



1940 - 1980

S.V. HULP IN NOOD

ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ

VOOR VISSERSVAARTUIGEN

JAARVERSLAG 1979



Vlaams Instituut voor de Zee
Flanders Marine Institute

Programma

14.30 uur Statutaire algemene vergadering S.C.A.P.

16.00 uur Statutaire algemene vergadering
Hulp in Nood

17.30 uur Film over het 25-jarig bestaan van Hulp
in Nood

18.00 uur Receptie

18.30 uur Diner

a) Feestrede gehouden door de Heer
P. Vandenberghe, Directeur
«Hulp in Nood»

b) Diner

1. Voorgerecht
2. Noordzee soep
3. Huldiging van beheerders
en Dries Claeys
4. Kalfsnoot Grand Jean
5. Huldiging personeel
6. IJssloep
7. Koffie en versnaperingen

Dames, Mijne Heren,

Twee voornamen en terzelfdertijd hoopgevendende feiten kenmerken ons jaarverslag 1979. In de eerste plaats is het de afwezigheid van totale verliezen en tevens de eerste maal dat we in twee opeenvolgende jaren hiervan gespaard bleven. Sinds het ontstaan van de maatschappij in 1940, hebben we moeten wachten tot 1968 om voor het eerst in het toen reeds bijna dertigjarig bestaan van Hulp in Nood, een jaar te kennen zonder totale verliezen. Sinds 1968 werden we achtereenvolgens nog gespaard van totale verliezen in de jaren 1973, 1976, 1978 en thans in 1979, of beter gezegd, vijf maal in de laatste twaalf jaar. Het is ontegensprekelijk dat de omschakeling in de scheepsbouw van hout naar staal hier een voornaam rol heeft gespeeld, gepaard gaande met de verfijnde uitrusting aan boord van de apparatuur die een bijkomende veiligheidswaarborg uitmaakt voor de schepen. We hebben er dus alle belang bij de modernisering en nieuwbouw zoveel mogelijk te steunen en te benaastigen, onder meer door het blijven verlenen van scheepskredieten zolang onze mogelijkheden het toelaten. In de tweede plaats verheugen we ons over het gevoelig teruglopen van het schadebedrag voor partikuliere averijen met meer dan 5,2 miljoen fr. ten overstaan van het vorig jaar. Eén en ander heeft ons dan ook toegelaten op de premies gewoon risico, betaald in 1979, een ristourne toe te kennen van 20%, zijnde één vijfde der premie.

Eens te meer mogen we er op wijzen dat, waar andere maatschappijen goede jaarresultaten volledig ten eigen bate aanwenden, dit bij Hulp in Nood naar de verzekerden teruggaat.

Anderzijds werden door onze maatschappij, nog nooit bijvoegelijke premies gevraagd in jaren met een ongunstig resultaat; ook niet toen we in 1974 de 0.288 verloren voor een verzekerde waarde van 26.499.000 fr., hetgeen in deze jaren zeker een nog meer tot de verbeelding sprekend bedrag was dan thans.

Aan de hand van deze twee opeenvolgende jaren zonder totaal verlies en een gunstige herverzekeringsstatistiek, zal uw beheer dan ook op de herverzekeringmarkt te Londen, waar het aanzien en het vertrouwen dat onze maatschappij inboezemt gevoelig verhoogd is, besprekingen voeren om voor het volgend jaar zo mogelijk nog gunstiger herverzekeringsvoorwaarden te bekomen.

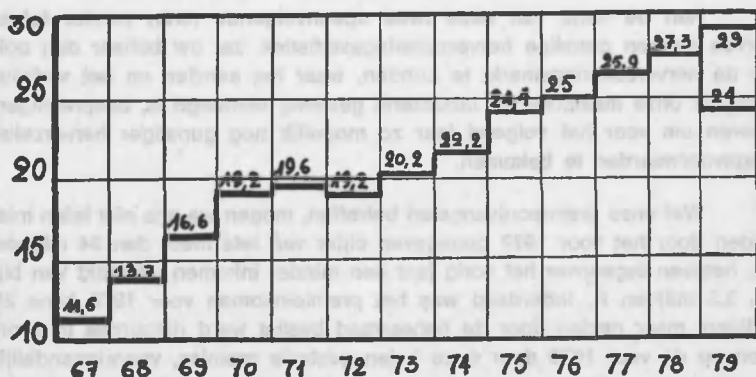
Wat onze premieontvangsten betreffen, mogen we ons niet laten misleiden door het voor 1979 opgegeven cijfer van iets meer dan 24 miljoen fr., hetgeen tegenover het vorig jaar een minder inkomen uitmaakt van bijna 3,3 miljoen fr. Inderdaad was het premieinkomen voor 1979 bijna 29 miljoen, maar gezien door de beheerraad beslist werd ristournes te voorzien op de voor 1979 door onze leden gestorte premies, voorafgaandelijk

aan het opmaken van de uitbatingsrekening winst en verlies, werd aldus voor de leden 5 miljoen teruggave voorzien, hetzij 20% van het premiebedrag voor gewoon risico. Hierdoor wordt terzelfdertijd ons premiebedrag van evenveel verminderd, hetgeen het lager cijfer van ontvangst ten opzichte van 1978 uitlegt. Men mag aldus uit het teruglopen van het premieinkomen voor 1979 geen verkeerde besluiten trekken.

Hieronder volgt de statistiek van de premie-ontvangsten in funktie van het aantal aangesloten vaartuigen, en van het verzekerd en herverzekerd kapitaal, evenals de grafiek van de premie-ontvangsten.

Jaar	premies	ristournes	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
1978	27.332.730	—	127	836.715.320	748.675.040
1979	24.062.545	4.914.013	136	881.655.800	811.574.200

GRAFIEK VAN DE PREMIE-ONTVANGSTEN 1967/1979



In feite zette de opwaartse trend van de verhoging van de premie-ontvangsten zich ook in 1979 door, wanneer we geen rekening houden met de ristournes vóór balans. Deze verhoging was anderzijds niet het gevolg van de toepassing van een verhoogde premievoet, maar, zoals ons de statistiek van het aantal verzekerde vissersvaartuigen leert, het werkelijk gevolg van het stijgende vertrouwen van de reders in onze maatschappij dat zich uitte in nieuwe aansluitingen. Dit bewijst ten slotte dat Hulp in Nood niettegenstaande bepaalde aanvallen, waarvoor tegen onze belagers nog een procedure aan gang is, toch nog altijd de toonaangevende verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen blijft.

