergadering voorgesteld om

- 1) een aandeel van 25 t.h. aan het provisiefonds voor zware rampen;
- 2) het saldo op het voorbehoudingsfonds der leden in evenredigheid met de gestorte premies voor gewoon risico, te storten.

UITBATINGSREKENING

DEBET

Diverse commissies	399.657	
Kommissies H.I.H. Zeebrugge	94.600	
Hervverzekeringspremies	8.941.736	
Tussenkomst reders	854.681	
Aflos. Mob. & Getuig	58.571	
Verscheidene schaden	8.895.929	
Algemene onkosten	5.218.203	
H.i.N. Tot. verlies	549.527	
Uitkering vóór balans	965.992	25.978.896

Winst 1977 : 1.709.705

27.688.601

KREDIET

Premies	25.990.747
W.V. Interesten	623.573
W.V. Verscheidene	60.600
Interest scheepskrediet	406.166
Winst gronden	607.515

27.688.601

BALANS 1977

Op het actief is het onroerend bezit, wat de post „Gronden” betreft, met 600 duizend fr. verminderd, door een verkoop van enkele percelen grond. Het onroerend aan gebouwen is gelijk gebleven, alhoewel dit, door de grote inflatie, zeker wel een meerwaarde gekregen heeft.

De post „Mobilair en Getuig” is licht verhoogd door de aankoop van een bureelmachine. Het gezamenlijk „Besteed-actief” is ten overstaan van het jaar 1976, door de hierboven aangegeven verkoop van gronden, met 600 duizend frank teruggelopen.

Het beschikbare liep ten overstaan van het vorig jaar eveneens met bijna 600 duizend frank terug, maar dit wordt ten overvloede gecompenseerd door een gevoelige verhoging van het verwezenlijkbaar, waarin de post „Diverse Leningen” van 1,2 miljoen verhoogde en de uitgeleende scheepskredieten eveneens van 1,25 miljoen fr. verhoogden. Dus ook in deze moeilijke tijd is Hulp in Nood tussengekomen om sommige reders te helpen aan de nodige fondsen in de voorwaarden voor elkeen vastgelegd.

In het Passief wijzen we op de verhoging van het Provisiefonds voor zware rampen met 300 duizend frank, zodat dit fonds nu de 20 miljoen heeft bereikt. De wettelijke en fiskale reserves zijn praktisch gelijk gebleven. De post kapitaal aandelen is verminderd, en loopt terug van 70.395 fr. tot 68.395 fr., hetgeen begrijpelijk is als we zien hoe het aantal verzekerde eenheden terugloopt en we voor 1977 nog slechts 135 vaartuigen tellen tegenover 144 in 1976. Het voorbehoudingsfonds is praktisch gelijk gebleven, hetgeen beduidt dat er nagenoeg een evenwicht bestond tussen hetgeen uitbetaald werd en hetgeen als aandeel op het voorbehoudingsfonds der leden ingeschreven werd.

op 31 december 1977, met ingang van de regulier terugstortingen, opgekomen is van 9 miljoen voor 1976 tot 10,3 miljoen fr. Het moet toch op zekere wijze een geruststelling zijn voor de leden van Hulp in Nood, dat ze in moeilijke omstandigheden, voor de bouw of aankoop van een vaartuig, voor de reparatie van een nieuw motor, of voor een beroep kunnen doen op hun maatschappij, die heeft aldus reeds meer dan 140 reders in de mogelijkheid gesteld, aan nieuwbouw, reparatie of te vernieuwen te gaan zonder de hulp van onze maatschappij, wat voor de leden tegen zware interesten zeer moeilijk zou gezegd zijn.

James, dit is alleen een (7) Kapitaal aandelen
koopervatie en we vragen ons af, of onze leden in het bijzonder en de reders in het algemeen, wel het uitzonderlijk belang en nut van onze koopervatie voldoende beseffen.

Laat U dan overtuigd verleid, om voor een nieuw jaar zeer voorbijgaand aard, het bestaan van de maatschappij te vergeten. Uw bijdrage in uw bestaans, is niet alleen een klein offer waard. Moest Hulp in Nood verdwijnen, dan zou U zeker de speelbal van het winstbejag der pri-
vatiseringsmaatschappijen.

BALANS

AKTIEF

A. Besteed

1) onroerend			
— gronden	1.529.938		
— gebouwen	3.006.308	4.536.246	
2) Mob. & Getuig	952.212		
Amortisaties	— 985.610	56.602	
3) Waarborgen		5.000	4.597.848

B. Beschikbaar

1) Banken	856.839		
2) Postrekening	72.740		
3) Kas	342	929.921	

C. Verwezenlijkbaar

1) Diverse leningen	22.396.440		
2) Scheepskredieten	10.295.492		
3) Debiteuren	987.043		
4) Chandler premies	266.554	33.945.529	
		<u>39.473.298</u>	

PASSIEF

A. Tegenover haarzelf

1) Provisiefonds		20.288.127	
2) Reserves			
a) wettelijke	41.411		
b) fiskale	369.476	410.887	20.699.014

B. Tegenover de leden

1) Kapitaalaandelen	68.395		
2) Voorbeh. fonds	10.764.913		10.833.308

C. Tegenover derden

1) Checks in omloop	151.598		
2) Lopende averijen	3.575.389		
3) Krediteuren	600.103		
4) Vooruitbetaalde premies	381.482		
5) Concordia premies	556.707		
6) Uitkering vóór balans	965.992		
		<u>6.231.271</u>	
		<u>1.709.701</u>	
		<u>39.473.298</u>	

