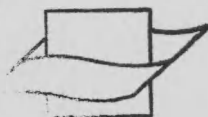


S.V. HULP IN NOOD

**ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ
VOOR VISSERSVAARTUIGEN**

JAARVERSLAG 1980



Rijks Instituut voor de Zee
the Marine Institute

Dames, Mijne Heren,

Verleden jaar schreven we dat het de eerste maal was in de geschiedenis van Hulp in Nood dat we twee jaar na elkaar gespaard bleven van een totaal verlies. Met een weinig goede wil mogen we bijna zeggen dat dit nu de derde keer in serie het geval is. Inderdaad werden we niet rechtstreeks gekonfronteerd met een totaal verlies, maar werd de eigen schade, opgelopen door de O.100, toch afgehandeld op basis van zijn totaal verlieswaarde. Dit wijst er tevens op dat ook stilliggende vaartuigen, niet vrij zijn van zware schaden, meer in het bijzonder in tijhavens, zoals dit hier het geval was. Anderzijds wijzen we er op, dat de afwezigheid van totale verliezen rechtstreeks ten goede komt aan onze verzekerden, gezien dit ons toelaat hoger ristournes terug te geven en een voordelige herverzekeringspremie bij onze herverzekeraars op de Londense markt te bedingen.

Gezien de jaaroverschotten van Hulp in Nood statutair ten goede komen aan onze leden onder vorm van een voorbehoudingsfonds, hebben de leden er alle belang bij zo veel mogelijk schaden te vermijden en een zorgzaam toezicht en onderhoud aan hun vaartuig en in het bijzonder aan de motor en uitrustingsstukken te besteden. Ook dit jaar zullen we aldus opnieuw een teruggave aan de Algemene Vergadering voor bekrachtiging kunnen voorstellen.

Een andere verheugende vaststelling is één zich langzaam manifesterende vernieuwing van de visserijvloot, waarvan de meeste reders bij onze maatschappij aansloten. Voor 1980 vernoemen wij aldus de Z.43, Z.44, Z.47 en de Z.92 voor een totale verzekerde waarde van 144 miljoen of een gemiddelde waarde van 36 miljoen fr. Ook voor 1981 zet deze hernieuwde tendens zich door en op dit ogenblik zijn reeds opnieuw 4 nieuwe vaartuigen aangesloten voor een totale verzekerde waarde van 164 miljoen of een gemiddeld van 41 miljoen per vaartuig. Over deze vernieuwingen hebben we het verder.

In elk geval kunnen we thans reeds stellen, dat het pessimisme van vele reders, alsof de enorme nieuwbouwkosten een te gewaagd eksperiment zijn geworden om aan nieuwbouw te doen, door de resultaten worden tegengesproken en de durvers en doorzetters niet onaardig uit de verf komen. Trouwens met verouderde wapens kan men nog moeilijk ten strijde gaan en diegenen die willen overleven, zullen uiteindelijk toch de beslissing moeten nemen.

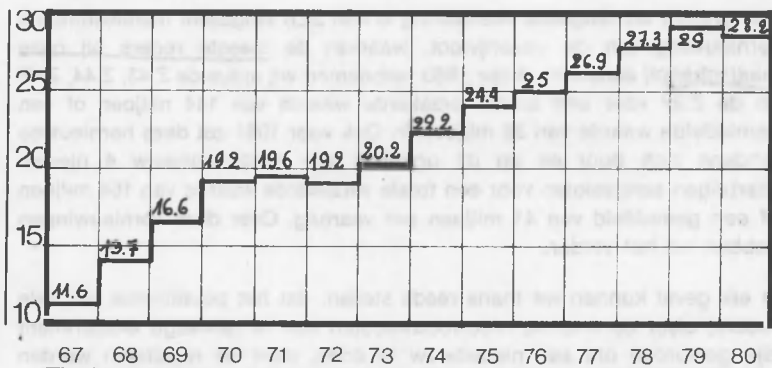
DE PREMIE-ONTVANGSTEN

Alhoewel de naakte cijfers aantonen, dat het premie-inkomen het voorbije jaar is teruggelopen van 28.976.558 fr. naar 28.295.097 fr., hetzij een

vermindering met nagenoeg 680 duizend fr., moeten we dit toch relativiseren, vermits de maatschappij zelf in de loop van het jaar 1980 vaartuigen van een grote rederij uit de maatschappij gesloten heeft, hetgeen natuurlijk in absolute cijfers, de ontvangsten aan premies beïnvloedde, zonder dat dit echter noodzakelijk een nadelige invloed op het resultaat moet hebben. Er zijn immers steeds reders die menen hun eigen tekortkomingen door de gemeenschap te moeten doen betalen. Ondertussen kunnen wij de Algemene Vergadering nu reeds mededelen dat de nieuwe vaartuigen, die in de loop van vorig jaar en dit jaar de maatschappij zijn komen vervoegen, ons premie-inkomen, voor de eerste maal in de geschiedenis van Hulp in Nood, de kaap van de dertig miljoen hebben doen overschrijden. Tevens wijzen wij er op, dat deze nieuwe vaartuigen een gezond risico vertegenwoordigen, dat normaal gezien de jaarresultaten gunstig moet beïnvloeden, zo we niet onverwacht door zware ongelukken getroffen worden.

Hieronder volgen de statistiek en de grafiek van ons premie-inkomen over de periode 1967 tot 1980, in relatie met het aantal vaartuigen, het verzekerd en het herverzekerd kapitaal.