Zoals we zien aan de hand van de statistiek, is het totaal verzekerd kapitaal opgelopen van 836 miljoen vorig jaar tot 881 miljoen fr. voor 1979, hetzij een 45 miljoen in meer. Het herverzekerd kapitaal is opgelopen van 748 miljoen fr. tot 811 miljoen, hetzij met 63 miljoen in meer. Het verschil tussen de cijfers verzekerd en herverzekerd kapitaal, ligt in het feit, dat sommige vaartuigen niet voor de volle waarde voor totaal verlies verzekerd zijn. Voor 1980 zal, als gevolg van nieuwbouw, de verzekerde waarde bijna één miljard bereiken, zoniet overtreffen. Voor partikuliere averijen, dat wil zeggen voor Eigen Schaden, Schaden aan Derden en Opslepingen dient men echter voor de volle geschatte waarde verzekerd te zijn, zoniet blijft men zijn eigen verzekeraar voor het onderverzekerd bedrag en wordt in geval van schade, de evenredigheidsregel toegepast.

VERGELIJKENDE TABEL DER VERZEKERDE VAARTUIGEN EN HUN WAARDEN PER THUISHAVEN

Hieronder volgen de tabellen van de evolutie der verzekerde vloot volgens de thuishaven.

Jaar	Getal	Verzekerde waarde	%
Oostende			
1967	44	123.214.000	
1968	44	126.920.000	
1969	48	156.117.000	
1970	53	232.049.200	
1971	51	235.400.860	
1972	47	184.384.930	
1973	42	187.330.353	

1974	40	176.804.020	
1975	39	169.897.820	20,34
1976	39	203.664.220	24,48
1977	38	227.328.720	28,10
1978	42	291.142.420	34,79
1979	44	274.750.700	31,16

Zeebrugge

1967	95	243.285.240	
1968	87	269.487.000	
1969	92	301.418.000	
1970	84	297.174.940	
1971	88	296.743.360	
1972	83	335.279.130	
1973	75	362.199.870	
1974	86	421.262.810	
1975	82	481.127.895	57,60
1976	75	462.414.055	55,57
1977	69	414.023.380	51,20
1978	59	377.947.900	45,17
1979	64	426.636.600	48,39

Nieuwpoort

1967	46	64.627.000	
1968	47	82.353.000	
1969	47	104.773.000	
1970	41	97.621.000	
1971	40	93.538.780	
1972	41	111.744.180	
1973	34	114.542.100	
1974	37	150.576.500	
1975	33	184.169.520	22,06
1976	30	165.986.820	19,95
1977	28	167.464.120	20,70
1978	26	167.625.000	20,04
1979	28	180.268.500	20,45

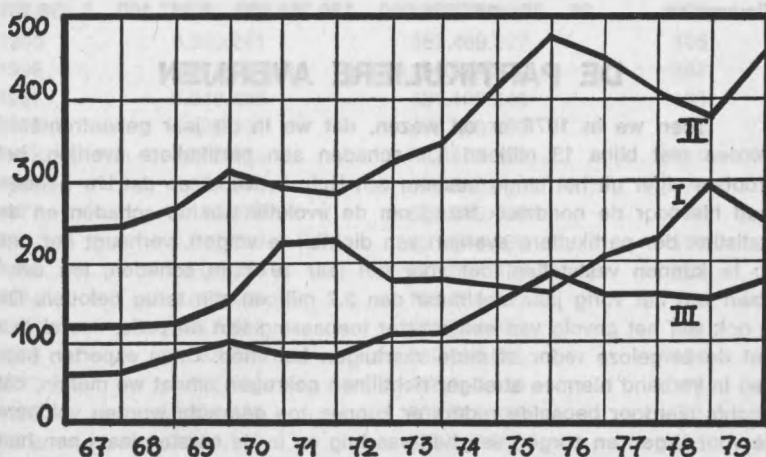
Een vergelijkende studie van de verzekerde vaartuigen en vooral van de verzekerde waarden per thuishaven, leert ons onmiddellijk dat alleen Oostende terugliep en wel met 17 miljoen, niettegenstaande twee vaartuigen meer verzekerd werden. Deze haven heeft de grote vooruitgang die zij maakte in 1978 met liefst 64 miljoen meer ten overstaan van 1977, in 1979 niet kunnen konsolideren. Er weze hier echter onmiddellijk aan toegevoegd, dat het veranderen van thuishaven van de O.186 met een verzekerde waarde van 30 miljoen en van de O.180 die respectievelijk de Z.186 en Z.180 werden, een gevoelige aderlating betekende in het totaal

verzekerd kapitaal van de Oostendse haven ten aanzien van de Zeebrugse. Hierdoor ook vertegenwoordigt Oostende nog slechts 31% van het totaal kapitaal van de vloot van Hulp in Nood. Omgekeerd liep het verzekerd kapitaal van de Zeebrugse haven gevoelig op en wel van bijna 398 miljoen fr. tot 426,6 miljoen fr., hetzij een vermeerdering van bijna 30 miljoen. Hierdoor vertegenwoordigt de Zeebrugse haven bijna de helft van de vloot van Hulp in Nood, hetzij in juiste cijfers 48,39%. Ook het aantal verzekerde vaartuigen liep in deze haven gevoelig op, en wel van 59 tot 64 eenheden. Onder meer valt te noteren de aanwinst van de Z.128, de Z.307, de Z.186, de Z.180 en de Z.575. Het totaal van de door Hulp in Nood verzekerde vaartuigen was einde van het beschouwende jaar 136, hetzij 9 eenheden in meer ten overstaan van 1978. Tien jaar terug was dit 187, maar 'n vergelijking hiermee gaat niet op, omdat het vangstvermogen van vele, intussen in bedrijf gekomen eenheden, het dubbele en meer vertegenwoordigt van de vroegere vaartuigen en veel vroegere kleinere vaartuigen uit de vloot verdwenen zijn.

In Nieuwpoort kende men ook een aanwinst van twee vaartuigen en een verhoging in verzekerde waarde met ongeveer 13 miljoen fr.

Aan de hand van de grafiek zien we duidelijk dat, waar eind 1978 Oostende en Zeebrugge naar elkaar toegroeiden, terwijl Nieuwpoort praktisch gelijk bleef, er thans tussen de Oostendse en Zeebrugse haven een omgekeerde tendens aan het groeien is die in 1980 nog zal vergroten tengevolge van de nieuwbouw die zich vooral op Zeebrugge heeft toegespitst.

GRAFIEK DER VERZEKERDE KAPITALEN DER DRIE HAVENS IN MILJOENEN



TABEL DER GEMIDDELDE VERZEKERDE WAARDE

Bevreemdend is in zekere mate wel het feit, dat de gemiddelde verzekerde waarde achteruit gelopen is en dit voor het eerst sinds 1960. Dit komt in de eerste plaats door het feit dat we in de loop van 1979 vooral kleinere kustvaartuigen aansloten bij onze maatschappij zoals de O.737, O.468, O.520, Z.69, N.752 met relatief kleiner verzekerde waarden, hetgeen onmiddellijk een weerslag heeft op de gemiddelde verzekerde waarde.