BESLUIT

Dames, Mijne Heren,

We mogen tevreden terugblikken op het resultaat van het jaar 1977, dat ons niet alleen toegelaten heeft het overgedragen verlies van 1976 ten bedrage van 542.540 fr. te delgen, maar tevens een uitkering vóór balans van het extra-voorbehoudingsfonds 1970, ten bedrage van 965.922 fr. mogelijk maakt met daar bovenop nog een winstsaldo van 1.709.705 fr., dit laatste over te boeken op het voorbehoudingsfonds der leden. In dit verband kunnen we er niet genoeg op wijzen, dat geen enkel lid van Hulp in Nood, ooit te veel premie betaalt of kan betalen, vermits het eventueel overschot altijd naar de leden terug gaat via het voorbehoudingsfonds of ten hunne voordele besteed wordt, hetzij door het gratis leveren van beschermkledij, een tussenkomst in de aankoop van vlotten, verlenen van scheepskredieten en zo meer. Wat dit laatste betreft, wijzen we er eveneens op, dat niettegenstaande de moeilijke economische toestand, we in de loop van het jaar 1977 een bedrag van 4,6 miljoen fr. aan onze leden voor scheepskredieten ter beschikking stelden.

Dit is trouwens terug te vinden in het Aktief van onze Balans, waar het nog uitstaand bedrag aan scheepskredieten op 31 december 1977, niettegenstaande de regelmatige terugstortingen, opgeklommen is van 9 miljoen voor 1976 tot 10,3 miljoen fr. Het moet toch op zekere wijze een geruststelling zijn voor de leden van Hulp in Nood, dat ze in moeilijke omstandigheden, voor de bouw of aankoop van een vaartuig, voor de aankoop van een nieuwe motor, enz..... altijd een beroep kunnen doen op hun maatschappij. Hulp in Nood heeft aldus reeds meermalen de reders in de mogelijkheid gesteld aan nieuwbouw te doen of te vernieuwen, hetgeen zonder de hulp van onze maatschappij, ofwel niet, ofwel tegen zware interesten zeer moeilijk zou gegaan zijn.

Dames, Mijne Heren, dit is alleen mogelijk in een koöperatieve en we vragen ons af, of onze leden in het bijzonder en de reders in het algemeen, wel het uitzonderlijk belang en nut van een koöperatieve voldoende aanvoelen.

Laat U dan ook niet verleiden, om voor een voordeel van zeer voorbijgaande aard, het bestaan van uw koöperatieve te vergeten. Uw welzijn en uw bestaanszekerheid zijn wel een toevallig klein offer waard. Moest Hulp in Nood verdwijnen, dan wordt U zeker de speelbal van het winstbejag der private verzekeringsmaatschappijen.

Ook in 1977 hebben we verscheidene malen, met telkens zeer gunstig gevolg, beroep kunnen doen op de tussenkomsten van de Maritieme Diensten en de Openbare Overheid. In dit verband houden we er onder meer aan, een speciaal dankwoord te richten tot de waterschoutsambten van Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge die, waar het ook in hun vermogen lag, onze leden en onze maatschappij, helpend tegemoet kwamen. Dit is eveneens het geval voor de diensten van Oostenderadio, die we hier ook speciaal wensen te vermelden en danken, alsook onze loods- en redding-diensten onder leiding van directeur Debock, die nog in het geval van de N.40, bewezen hebben hoe snel en doeltreffend ze ons ter zijde hebben gestaan.

Een woord van dank gaat eveneens naar onze agenten, die het evenmin altijd gemakkelijk hebben en zich soms wel tussen hamer en aambeeld geprangd voelen in de verdediging van de belangen van hun verzekerden. Vernoemen we tenslotte onze raadsman meester Heymans en onze experts en last but not least, uw beheerders en kommissarissen die hun kennis en praktijk volledig belangloos ten dienste stellen van onze maatschappij en van de leden.

Met deze woorden van dank, ook aan onze trouwe leden, sluiten we hier dit jaarverslag 1977.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN KOMMISSARISSEN

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen zijn wij, ondergetekenden, commissarissen van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen „HULP IN NOOD”, Hendrik Baelskaai, 27, te Oostende, bijeengekomen om de rekeningen van voornoemde maatschappij na te gaan met het oog op het onderzoek van de op 31 december 1977 afgesloten balans en resultaatrekening, sluitend met een batig saldo van 1.709.705 fr.

Wij hebben het grootboek, vertegenwoordigd door de steekkaarten met de algemene balans der rekeningen vergeleken en hebben de volledige overeenstemming der cijfers en de juistheid van al de activa- en passiva-posten vastgesteld.

Het inventaris-balansboek hebben wij met de activa- en passiva-posten gecontroleerd en per steekproeven de activawaarden van de maatschappij nagezien. Wij hebben niets af te wijzen van de door de Raad van Beheer voorgelegde balans met de resultaatrekening die wij dan ook aan de algemene vergadering der leden voorstellen goed te keuren.

Oostende, de 21 april 1978

De commissarissen,

S. Morbee

R. Dutrieue

R. Cattoor