GRAFIEK VAN DE PREMIE-ONTVANGST 1967-1980



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
1980	28.295.097		132	958.425.550	882.909.950

Het komt paradoxaal voor, dat we in 1980, niettegenstaande heel wat méér verzekerd kapitaal, in feite 680 duizend fr. minder aan premie-ontvangsten ontvingen, tegenover het vorig jaar. Dit komt enerzijds omdat de nieuwe vaartuigen slechts heel laat in het jaar 1980 onze maatschappij kwamen vervoegen, zodat het effect van deze bijzondere grote aangroei aan verzekerd kapitaal dan ook maar gedeeltelijk ons premie-inkomen beïnvloedde. Anderzijds zal dit slechts zijn vol effect in 1981 krijgen. De eigenlijke oorzaak van een vermindering aan premie-ontvangsten tegenover 1979 ligt, zoals we het hierboven reeds mededeelden, in het uitsluiten van sommige vaartuigen, einde 1979, waardoor we dan ook het premie-inkomen hieraan verbonden zagen verminderen, maar de schade door deze vaartuigen ingebracht, verhoudingsgewijze ook veel lager zullen liggen, daar de uitgesloten of ontslagnemende rederijen elk jaar meer kosten dan zij betaalden.

De relance van de nieuwbouw, waarvan we in de loop van het jaar 1980 er reeds 4 mochten noteren, met hoge verzekerde waarden, zal dus haar volledig effect krijgen in 1981, samen met de nieuwe vaartuigen die in de loop van het jaar 1981 eveneens bij Hulp in Nood zullen verzekeren en waarvan wij er op dit ogenblik reeds 4 aansloten, namelijk de Z.84, O.231, Z.53 en de Z.60. Zij zullen een nieuwe impuls geven aan ons premie-inkomen, waardoor we de 30 miljoen een aardig stuk zullen overschrijden.

Ook het verzekerd kapitaal dat in 1980 al ongeveer één miljard bedroeg, zal dank zij 144 miljoen aan nieuwbouw, in 1981 deze grens overschrijden, niettegenstaande het wegvallen van de verscheidene vaartuigen, die echter samen nog maar de verzekerde waarde van één enkele nieuwbouw uitmaken. Ook het herverzekerd kapitaal, dat in 1980 toch reeds 81 miljoen meer bedraagt dan in 1979, zal in 1981 de kaap van het miljard overschrijden. Dit kan alleen maar onze positie op de herverzekeringsmarkt te Londen verstevigen.

AANTAL VAARTUIGEN EN HUN VERZEKERDE WAARDE PER THUISHAVEN

Hieronder volgen de tabellen van de evolutie der verzekerde vloot volgens het aantal vaartuigen en de verzekerde waarden en het aandeel van de havens uitgedrukt in procent van de totale verzekerde waarde.

Jaar	Getal	Verzekerde waarde	Procent
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
1980	36	184.698.600	19,27
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
1980	71	622.903.350	64,99

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
1980	25	150.823.600	15,74

Wat ons in de tabellen onmiddellijk opvalt, is de zeer grote teruggang van Oostende en Nieuwpoort wat vooral het verzekerd kapitaal betreft en ook het aantal vaartuigen. Aldus krijgen we voor Oostende 8 vaartuigen minder met daarbij een daling aan verzekerd kapitaal van nagenoeg 90 miljoen. In Nieuwpoort wordt dit respectievelijk 3 vaartuigen minder met bijna 30 miljoen aan verzekerd kapitaal. Voor Oostende ligt dit in het verdwijnen van de O.35, O.81, O.82, O.83, O.216, O.334 en in het overgaan van de O.198 naar Zeebrugge. Voor Nieuwpoort is het vooral het muteren van de N.40 en N.41 naar de haven van de Oostkust, waar zij thans ingeschreven staan onder Z.40 en Z.41. Verder door het wegvallen, eind 1979, onder meer van de N.761 en de N.705 die naar Oostende overgingen. Hierdoor vertegenwoordigt de thuishaven Oostende geen 20 % meer van de ganse vloot en Nieuwpoort nog amper 15, 74 % !