De tabel hieronder weergegeven over de drie kusthavens leert ons dat de gemiddelde verzekerde waarde te Oostende gevoelig achteruit liep ten overstaan van het vorige jaar en wel met meer dan 700 duizend fr., mede door het verlies van vaartuigen zoals de O.186 met een verzekerde waarde van 30 miljoen, de O.180, enz..... waardoor Zeebrugge die zijn gemiddelde waarde met 250 duizend fr. zag verhogen, de eerste plaats inneemt, gevolgd door Nieuwpoort waar de verzekerde waarde praktisch gelijk bleef. De nieuwe vaartuigen met heel grote verzekerde waarden, die in de loop van 1980 en 1981 onze vloot zullen komen versterken, zullen echter voor Zeebrugge en Oostende de gemiddelde verzekerde waarde gevoelig doen oplopen.

	Aantal		Totale waarde		Gemiddelde waarde	
	1978	1979	1978	1979	1978	1979
Oostende	42	44	291.142.420	274.750.700	6.931.900	6.244.334
Zeebrugge	59	64	377.047.900	426.636.600	6.405.900	6.666.187
Nieuwpoort	26	28	167.625.000	180.268.500	6.447.100	6.438.161

DE PARTIKULIERE AVERIJEN

Toen we in 1978 er op wezen, dat we in dit jaar gekonfronteerd werden met bijna 13 miljoen fr. schaden aan partikuliere averijen, het grootste cijfer uit het lange bestaan van Hulp in Nood, en dat Uw beheerraad hierdoor de noodzaak inzag om de evolutie van de schaden en de statistiek der partikuliere averijen van dichtbij te volgen, verheugt het ons nu te kunnen vaststellen, dat voor het jaar 1979 de schaden, ten overstaan van het vorig jaar met meer dan 5,2 miljoen zijn terug gelopen. Dit is ook wel het gevolg van een strikter toepassing van de polis, vooral dan wat de zorgeloze reder of oude vaartuigen betreffen. Onze experts hebben in verband hiermee strenger richtlijnen gekregen omdat we menen, dat slechts hierdoor bepaalde reders er kunnen toe gebracht worden voldoende voorzorgen en zorgen aan hun vaartuig en in de eerste plaats aan hun

motor te besteden. Schaden die het merkelijk gevolg zijn van gebrek aan nazicht en revisie, niettegenstaande de reder volgens de polisvoorwaarden verplicht is, zouden kunnen totaal afgewezen worden. Bij nazicht wordt soms een licht defekt vastgesteld waarvan de kosten voor herstel niet te hoog oplopen. Een verwaarlozing hiervan, geeft echter dikwijls aanleiding tot het ontstaan van zware schaden en we menen, dat het onze plicht is hierin streng op te treden opdat de zorgzame reders niet het slachtoffer zouden worden van de zorgelozen. Het is trouwens slechts dergelijk optreden dat het kan mogelijk maken, zoals dit onder meer nu het geval is, tot grote ristournes over te gaan. De strenge maatregelen die door de maatschappij genomen worden, zijn ten slotte in het voordeel van de reders zelf. Trouwens, ook zij hebben niets te winnen bij zware schaden met het onvermijdelijk lang opliggen en een eigen tussenkomst die naargelang de omvang van het schadegeval gevoelig kan oplopen, nu hoge lonen en zware sociale lasten de uitbating der schepen nog verzwaren.

Het teruglopen van het globaal bedrag van de uitgekeerde schaden voor partikuliere averijen, mag dan ook geen aanleiding zijn om minder streng op te treden. Integendeel, wanneer bij herhaling schadegevallen vastgesteld worden uit oorzaak van zorgeloosheid, menen we zelfs, dat niet zou mogen gearzeld worden de verzekering van betrokken reder niet meer te hernieuwen.

Hieronder volgt de statistiek van de uitgekeerde schadebedragen in functie van het verzekerd kapitaal en het aantal vaartuigen.

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
1978	12.804.983	836.715.320	127
1979	7.574.162	881.655.800	136

TOTALE VERLIEZEN

Als we onze statistieken van de totale verliezen over de laatste twaalf jaar nagaan, dan valt een zeer gunstige evolutie in het oog, behalve in 1974 als gevolg van het ongelukkig verloren gaan van de O.288. In de periode 1968/1979 tellen wij vijf jaren zonder totaal verlies. Dit geeft ons een zeer gunstige herverzekeringsstatistiek, hetgeen onze onderhandelingspositie op de Londense herverzekeringmarkt ten zeerste versterkt.

Inderdaad stellen we vast, dat we over deze periode 58,4 miljoen aan totale verliezen noteerden, terwijl we 94,8 miljoen aan herverzekeringspremie betaalden. Ware het niet dat we in de laatste paar jaren enkele eenheden verzekerden van meer dan dertig miljoen fr. en in de onmiddellijke toekomst zelfs tot veertig en 45 miljoen fr., dan zouden we wellicht de overweging kunnen maken een gedeelte van de herverzekering voor eigen rekening te nemen. Het risico dat we nu echter verzekeren, is te verscheiden en te ongelijk en het ware inderdaad voldoende, dat we, door bepaalde toevallige en ongelukkige omstandigheden een paar, of zelfs één enkele nieuwe grote eenheid zouden verliezen, om voor zeer zware financiële moeilijkheden te komen te staan. Het ware te gewaagd en te onverstandig dergelijk risico te lopen.

We zijn dan ook overtuigd, niettegenstaande de zeer gunstige evolutie van onze statistiek van totale verliezen, dat wij zeker herverzekerd dienen te blijven en dat onze inspanningen in de eerste plaats dienen gericht te worden op het bekomen van nog betere herverzekeringsvoorwaarden. Het is ten andere echter voldoende één schip van 30 miljoen te zien verloren gaan om de kans te lopen de herverzekeringspremie fel te zien verhogen.

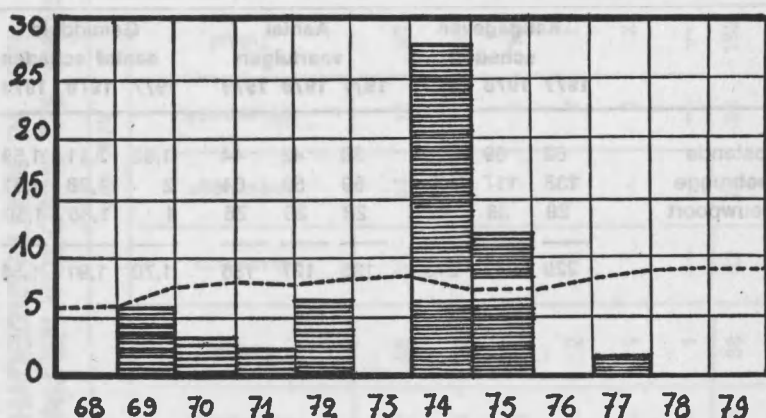
Hieronder volgt de statistiek der totale verliezen en de grafiek van de totale verliezen in functie van de uitgekeerde herverzekeringspremies.