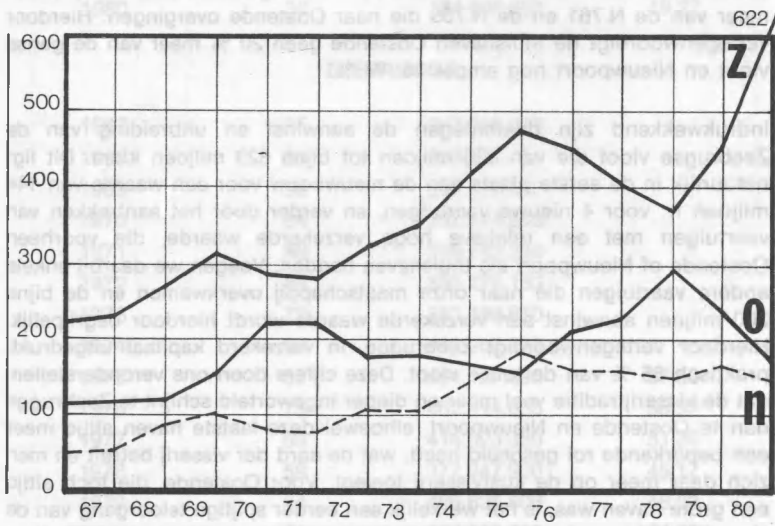
Indrukwekkend zijn daarentegen de aanwinst en uitbreiding van de Zeebrugse vloot die van 426 miljoen tot bijna 623 miljoen klom. Dit ligt natuurlijk in de eerste plaats aan de nieuwbouw voor een waarde van 144 miljoen fr. voor 4 nieuwe vaartuigen, en verder door het aantrekken van vaartuigen met een relatieve hoge verzekerde waarde, die voorheen Oostende of Nieuwpoort als thuishaven hadden. Voegen we daarbij enkele andere vaartuigen die naar onze maatschappij overkwamen en de bijna 200 miljoen aanwinst aan verzekerde waarde wordt hierdoor begrijpelijk. Hierdoor vertegenwoordigt Zeebrugge, in verzekerd kapitaal uitgedrukt, praktisch 65 % van de totale vloot. Deze cijfers doen ons veronderstellen, dat de visserijtraditie veel meer en dieper ingeworteld schijnt te Zeebrugge dan te Oostende en Nieuwpoort, alhoewel deze laatste haven altijd meer een beperkende rol gespeeld heeft, wat de aard der visserij betreft en men zich daar meer op de kustvisserij toelegt. Voor Oostende, die toch altijd een grote haven was, is het werkelijk een eerder spijtige teloorgang van de visserijtraditie, mede door het verdwijnen van de vroegere grote rederijen.

Bijzonder wat de nieuwbouw betreft gaat de voornaamste, om bijna niet te zeggen de enige, stuwkracht uit van Zeebrugge. Wat de vloot van Hulp in Nood betreft, kregen we in de loop van het jaar 1980, vier nieuwe eenheden aan onze vloot toegevoegd, allen met Zeebrugge als thuishaven, terwijl de nu reeds bij onze maatschappij ondergebrachte eenheden in de loop van 1981, op uitzondering van de O.231, ook allen Zeebrugge als thuishaven hebben. Het gaat hier over de Z.84, Z.60 en de Z.53. Deze drie nieuwe vaartuigen met Zeebrugge als thuishaven, vertegenwoordigen bijna 120 miljoen fr. aan verzekerd kapitaal, terwijl Oostende met deze enkele treffer 47 miljoen bijwon. Alleen Nieuwpoort blijft hier voorlopig in de kou staan.

De grafiek met de verzekerde waarden der drie havens die hieronder volgt, geeft een duidelijk beeld van de vlucht die Zeebrugge nam en de teruggang van de beide andere havens.

De vooruitzichten laten ons echter toe voor Oostende een betere toekomst te voorspellen.

**GRAFIEK DER VERZEKERDE KAPITALEN
DER DRIE HAVENS IN MILJOENEN**



TABEL DER GEMIDDELDE VERZEKERDE WAARDEN

Hieronder volgt traditiegetrouw de tabel der gemiddelde verzekerde waarden per vaartuig over de ganse vloot en per thuishaven. Hieraan ontleen we enkele gevolgtrekkingen met betrekking tot de stijging der verzekerde waarden van de vaartuigen.

	Aantal		Verzekerde waarde		Gemiddelde waarde	
	1979	1980	1979	1980	1979	1980
Oostende	44	36	274.750.700	184.698.600	6.244.334	5.130.500
Zeebrugge	64	71	426.636.600	622.903.350	6.666.187	8.783.900
Nieuwpoort	28	25	180.268.500	150.823.600	6.438.161	6.002.800
TOTAAL	136	132	881.655.800	958.425.550	6.482.763	7.260.800

Gezien de verschuivingen onder de verschillende havens, alsmede de invloed die het wegvallen van enkele vaartuigen met relatief hoge verzekerde waarde voor de afzonderlijke havens kunnen hebben, kunnen we in feite slechts de meest benaderende objectieve gevolgtrekkingen uit de cijfers der totale vloot trekken. Dit toont, zoals dit in het verleden steeds het geval was, een voortdurende verhoging van de gemiddelde verzekerde waarde die zich natuurlijk bijzonder moet manifesteren wanneer aan nieuwbouw gedaan wordt, zoals dit het geval was in 1980. Aldus zien we dat de gemiddelde verzekerde waarde van de vaartuigen, over de ganse vloot gezien, stijgt van 6.482.763 fr. tot 7.260.800 fr., hetgeen een gevoelige verhoging betekent. Per haven gezien, zijn er gevoelige afwijkingen met wat kon verwacht worden, een vermindering van de gemiddelde verzekerde waarde voor Oostende en Nieuwpoort, door het wegvallen van vaartuigen met relatief hoge verzekeringswaarde, mede door het overgaan van enkele vaartuigen van meer dan 10 miljoen verzekerde waarde naar de haven van Zeebrugge, die aldus tweemaal in de goede zin en richting bedacht wordt. Voor 1981 verwachten we nogmaals een gevoelige verhoging van de gemiddelde verzekerde waarde door de nieuwe vaartuigen, die nu reeds onze maatschappij vervoegd hebben en die het wellicht ook in de toekomst zullen doen.

EVOLUTIE OUDERDOM VLOOT

Zoals we in de inleiding schreven, openen we hier een afzonderlijk hoofdstuk over de evolutie van de ouderdom van de vloot. De statistiek en grafiek die we hierna geven zullen het duidelijk maken, hoe niet alleen de vloot van Hulp in Nood, maar ook de ganse Belgische visserijvloot aan een noodzakelijke en dringende verjonging toe is en blijft. Om dit te verduidelijken geven we eerst de cijfers van de verzekerde waarde van de vaartuigen van 0 tot 5 jaar vanaf 1962 tot 1971 en het procentueel aandeel die deze cijfers vertegenwoordigen ten aanzien van de cijfers van de ganse vloot van Hulp in Nood en de cijfers van tien jaar later, beginnende met deze van begin en einde 1980.

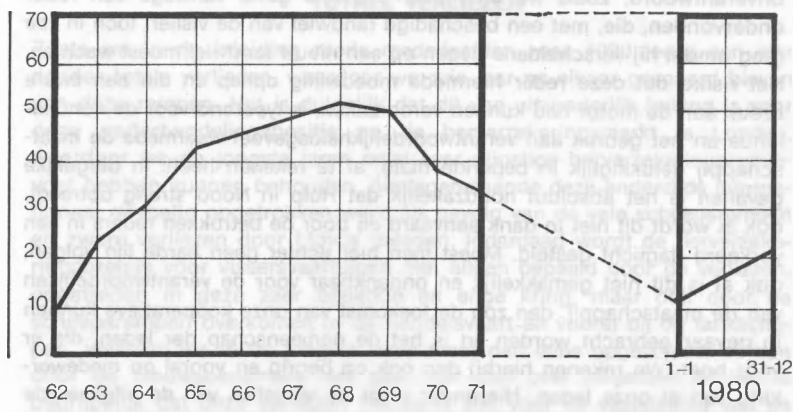
VAARTUIGEN VAN 0 TOT 5 JAAR

Jaar	Houten	Stalen	Totaal	% der vloot
1962	12.000.000	15.000.000	27.000.000	9
1963	14.700.000	61.700.000	76.400.000	24
1964	13.800.000	120.500.000	124.300.000	31
1965	19.800.000	148.700.000	168.500.000	43
1966	16.300.000	161.700.000	178.000.000	46
1967	17.430.000	195.420.000	212.850.000	49
1968	15.000.000	233.770.000	248.770.000	52
1969	16.535.000	254.260.000	270.795.000	50
1970	10.200.000	228.250.000	238.450.000	38
1971	7.000.000	119.840.000	206.840.000	33
begin 1980	—	50.000.000	50.000.000	6,13
einde 1980	—	194.000.000	194.000.000	20,25

In 1961 was de belangrijkheid van de jongste categorie vaartuigen, van 0 tot 5 jaar dus in een alarmerende toestand en bereikte nog geen 5 % van de verzekerde waarde van de totale vloot. De eerste stoot tot vernieuwing werd toen door de Rederij de Vuurtoren gegeven, daarna geleidelijk in groter mate gevolgd door andere rederijen zodat in 1962 het verzekerd kapitaal van de vaartuigen, behorende tot de categorie van 0 tot 5 jaar, tot 9 % opklom om in 1963 reeds tot 24 % op te lopen en in 1968 zelfs tot 52 %. Vanaf dit jaar ging het echter berg af, eerst via een overgangsjaar 1969, toen nog altijd 50 % van het verzekerd kapitaal van de vloot tot de categorie van 0 tot 5 jaar behoorde. Vanaf 1970 ging het echter duidelijk naar beneden met nog slechts 38 % en 33 % in 1971. Nadat we in onze vloot nog telkens twee nieuwe eenheden in 1971 en 1972 konden optekenen, namelijk de N.506, N.705, Z.30 en Z.200, hetgeen echter onvoldoende was om de sterkte van de categorie vaartuigen van 0 tot 5 jaar op peil te houden, kregen we in 1973 een lichte verbetering met de nieuwe eenheden N.40, N.41, Z.14, Z.16 en Z.19 terwijl we in 1974 nog drie nieuwe eenheden konden noteren, namelijk de N.3, de O.186 en de Z.27. Van dan af ging het echter alarmerend naar omlaag en kregen we nog slechts de N.15 en Z.99 in 1975 als nieuwe eenheden en in 1976 de O.33. Vanaf 1976 kregen we zelfs geen enkel nieuwe eenheid meer, noch bij Hulp in Nood noch bij de Belgische vloot in het algemeen. Het is dus aannemelijk dat begin 1980 het aandeel van het verzekerd kapitaal voor de categorie vaartuigen van 0 tot 5 jaar nog slechts 6,13 % uitmaakte van onze totale vloot. Dank zij de nieuwbouw van 4 nieuwe vaartuigen, de Z.43, Z.44, Z.47 en de Z.92 voor een gezamenlijk verzekerd kapitaal van 144 miljoen fr., konden we eind 1980 toch weer het cijfer van 20,25 % als verzekerd kapitaal van de categorie vaartuigen van 0 tot 5 jaar, ten overstaan van het totaal verzekerd kapitaal, optekenen. Voor 1981 noteren we nu reeds terug 4 nieuwe vaartuigen voor een gezamenlijke waarde van 166 miljoen fr. en mogen we ons nog aan meer dan honderd miljoen verhoging verwachten. Dit zal natuurlijk een nieuwe impuls geven en de veroudering van onze vloot relativeren.