STATISTIEK DER TOTALE VERLIEZEN

Jaar	totale verliezen	herverzekeringspremies
1968	— miljoen	6,4 miljoen
1969	6,4 "	7,6 "
1970	3,2 "	7,8 "
1971	2,3 "	7,6 "
1972	6,2 "	7,8 "
1973	— "	7,9 "

1974	27,4	"	7,3	"
1975	10,9	"	7,5	"
1976	—	"	8,3	"
1977	2	"	8,9	"
1978	—	"	8,9	"
1979	—	"	8,8	"
	58,4		94,8	

GRAFIEK DER TOTALE VERLIEZEN EN HERVERZEKERINGSPREMIES



Slechts in 1974 en 1975 overtrof het uitgekeerde gedeelte dit van de totale verliezen.

AANGEGEVEN SCHADEGEVALLEN OVER DE DRIE LAATSTE JAREN

In 1979 werden er in totaal 215 schadegevallen aangegeven voor 136 varende eenheden. Ten overstaan van het vorig jaar, is dit toch aanzienlijk beter. Toen werden er 242 schadegevallen aangegeven voor slechts 127 in bedrijf zijnde vaartuigen. Gemiddeld vertegenwoordigt dit in 1979 zowat 1,6 schadegeval per eenheid. In 1978 kregen we echter een gemiddelde van 1,9 schadegevallen per varende eenheid, hetgeen uitzonderlijk hoog was. Het waren toen vooral Oostende en Zeebrugge die, wat de eerste betreft, met meer dan 2 schadegevallen per eenheid en voor de Oostkust met bijna 2 schadegevallen per eenheid, de ongunstige cijfers lieten noteren. Ondertussen is Nieuwpoort, die drie jaar terug slechts 1 schadegeval aangaf per vaartuig, in twee jaar tijd opgeklommen via 1,38

tot 1,5. Zeebrugge en Nieuwpoort zijn echter tijhavens, hetgeen altijd meer zorg vergt voor behoorlijk meren en de vaartuigen ook meer bloot stelt aan schadegevallen in verband met het groot tijverschil tussen ebbe en vloed. De zeer verwaarloosde vissershaven van Zeebrugge is ten andere oorzaak van veel te vermijden schadegevallen. Waar in tien jaar tijd de vloot hier verdubbelde, is men er tot op heden niet toe gekomen niet alleen deze haven volledig vrij te houden voor de visserij, maar deze daarenboven, wat aanlegplaatsen, steigers en kuisbank betreffen, zo te verwaarlozen, dat het bijna dagelijks oplopen van averijen niet te verwonderen is en het hoog tijd wordt dat de Hogere Overheid daaraan verhelpt, wil men geen ernstige verwickelingen zien ontstaan.

	Aangegeven schaden			Aantal vaartuigen			Gemiddeld aantal schaden		
	1977	1978	1979	1977	1978	1979	1977	1978	1979
Oostende	62	89	70	38	42	44	1,63	2,11	1,59
Zeebrugge	138	117	103	69	59	64	2	1,98	1,61
Nieuwpoort	29	36	42	28	26	28	1	1,38	1,50
	229	242	215	135	127	136	1,70	1,91	1,58

GEREGELDE SCHADEGEVALLLEN IN 1979 VOLGENS DE SOORT AVERIJ EN VOLGENS DE THUIHAVEN

	vóór 1979				van 1979				Totaal			
	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
Eigen schade	18	30	7	55	31	44	15	90	49	74	22	145
Opslepingen	6	10	2	18	13	20	15	48	19	30	17	66
Schaden aan derden	—	10	1	11	6	7	3	16	6	17	4	27
Schaden door derden	1	1	—	2	1	4	2	7	2	5	2	9
Opsleping van vreemden	—	1	—	1	1	—	1	2	1	1	1	3
Totale verliezen	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1
	25	53	10	88	52	75	36	163	77	128	46	251

Hierna volgt de statistiek van de in 1979 geregelde schadegevallen. In dit jaar werden nog 88 hangende schadegevallen geregeld van voorgaande jaren met inbegrip van een paar procedures die doorgaans gunstig voor Hulp in Nood afliepen. Van de schadegevallen van 1979 werden er reeds 163 geregeld. Gezien 215 gevallen werden aangegeven, waaronder ook wel verscheidene die afgewezen dienden te worden, hetzij omdat ze niet onder de polisvoorwaarden vielen, hetzij omdat ze vielen onder toepassing van de franchise, kregen 52 gevallen een oplossing in 1980.

Wat de „Eigen Schaden” betreft, geven wij hieronder een kleine statistiek van de afgehandelde schaden ten getalle van 145.

	afgehandeld	afgewezen	franchise	geklasseerd	totaal
Oostende	44	1	1	6	52
Zeebrugge	58	1	8	7	74
Nieuwpoort	19	—	1	2	22
	121	2	10	15	148

Op een totaal van 148 gevallen van Eigen Schaden, werden er 27 afgewezen, waarvan 10 wegens het binnen de grenzen vallen van de „franchise”. Verleden jaar was dit 19.

We houden er aan de reders er op te wijzen, dat vooral kleine rompschaden waarvan het duidelijk blijkt dat, na aftrek van de vetusteit, onmogelijk het franchisebedrag zal kunnen gehaald worden, men best deze schade niet zou trachten te verhalen op de maatschappij, waardoor veel onnodige kosten vermeden kunnen worden.

DE OPSLEPINGEN

Ondervonden hebbend dat de opslepingen zeer zwaar kunnen uitvallen, door visserijen op IJsland, het Kanaal van Bristol en zelfs voor de kusten van Denemarken, hebben wij sedert enkele jaren gemeend ook deze te moeten herverzekeren, daar deze post voor ons budget dikwijls zeer schadelijk kon zijn.