In elk geval bewijzen de hierbijgaande statistiek en grafiek, het dringend karakter van de vernieuwing en modernisering van onze vloot. Daarom ook richten we tot de Belgische regering, het provinciaal en zelfs het gemeentelijk bestuur, een dringende oproep om de nieuwbouw en de modernisering van onze vloot door subsidies en kredietverleningen, verder te steunen. In Frankrijk bedragen de toelagen voor nieuwe vaartuigen, toegekend door de regering, het departement, het arrondissement, de premie voor jonge schippers en de premie van de FEOGA door de Franse regeringsinstanties te Brussel ernstig benaastigd, samen 42 % ! Met dergelijke toelagen komt het aandeel van de reder in de nieuwbouwkosten nog slechts op 58 %, wanneer hij in de voorwaarden verkeert, hetgeen de mogelijkheden tot nieuwbouw ruim verbreedt. Onze regering en bijzonderlijk onze ministeries van Verkeerswezen en Landbouw, hebben de nieuwbouw reeds veel gestimuleerd. We kunnen ze er slechts voor danken en hopen dat ze dit in het belang van ons land en de Belgische visserij, voort zullen doen.

VAARTUIGEN VAN 0 - 5 JAAR : AANDEEL IN TOTAAL VERZEKERD KAPITAAL



DE PARTIKULIERE AVERIJEN

Zonder van een uitloper te gewagen, werd het jaar 1980 toch gekonfronteerd met bijna 10 miljoen reeds gedane en nog te voorziene uitgaven, hetgeen toch beduidend hoger ligt dan het voorgaand jaar, namelijk bijna 2,370 miljoen fr. Het spijtig ongeval met de O.100 zit er voor iets tussen. Zonder dit ongeval zouden de Eigen Schaden beneden deze van 1979 zijn gebleven. In elk geval ligt deze uitgave toch nog altijd bijna drie miljoen lager dan het uitgekeerde bedrag voor partikuliere uitgaven in het bijzonder slecht jaar 1978, toen wij gekonfronteerd werden met een ganse reeks zeer zware averijen, zowel romp- als motorschaden. Gezien de uitkeringen voor partikuliere averijen beslissend doorwegen op het resultaat van de betrokken boekjaren en dus ook op de mogelijkheden voor een ristourne of teruggave, kunnen we de leden er niet genoeg op wijzen, regelmatig tot een nazicht van de motor over te gaan. Een verwaarlozing hiervan, kan gemakkelijk aanleiding geven tot onverwachte zware schaden, waarvan, niettegenstaande de tussenkomst van de verzekering, ook de reder het slachtoffer wordt, deels door een eigen tussenkomst overeenkomende met de graad van de vetustiteit, of verbetering van oud tot nieuw, deels door het verplicht stilliggen van het vaartuig. Door een regelmatig nazicht van de motor kunnen vele zware schaden vermeden worden. Daarom is het onverantwoord, zoals we dit in een bepaald geval vanwege een reder ondervonden, die, met een beschadigd tandwiel van de vislier, toch in zee ging omdat hij verscheidene dagen op een nieuw tandwiel moest wachten. Het risico dat deze reder hiermede moedwillig opliep en dat een zware breuk aan de motor had kunnen veroorzaken, is typerend voor de nonchalance en het gebrek aan verantwoordelijkheidsgevoel waarmede de maatschappij gelukkiglijk in beperkte mate, af te rekenen heeft. In dergelijke gevallen is het absoluut noodzakelijk dat Hulp in Nood streng optreedt, ook al wordt dit niet in dank aanvaard en door de betrokken reders in een verkeerd daglicht gesteld. Moest men hier echter geen harde lijn volgen, ook al is dit niet gemakkelijk en ondankbaar voor de verantwoordelijken van de maatschappij, dan zou de toekomst van onze koöperatieve kunnen in gevaar gebracht worden en is het de gemeenschap der leden, die er voor boet. We rekenen hierbij dan ook op begrip en vooral op medewerking van al onze leden. Hieronder volgt de statistiek van de uitgekeerde schaden per jaar in functie van het verzekerd kapitaal en van 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
1980	9.941.584	958.425.550	132

TOTALE VERLIEZEN

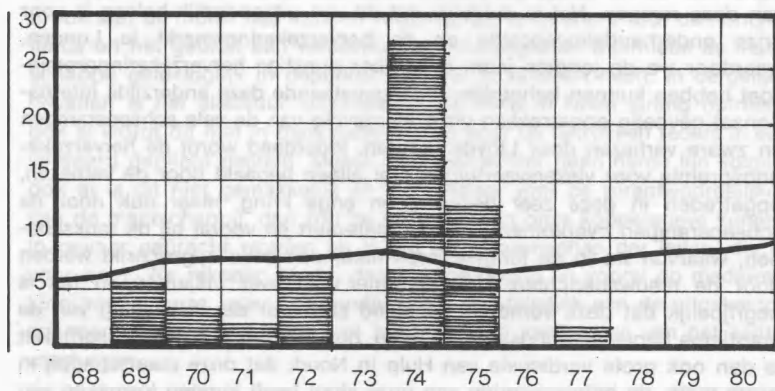
Zoals we in de inleiding reeds mededeelden, was 1980 terug een jaar zonder totale verliezen, waardoor we drie jaar na elkaar gespaard bleven van deze rampen. Het is duidelijk dat dit van uitzonderlijk belang is voor onze onderhandelingspositie op de herverzekeringsmarkt te Londen, waardoor we de jongste jaren onze zeer gunstige herverzekeringpremievoet hebben kunnen behouden, niettegenstaande deze anderzijds internationaal gevoelig opgetrokken werd als gevolg van de vele scheepsrampen en zware verliezen door Lloyds geleden. Inderdaad wordt de herverzekeringspremie voor vissersvaartuigen niet alleen bepaald door de verliezen, opgetreden in deze zeer beperkte en enge kring, maar ook door de scheepsrampen overkomen in de handelsvaart en vooral bij de tankschepen, waarvan we in de jongste jaren meer dan eens opgeschrikt werden door de nieuwsberichten. Het gaat hier dan over miljarden en het is begrijpelijk dat deze verliezen bepalend zijn voor de vaststelling van de maritieme herverzekeringspremievoeten, dus ook deze voor de visserij. Het is dan ook grote verdienste van Hulp in Nood, dat onze maatschappij in grote mate, de herverzekering van onze vloot heeft kunnen losmaken van de herverzekering in het algemeen. Dit is slechts mogelijk gebleken na vele inspanningen en voortdurende onderhandelingen te Londen. Dit ware absoluut onmogelijk geweest hadden wij onze argumenten niet kunnen staven met onze goede rampenstatistiek en reputatie van gezond beheer. Het regelmatig contact dat we hierbij trachten te onderhouden met onze herverzekeraars te Londen is dan ook uitsluitend gericht op het behouden van deze uitermate gunstige regeling.

Anderzijds mag de gunstige statistiek ons toch niet verleiden, het te wagen zonder herverzekering omdat de risico's die Hulp in Nood op vandaag te dragen heeft, te ongelijk zijn. De nieuwe eenheden betekenen nu inderdaad een risico van bijna vijftig miljoen en het ware voldoende, dat we één dergelijke eenheid zouden verliezen zonder herverzekerd te zijn, om in financiële moeilijkheden te geraken, of de premies te moeten verhogen, wat in deze tijden van zware kosten, te vermijden is.

Herinneren we hierbij aan het totaal verlies van de O.288 in 1974 voor een bedrag van 27,4 miljoen, hetgeen ons zeker voor zware financiële problemen zou gesteld hebben, waren we toen niet herverzekerd geweest. Een eventueel afzien van herverzekering ware dan ook slechts mogelijk in overweging te nemen, moesten alle risico's bij onze maatschappij ondergebracht, evenredig verdeeld zijn, zonder uitschieters zoals dit nu het geval is met de nieuwe eenheden, die een te zwaar risico daarstellen.

Hieronder volgt de grafiek en de statistiek van de totale verliezen. De doorlopende lijn geeft de hoogte aan van het bedrag dat we aan herverzekering betaalden.

**GRAFIEK DER TOTALE VERLIEZEN
EN HERVERZEKERINGSPREMIE 1968 - 1980**



STATISTIEK DER TOTALE VERLIEZEN IN MILJOENEN

Jaar	Totale verliezen	Herverzekeringspremies
1968	—	6,4
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
1980	—	9,5
	58,4	104,3

De statistiek leert ons dat we in de laatste dertien jaar aan herverzekeringspremie 104 miljoen fr. betaalden, terwijl ons iets meer dan 58 miljoen fr. uitbetaald werd. Op het eerste zicht dus een argument om te overwegen niet meer te herverzekeran, maar we hebben hierboven voldoende bewezen, dat wij ons hiertoe zeker niet mogen laten verleiden, zolang we gekonfronteerd worden met te zware risico's.

AANGEGEVEN SCHADEGEVALLEN OVER DE LAATSTE DRIE JAREN

In 1980 werden er ik totaal 243 schadegevallen aangegeven voor 132 varende eenheden. Dit is, wat het aantal betreft, beduidend meer dan vorig jaar, waarin we slechts 215 aangegeven schadegevallen telden met nog 4 varende eenheden meer. Gemiddeld betekent dit voor 1980 zowat 1,84 schaden per eenheid, terwijl dit het voorgaand jaar slechts 1,58 was. Alles hangt natuurlijk af van de zwaarte van de schadegevallen, maar we hebben voorheen reeds gezien, dat ook de uitgekeerde en nog uit te keren bedragen voor partikuliere averijen beduidend hoger liggen voor 1980, nl. met ongeveer 2,370 miljoen. Niettegenstaande Oostende en Nieuwpoort praktisch een zelfde aantal schadegevallen aangaven, stijgt het gemiddelde per varende eenheid toch beduidend voor deze twee havens omdat deze veroorzaakt werd door minder eenheden. In het bijzonder voor Oostende, met twee schadegevallen per eenheid, tegenover slechts 1,59

het voorgaand jaar. Voor Nieuwpoort wordt dit 1,64 schadegeval tegenover 1,50 vorig jaar. Ook te Zeebrugge krijgen we een gevoelige verhoging wat het aantal schadegevallen betreft, namelijk van 103 naar 130, maar gezien dit nu verdeeld wordt over 71 eenheden tegenover slechts 64 het voorgaande jaar, verhoogt het gemiddelde van de schadegevallen per eenheid, slechts van 1,61 tot 1,83. Wat het totaal aan schadegevallen betreft, liggen we dus terug gelijk aan het bijzonder slecht jaar 1978 zonder nochtans het uitkeringsbedrag te evenaren, waar wij toch nog altijd meer dan 3,3 miljoen onder blijven.