Deze herverzekering is voor ons een succes gebleken. Nu ook de Staatssleepboten de tarieven van de opslepingen binnen de 60 mijl gevoelig verhoogd hebben en men zelfs hier er geen rekening mee houdt, dat opslepingen, zowel 's nachts als bij dag, zowel 's zondags als bij werkdag, normaal verplichte hulpverleningen zijn, is het van belang, vooraleer Uw vaartuig te laten opslepen, aan het bureel van de maatschappij raad

te vragen en niet te doen zoals onlangs een schipper op onverantwoorde wijze, zonder zijn reder of de verzekering te raadplegen, heeft gedaan met op een niet gevaarlijke plaats, zonder bijzondere noodzaak de hulp in te roepen van een Engelse sleepboot, die na tien minuten hulp verleend te hebben, hiervoor niet minder dan één miljoen frank geëist heeft. Vergeet niet dat U steeds burgerlijk verantwoordelijk blijft voor de fouten van Uw schipper en een dergelijke onaanvaardbare nalatigheid U duur kan komen te staan. Daar waar in andere landen deze schippers borg moeten staan voor hun fouten of nalatigheden, is dit in België nog niet het geval.

Eens te meer moeten wij hier dus naar de polis verwijzen waarin duidelijk vermeld staat, dat men eerst de hulp van een bij ons verzekerd vaartuig dient in te roepen, de reder of de maatschappij moet geraadpleegd en daarna mag gehandeld volgens de directieven van reder en/of Hulp in Nood, tenware zeer dringende hulp ergere gevolgen kan vermijden. Verder dient er op gewezen, dat de Staatssleepboten nu tarieven toepassen alsof de vissersvaartuigen dure koopvaardischepen zijn. Zelfs wordt er meer gerekend, wanneer het slepen buiten de gewone werkuren geschiedt of 's zondags. Omtrent deze abnormale toestand mag gezegd dat een redding- of sleepdienst ten allen tijde eenzelfde tarief zou moeten hebben en niet volgens dag of nacht of zondag of weekdag.

Wij raden dus de reders aan, die beroep doen op de Belgische Staatssleepboten, hiermede rekening te houden. Ondertussen zullen op dit vlak met de Hogere Overheid gesprekken gevoerd worden.

Tenslotte wijzen wij andermaal op de strikte noodzakelijkheid niet te vissen in vaarwaters die verboden zijn en de reglementering op het verkeer in het Kanaal stipt na te leven, daar vaartuigen die daardoor schade oplopen, volgens de wet en de polis, niet alleen strafbaar zijn maar ook volgens art. 18, 4 b niet gedekt zijn en wel namelijk voor schade die opgelopen werden bij het vissen in overtreding van veiligheidsvoorschriften van elke overheid. Wanneer men tenslotte geroepen wordt een schip op te slepen welke niet bij Hulp in Nood verzekerd is, is men verplicht bijstand te verlenen. Wanneer men toch besluit, uit menselijk oogpunt, het vaartuig op te slepen, is men weliswaar niet verplicht het te doen tegen het tarief voor de leden onderling van toepassing, maar zo men niet wil slepen volgens ons tarief, dan kan men, ofwel in een schriftelijke overeenkomst de som bepalen, ofwel een akkoord maken, waarbij, bij thuiskomst, door de maatschappij of een expert het bedrag zal bepaald worden, welke aanvaardbaar is en de kosten door de opsleping veroorzaakt, dekt.

Het is nochtans onaannemelijk vooraf sommen vast te leggen, welke achteraf als niet gerechtvaardigd of overdreven dienen aangezien te

worden, en zo men deze niet bekomt, weigeren op te slepen, zoals wij onlangs met een reder meegemaakt hebben. Inderdaad staat hierbij niet alleen een schip, maar vooral het leven van mensen op het spel. Daarom raden wij elkeen aan, ons steeds te raadplegen om te voorkomen dat vergissingen of onredelijke beslissingen zouden kunnen genomen worden.

In onze herverzekering voor opslepingen is tevens begrepen de redding en het vlotbrengen na stranding. Dit heeft in het afgelopen jaar onder meer zijn nut bewezen in het geval van de N.22, gestrand voor de kust van Middelkerke en voorheen de O.229 en de N.40 ter hoogte van Nieuwpoort. We kunnen dus wel besluiten door er op te wijzen dat Hulp in Nood voor alle zware en gevaarlijke risico's goed herverzekerd is, hetgeen een zekerheid is voor de toekomst van onze maatschappij.

In het raam van de partikuliere averijen wensen wij onze leden er nogmaals attent op te maken, dat „schaden door derden” niet door de polis gedekt zijn. Inderdaad is hier de tegenpartij in fout en moet verhaal op de tegenpartij gepleegd worden. Al te dikwijls denken onze leden dat zij ook bij „schaden door derden” verzekerd zijn en beroep kunnen doen op onze maatschappij. Het is een gewoonte dat Hulp in Nood in dergelijk geval de leden behulpzaam is en de tegenpartij aanschrijft en het administratief werk op zich neemt, maar ze is niet gehouden deze schaden voor eigen rekening te nemen. In dergelijke gevallen is alleen een scheidsrechtelijke of een beslissing bij rechtspraak van tel om te oordelen of de opgelopen schade als schade door derden veroorzaakt, dient aangezien.

SCHEEPSKREDIETEN

In het licht van ons veertigjarig bestaan mogen we niet voorbijgaan aan één van onze bijzonderste en meest geslaagde initiatieven, namelijk het verlenen van scheepskredieten voor nieuwbouw en/of het plaatsen van nieuwe motoren. Het is de grote verdienste van uw maatschappij, de noodzakelijkheid hiervan ingezien te hebben. Deze scheepskredieten werden in de beginjaren toegekend aan een interest van één procent en bedroegen in 1979 bij toekenning van nieuwe kredieten nog altijd maar maksimum 5%, daar waar de banken voor kaskredieten een interestvoet van bijna 19% toepassen.

In de eerste zestig jaren, toen de visserij nog maar met moeite de zware crisis van de late vijftiger jaren te boven was gekomen, bleek het dat de Belgische vloot hopeloos verouderd was en dat wij hier onmogelijk de mededinging, vooral van onze noorderburen, Britten, Westduitsers, Noren en Denen en zeker ook van de vloeten van het Oostblok, die toen nog

vrij in de E.E.G.-wateren mochten vissen, zouden kunnen doorstaan. De modernisering van onze vloot drong zich dan ook noodzakelijk en onverbiddelijk op. Wel kon men ingevolge de wet van 1948 toen reeds rekenen op een Staatskrediet, maar nog altijd moest de reder over een aanzienlijk kapitaal aan eigen middelen beschikken. Dit was het juist wat voor velen de zaak onoverkomelijk maakte. Toen besloot Hulp in Nood voor een groot aandeel in eigen middelen te voorzien en werd een Fonds voor Scheepskredieten gesticht en een reglement opgesteld waarbij het aksent gelegd werd op het feit dat deze leningen werden gegeven met de verplichting zoveel mogelijk alle aankopen bij SCAP of Hand in Hand Zeebrugge te doen waardoor nogmaals de belangen van onze leden gediend werden. Met de hulp, door onze maatschappij geboden, konden aldus veel van onze leden, de, in die tijd nogal gewaagde stap plaatsen en een nieuwbouw aangaan. Voor de Belgische vloot was het toen inderdaad „vijf voor twaalf” en wij allen van Hulp in Nood, mogen zeker beamen dat onze maatschappij voor de modernisering van onze vloot een goede steun geweest is.