	Aangegeven schaden			Aantal vaartuigen			Gemiddeld aantal schaden		
	1978	1979	1980	1978	1979	1980	1978	1979	1980
Oostende	89	70	72	42	44	36	2,11	1,59	2
Zeebrugge	117	103	130	59	64	71	1,98	1,61	1,83
Nieuwpoort	36	42	41	26	28	25	1,38	1,50	1,64
	242	215	243	127	136	132	1,91	1,58	1,84

Door het verdwijnen van enkele gevaarlijke risico's , hopen we dit jaar inzake schaden een betere statistiek te kunnen naar voren brengen.

SCHEEPSKREDIETEN

In het jaar 1980 werd een bedrag van 6.250.000 fr. aan scheepskredieten uitgereikt, waarvan 2 miljoen voor Oostende, en 4,25 miljoen voor Zeebrugge. In 1980 werden er geen kredieten uitgereikt noch gevraagd voor Nieuwpoort.

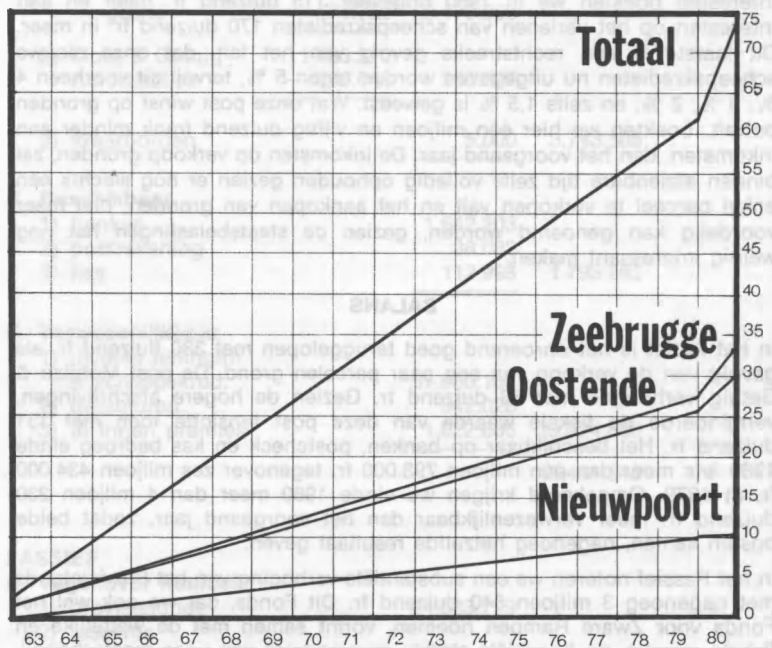
In totaal werd hierdoor reeds, sinds het in voege treden in 1963 van het toekennen van scheepskredieten reeds meer dan 74,5 miljoen uitgereikt. Onderverdeeld per thuishaven bekomen we aldus volgende statistiek :

Oostende :	30.625.000 fr.
Zeebrugge :	33.750.000 fr.
Nieuwpoort :	10.135.000 fr.
	74.510.000 fr.

Verleden jaar hebben we in een uitvoerig hoofdstuk over de scheepskredieten, op de verdienste van Hulp in Nood gewezen die, door het ter beschikking stellen van dergelijke enorme bedragen, een kolossale financiële inspanning geleverd heeft en er op gewezen dat gerust verklaard mag 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. Ook vandaag nog houden wij er aan, hier op te wijzen.

Hieronder geven wij de grafiek weer met het totaal uitgekeerd bedrag in miljoenen, sinds de instelling van het scheepskrediet met hierbij de evolutie van de toegekende bedragen per thuishaven.

SCHEEPSKREDIETEN IN MILJOENEN



UITBATINGSREKENING

De uitbatingsrekening 1980 sluit met een winstsaldo van 4.483.279 fr. In absolute cijfers is dit een verhoging met meer dan 1,3 miljoen tegenover 1979, maar in werkelijkheid was het batig overschot in 1979 bijna 8 miljoen fr. omdat we toen 4,9 miljoen in ons passief boekten als een ristourne aan onze leden vóór balans. In het debet van de uitbatingsrekening noteren we vooral een verhoging van de herverzekeringspremie met bijna 700 duizend fr., hetgeen het gevolg is van een groter herverzekerd kapitaal, dat einde 1980 bijna 883 miljoen bedroeg tegenover 811 miljoen het voorgaand jaar. Ook de rechtstreekse tussenkomst ten voordele van de reders, waaronder wij als hoofdposten de aankoop van vloten en de integrale betaling van de beschermkledij vermelden, liep met 150 duizend fr. op ten overstaan van 1979. Het is echter voornamelijk aan een beduidend groter uitgave voor particuliere schaden en wel met bijna 2,4 miljoen fr., te wijten, dat het winstsaldo voor 1980 niet nog gunstiger is uitgevallen. De algemene onkosten liepen op met 170 duizend fr., hetgeen nog altijd als binnen de perken te beschouwen is.