Van 1963 tot op het huidig ogenblik werd bijna 70 miljoen uitgegeven aan scheepskredieten waardoor een nieuwbouw ter waarde van 700 miljoen gestimuleerd werd. Deze 70 miljoen heeft echter een veel groter waarde als we er op wijzen, dat de eerste scheepskredieten dateren van vóór 17 jaar en één enkel miljoen fr. toen nog een enorme som betekende, vooral in het licht gezien dat een middenslagtreiler toen slechts 5 miljoen kostte maar thans meer dan 30 miljoen fr. Aldus is de financiële inspanning door Hulp in Nood geleverd werkelijk enorm te noemen en er mag gerust verklaard worden dat de modernisering van de Belgische vloot voor een groter deel, dan de meesten hier onder ons geneigd zijn aan te nemen, aan Hulp in Nood te danken is. We maken terzelfdertijd van deze gelegenheid gebruik om op het groot onderscheid te wijzen tussen een koöperatieve verzekeringsmaatschappij en de private verzekeringen die er nooit aan gedacht hebben de gelden van hun verzekerden voor het verlenen van scheepskredieten aan te wenden en zich voor opslepingen en schadegevallen spiegelen aan de voorwaarden van onze polis.

Wat nu de verdeling van de toegekende scheepskredieten volgens de thuishavens betreft, komt Zeebrugge op de eerste plaats. Hieronder geven we de statistiek van de kredieten tot 1 april 1980 volgens de thuishavens verleend.

Oostende :	28.625.000
Zeebrugge :	29.525.000
Nieuwpoort :	10.135.000
	68.285.000

Volgens de jaren van uitgifte :

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
1963	1.480.000	1.375.000	—	2.855.000
64	300.000	3.650.000	—	3.950.000
65	1.580.000	—	525.000	2.105.000
66	1.520.000	1.965.000	—	3.485.000
67	1.495.000	3.725.000	325.000	5.545.000
68	700.000	500.000	2.535.000	3.735.000
69	1.000.000	1.525.000	750.000	3.275.000
70	450.000	950.000	1.150.000	2.550.000
71	300.000	300.000	—	600.000
72	1.150.000	735.000	—	1.885.000
73	230.000	3.350.000	550.000	4.330.000
74	4.400.000	3.200.000	3.500.000	11.100.000
75	500.000	—	500.000	1.000.000
76	—	600.000	—	600.000
77	6.900.000	1.200.000	—	8.100.000
78	200.000	—	—	200.000
79	3.720.000	3.000.000	300.000	7.020.000
Totaal	25.925.000	26.275.000	10.135.000	62.335.000
Tot 1-4-80	2.700.000	3.250.000	—	5.950.000
Alg. totaal	28.625.000	29.525.000	10.135.000	68.285.000

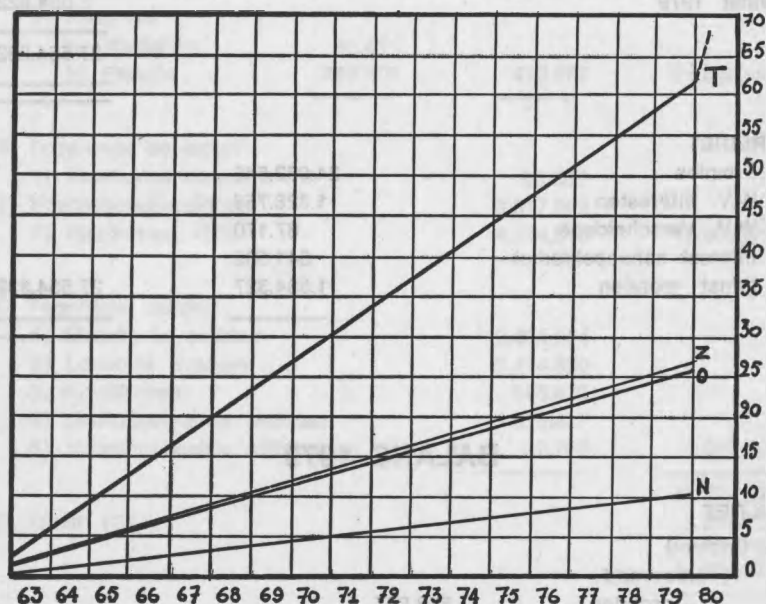
Hierna volgt dan het groeiritme per jaar :

	Jaarlijkse toekenning	Algemeen totaal
1963	2.855.000	
1964	3.950.000	6.805.000
1965	2.105.000	8.910.000
1966	3.485.000	12.395.000
1967	5.545.000	17.940.000
1968	3.735.000	21.675.000
1969	3.275.000	24.950.000
1970	2.550.000	27.500.000
1971	600.000	28.100.000
1972	1.885.000	29.985.000
1973	4.330.000	34.315.000
1974	11.100.000	45.415.000
1975	1.000.000	46.415.000
1976	600.000	47.015.000

1977	8.100.000	55.115.000
1978	200.000	55.315.000
1979	7.020.000	62.335.000
tot 1-4-1980	5.950.000	68.285.000

Aan de hand van de hieronder volgende curve kan men duidelijk het groeiritme meten voor de totale vloot en per thuishaven.

SCHEEPSKREDIETEN JAARKURVE TOTALE VLOOT EN THUISHAVENS IN MILJOENEN



Wat sommigen er ook over denken, werden deze gelden niet zozeer bijeengebracht door de huidige verzekerden, maar grotendeels gevormd vóór 1965 en zijn in feite de vrucht van vroeger gevormde reserves, vooral dank zij de winsten op de verkoop van gronden, enkele jaren na de oorlog aangekocht. Deze vooruitziende financiële belegging heeft ons meer dan 20 miljoen frank opgebracht.

In 1965 bereikte het reservefonds reeds 14.456.335 fr. zodat we wel mogen herhalen dat deze reserve van vóór 1965 het ons mogelijk gemaakt heeft met een Fonds voor Scheepskredieten te starten, zodanig dat veel huidige leden werkelijk van de vroeger gevormde kapitalen genieten.

UITBATINGSREKENING 1979

DEBET

1 Belastingen	4.941	
2 Diverse commissies	459.055	
3 Commissies H.I.H. Zeebrugge	94.600	
4 Herverzekeringspremies	8.846.237	
5 Aflossing Mob. & Getuig	178.716	
6 Tussenkost ten voordele reders	968.148	
7 Verscheidene schaden	7.574.162	
8 Algemene onkosten	6.373.651	24.499.510

Winst 1979

3.054.822

27.554.332

KREDIET

1 Premies	24.062.545	
2 W.V. interesten	1.328.755	
3 W.V. Verscheidene	87.170	
4 Interest scheepskrediet	541.535	
5 Winst gronden	1.534.327	27.554.332

BALANS 1979

AKTIEF

A. Besteed

1) onroerend		
— gronden	553.877	
— gebouwen	3.006.308	3.560.185
2) Mob. & Getuig	1.427.797	
Amortisaties	— 736.215	691.582
3) Waarborgen		5.000

4.256.767

B. Beschikbaar

1) Banken	6.151.758	
2) Postrekening	98.740	
3) Kas	183.833	6.434.331

C. Verwezenlijkbaar

1) Diverse leningen en Scheepskredieten	33.755.716	
2) Debiteuren	702.750	
3) Herverzekeringspremies	26.059	
4) Te innen premies	1.208.497	35.693.022
		<u>46.384.120</u>

PASSIEF**A. Tegenover haarzelf**

1) Provisiefonds	21.269.613	
2) Reserves		
a) Wettelijke	41.411	
b) Fiskale	369.476	410.887
		<u>21.680.500</u>

B. Tegenover de leden

1) Kapitaalaandelen	83.395	
2) Voorbehoudingsfonds	8.617.602	
3) Ristournes 1979	4.914.013	13.615.010

C. Tegenover derden

1) Checks in omloop	2.404.954	
2) Lopende averijen	3.414.830	
3) Krediteuren	545.879	
4) Vooruitgeboekte premies	1.635.417	
5) Vooruitgeboekte poliskosten	32.708	8.033.788

43.329.298

D. Winst 1979

3.054.822

46.384.120

UITBATINGSREKENING 1979

Niettegenstaande onze ristournes ten bedrage van 5 miljoen Fr. vóór balans, sluit onze uitbatingsrekening nog met een winst van meer dan 3 miljoen Fr. Dit moeten we dus niet toeschrijven aan een groter premieïnkomen, vermits we, door vrijwillige ristournes die 5 miljoen bedragen, boekhoudkundig ons inkomen aan premies zagen teruglopen met 3,3 miljoen Fr. ten overstaan van het voorgaande jaar. Als een winst van meer dan 3 miljoen toch nog mogelijk was, hebben we dit in feite te danken aan de gevoelige verhoging van de post winst en

verlies interesten die verleden jaar slechts 680 duizend Fr. bedroeg om in 1979 op te lopen tot 1,3 miljoen Fr., terwijl anderzijds onze winst op de verkoop van gronden thans 1,5 miljoen Fr. overschreed tegenover slechts 177 duizend fr. het vorig jaar. De post «winst en verlies intresten» is in dergelijke mate opgelopen omdat we het vrijblijvend saldo van onze bankrekeningen op een termijnrekening overschreven gezien de hoge interesten die hiervoor geboden werden. Ook de interesten op de uitgifte van scheepskredieten stegen met meer dan 200 duizend Fr. omdat we de interestvoeten van onze scheepskredieten in de laatste paar jaren geleidelijk opgetrokken hebben tot 5 % en voor 1980 tot 6 %. We menen dat deze interestvoet nog altijd zeer voordelig ligt, rekening gehouden dat men thans voor kaskredieten tot 19 % dient te betalen !

Dat een ristourne vóór balans en een hiermee nog gepaard gaande winst van meer dan 3 miljoen fr. mogelijk was, is niet alleen het gevolg van een groter inkomen aan interesten en winsten op de verkoop van gronden, maar toch wel in de eerste plaats aan een gevoelige vermindering van de post «Eigen Schaden» die in 1979 terugliep tot 7,57 miljoen Fr. tegenover 12,8 miljoen het vorig jaar. De post «tussenkomen ten voordele van de reders» gaat hoofdzakelijk over de punten uitgegeven voor beschermkledij, de tussenkomen in de aankoop voor reddingsvloten, hoogwaterboekjes, enz...

BALANS 1978

In het actief is de post «onroerend goed» teruggelopen van 4,4 miljoen Fr. naar 3,56 miljoen Fr. hetgeen een gevolg is van de verkoop van enkele percelen grond, zodanig dat het actief gronden met ongeveer 0,9 miljoen Fr. terugliep. Het beschikbaar in banken verhoogde met 4,5 miljoen Fr. mede door het feit dat wij zoveel als mogelijk geld op een termijnrekening hebben geplaatst vanwege de voordelige rentevoet die hiermede gepaard ging.

De «diverse leningen» liepen met ongeveer 2 miljoen terug, maar dit wordt achterhaald door bijna 4 miljoen verhoging van nog uitstaande scheepskredieten, zodat de uitstaande leningen, samen met de scheepskredieten, in 1979 toch nog bijna 2 miljoen Fr. meer bedragen dan het voorgaande jaar.

In het passief verhoogde de post provisiefonds met iets meer dan 173 duizend Fr. zijnde het batig overschot van het voorgaand jaar. De kapitaal aandelen verhoogden van 76 naar 83 duizend Fr., het voorbehoudingsfonds verlaagde daarentegen met bijna twee miljoen als gevolg van het feit dat het batig saldo van het voorgaande jaar 1978 niet toeliet om het voorbehoudingsfonds van de leden te spijsen, maar dat anderzijds toch een uitkering van voorbehoudingsfonds plaats greep.

Verleden jaar beliep de post «lopende averijen» 5,5 miljoen

terwijl dit voor 1979 terugliep tot 3,4 miljoen Fr. Dit ingevolge het feit dat heel wat minder ramingen voor nog hangende schadegevallen van 1979 moesten voorzien worden.

De reserves van Hulp in Nood worden gevormd door het provisiefonds ten bedrage van 21,2 miljoen met daarbij nog een voorziening voor wettelijke en fiskale reserve ten bedrage van 410 duizend Fr. Het werkkapitaal van onze maatschappij bestaat niet alleen uit deze reserves, maar eveneens uit het vastliggend voorbehoudingsfonds en de kapitaal aandelen of in totaal iets meer dan 30 miljoen Fr. Het is dank zij dit werkkapitaal dat Hulp in Nood de zustermaatschappij SCAP en ook Hand in Hand Zeebrugge bepaalde financiële middelen kan bezorgen om hun werkvolume te verhogen en tevens aan onze leden, voor nieuwbouw en nieuwe motoren, scheepskredieten kan verlenen.

Het winstsaldo van het jaar 1979 ten bedrage van 3.054.822 Fr. wordt ter beschikking van de Algemene Vergadering gehouden, met inachtnaam van de Art. 35 A van de statuten bepalende dat minstens 25 % hiervan dient gestort in het provisiefonds voor zware rampen en het saldo aan het voorbehoudingsfonds. Gezien de leden reeds 20% risicotoelagen kregen, stellen wij voor het totale winstsaldo aan het provisiefonds over te boeken.

BESLUIT

Wij hopen dat gij allen eens te meer het belang van Uw coöperatieve verzekering zult ingezien hebben en dat zij die er voor de ene of andere reden niet verzekerd zijn, zullen beseffen, dat Hulp in Nood, welke stormen er ook hebben tegen gewoed, er meer dan ooit groter is uit voortgekomen, dan sommigen hebben gedacht, dank zij het werk van Uw beheerders, Uw agenten en ons personeel.

Uw coöperatieve verzekering wordt op het huidig ogenblik ter Londense markt aangezien als de meest betrouwbare en best geleide van de Europese visserij.

Vele Coöperatieven hebben bestaan of andere bestaan nog in theorie, maar zijn in werkelijkheid zo samengesteld, dat niet de reders, maar zij die het besturen, er alleen de voordelen van genieten.

In Nederland is het grootste deel van de reders financieel verplicht aan banken, die ze verzekeren voor de premies en bij verzekeringen, waar zij, en niet de reders, er belang bij hebben.

In ons land, hebt gij het geluk daarin vrij te zijn en waar velen onder U financieel gesteund worden door de N.M.K.N., mag gezegd, dat ze zich gelukkig mogen achten, daarin vrij gelaten te worden, voor zover deze maatschappij genoeg en behoorlijke waarborgen heeft.

Daarom maken wij van deze gelegenheid gebruik om deze voor de visserij zeer nuttige en dienstige instelling in Uw naam te bedanken voor haar voortreffelijk werk en voor de zeer grote tegemoetkoming welke zij steeds heeft betoond, wanneer de ene of andere van U in

moeilijkheden verkeerde. Wij danken ook onze Londense herverzeke-
raars bij Lloyds, die zowel inzake totale verliezen als in salvage ons
op de meest voortreffelijke wijze hebben gediend en ons in veel moei-
lijke gevallen bij aanvaringen met vreemde schepen, steeds met hun
juridische raadgevers veelal met groot succes hebben ter zijde gestaan.
In acht nemend de dikwijls onverantwoorde wijze waarop gevaren wordt
en de vele schepen van landen buiten Europa die onze wateren door-
kruisen, kan dit zeer lange en moeilijke betwistingen voor gevolg hebben
die soms zelfs onbereikbaar zijn. Lloyds is een wereldorganisatie en onze
ondervinding heeft geleerd, dat bij haar herverzekeren, ons toelaat
met gerust gemoed soms gevaarlijke klippen te omzeilen.

Wij danken ook onze Loods- en Reddingsdienst, met aan het
hoofd Nautisch directeur Debock, zijn voortreffelijke assistent, de Heer
Coenye en zijn bemanning, die ook vorig jaar eens te meer bewezen
hebben een zeemanshart te hebben na hulp te hebben verleend in voor-
waarden welke ons bewezen dat ze «the right men on the right place»
zijn.

Wij danken het Bestuur van het Zeewezen en zijn ambtenaars
van klein tot groot en ook onze waterschoutsambten, die ons werkelijk
steeds ter zijde staan, daar waar de omstandigheden het vereisen.

En wij danken het Ministerie van Openbare Werken met zijn voor-
treffelijke inspecteur-generaal Simoen, die vooral bij ongevallen in de
tijhavens Zeebrugge en Nieuwpoort steeds op een bevattelijke en
tegemotoekomstende wijze zijn opgetreden.

Wij hopen echter, dat eindelijk het ontwerp om de vissershaven
van Zeebrugge te moderniseren in 1981 werkelijkheid zal worden waar-
door enorme besparingen en veel schadegevallen aan vissersvaartuigen
zullen kunnen vermeden worden. En tenslotte zouden wij aan onze
plicht tekortkomen, moesten wij hier ook geen open hulde brengen
aan de Heer directeur-generaal Guy Brabant en zijn knap personeel
van Oostende Radio, die dag en nacht, zondag en werkdag ter beschik-
king staan van al onze vissersvaartuigen op zee, die zij steeds met raad
en daad bijstaan en in vele gevallen bewezen hebben, dat hun raadge-
vingen van onschatbaar belang zijn.

Wij danken tenslotte onze jurydische raadgever Meester Heymans
die onze belangen steeds met de meeste zorg heeft behandeld en danken
onze experts en ons personeel, die ons steeds trouw ter zijde hebben ge-
staan in de soms grote moeilijkheden welke we te overwinnen hadden.

Wij kunnen dit kort jaarverslag echter niet sluiten zonder er op te
wijzen dat we sedert april ons veertigste bestaansjaar zijn ingetreden, wel-
ke Uw beheerraad aanvankelijk zinnens was op grootse wijze te vieren.

Wij menen echter dat de omstandigheden er ons toe nopen, die
viering in onze eenvoudige huiskring te laten plaats hebben met de leden
en de gewezen leden, alsook enkele Overheden en vrienden die U
onschatbare diensten hebben bewezen op het kleine feest welke straks

zal plaats hebben en wij sluiten dit 40e jaarverslag, de overtuiging hebbend dat «Hulp in Nood» door zijn stichters, haar naam waardig is gebleven, welke meningsverschillen er in de loop der jaren soms ook kunnen plaats gehad hebben, gevolg van misverstand of verkeerde begrippen.

Onze leden en gewezen leden mogen fier zijn van Hulp in Nood iets gemaakt te hebben dat tot voorbeeld mag dienen van de vele coöperatieven in ons land en van de Europese visserijgemeenschap.

Daarom brengen wij samen met August Vanheetvelde, als nog enige overblijvende stichter van Uw maatschappij hulde aan de knappe wijze waarop Uw beheerders de maatschappij hebben bestuurd en aan alle leden en gewezen leden, die er toe bijgedragen hebben.

Wij hopen dat, eens wij er het bijltje zullen bij neerleggen, gij dan meer dan ooit zult kunnen beseffen dat, wat er ook gebeurt, Hulp in Nood voor U allen een steun en een voorbeeld van coöperatieve samenwerking is geweest.

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, bijeen gekomen om de rekeningen van voornoemde maatschappijen na te gaan met het oog op het onderzoek van de op 31 december 1979 afgesloten balans en resultaatrekening, sluitend met een batig saldo van 3.054.822 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 passivaposten vastgesteld.

Het inventaris - balansboek hebben wij met de activa- en passivaposten 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, 6 juni 1980

De commissarissen

A. Mobouck

R. Dutrieue

R. Cattoor