Wat de inkomsten betreft, noteren we een meerontvangst aan premies van 4.230.000 fr. Nochtans herhalen wij, dat de premie-ontvangsten 1979 vooraf vóór boeking in dit zelfde jaar 1979, reeds verminderd werden met 4,9 miljoen fr., zodat we in 1980 niet een meerinkomen aan premie boeken, maar in feite een min-inkomen van bijna 700 duizend fr. Aan interesten boeken we in 1980 ongeveer 115 duizend fr. meer en aan interesten op het verlenen van scheepskredieten 170 duizend fr. in meer. Dit laatste is een rechtstreeks gevolg van het feit, dat onze nieuwe scheepskredieten nu uitgegeven worden tegen 5 %, terwijl dit voorheen 4 %, 3 %, 2 %, en zelfs 1,5 % is geweest. Wat onze post winst op gronden betreft, boeken we hier één miljoen en vijftig duizend frank minder aan inkomsten, dan het voorgaand jaar. De inkomsten op verkoop gronden, zal binnen afzienbare tijd zelfs volledig ophouden gezien er nog slechts één enkel perceel te verkopen valt en het aankopen van gronden, niet meer voordelig kan genoemd worden, gezien de staatsbelastingen het nog weinig interessant maken.

BALANS

In het Aktief is het onroerend goed teruggelopen met 380 duizend fr. als gevolg van de verkoop van een paar percelen grond. De post Mobilair & Getuig verhoogde met 53 duizend fr. Gezien de hogere afschrijvingen, verminderde de fiskale waarde van deze post tenslotte toch met 131 duizend fr. Het beschikbaar op banken, postcheck en kas bedroeg einde 1980 iets meer dan één miljoen 793.000 fr. tegenover zes miljoen 434.000 fr. in 1979. Omgekeerd krijgen we einde 1980 meer dan 4 miljoen 230 duizend fr. meer verwezenlijkbaar dan het voorgaand jaar, zodat beide posten samen, nagenoeg hetzelfde resultaat geven.

In het Passief noteren we een substantiële verhoging van het Provisiefonds met nagenoeg 3 miljoen 540 duizend fr. Dit Fonds, dat we ook wel het Fonds voor Zware Rampen noemen, vormt samen met de wettelijke en fiskale reserve, de financiële sterkte en waarborg van onze maatschappij. Het Voorbehoudingsfonds, zijnde de schuld van de maatschappij tegenover haar leden, is teruggelopen met 830 duizend fr. Dit betekent in de loop van het jaar 1980 uitkeringen voor een dergelijk bedrag aan uitscheidende leden. De Post Ristournes in het Passief van de Balans is teruggelopen tegenover het voorgaand jaar van vier miljoen 914 duizend fr. tot 2 miljoen 196 duizend fr. Dit betekent, dat wij in de loop van 1980 voor 2 miljoen 718 duizend fr. aan ristournes uitkeerden, via het in vermindering brengen van de respektievelijke individuele bedragen van de premieschuld van het vierde kwartaal. Uitscheidende reders kregen zelfs de volledige ristourne uitgekeerd. Het nog resterend saldo, gezamenlijk voor een bedrag van 2 miljoen 196 duizend fr., zal in de loop van 1981 uitgekeerd worden.

De schuld van de maatschappij tegenover derden is voor 1980 iets meer dan 6 miljoen 171 duizend fr., terwijl dit in de Balans van het vorige jaar 8 miljoen 33 duizend fr. bedroeg.

Het winstsaldo van het jaar 1980 van 4.483.279 fr., wordt ter beschikking gesteld van de Algemene Vergadering na de statutaire aftrek van 25 %, die aan het Provisiefonds voor Zware Rampen dient gestort. Het overschot, na aftrek van de 25 % laat aan de maatschappij toe eveneens in de loop van dit jaar 12 % aan ristournes uit te keren, waarvoor we de goedkeuring van de Algemene Vergadering vragen.

BALANS

AKTIEF

A. Besteed

1) onroerend			
— gebouwen	3.006.308		
— grond	171.750	3.178.058	
2) Mob. & Getuig	1.483.370		
Amortisaties	— 923.043	560.327	
3) Waarborgen		5.000	3.743.385

B. Beschikbaar

1) banken	1.642.203		
2) postrekening	38.082		
3) kas	112.998	1.793.283	

C. Verwezenlijkbaar

1) diverse leningen & scheepskred.	37.960.186		
2) debiteuren	942.028		
3) te innen premies	1.022.666	39.924.880	
		45.461.548	

PASSIEF

A. Tegenover haarzelf

1) provisiefonds	24.323.799		
2) reserves			
a) wettelijke	41.411		
b) fiscale	369.476	410.887	24.734.686

B. Tegenover de leden

1) kapitaalaandelen	89.595		
2) voorbehoudingsf.	7.786.500		
3) ristournes	2.196.139	10.072.234	

C. Tegenover derden

1) checks in omloop	8.990		
2) lopende averijen	2.978.018		
3) krediteuren	802.636		
4) vooruitgeb. prem.	2.255.903		
5) vooruitgeb. taks	45.118		
6) Chandler premies	80.684	6.171.349	

D. Winst

40.978.269	
4.483.279	
<u>45.461.548</u>	

BESLUIT 1980

We hebben vroeger nog geschreven dat, als we een jaarverslag opmaken, dit zeker niet is om onze leden mededeling te geven van cijfers, tabellen en statistieken, maar in de eerste plaats om uit deze cijfers en tabellen de nodige besluiten te trekken. In dit jaarverslag hebben we met inzicht een afzonderlijke rubriek geopend over de evolutie van de ouderdom van onze vloot en hieruit kunnen we het besluit trekken van een alarmerende veroudering. Inderdaad vanaf 1976 tot 1980 telde de Belgische visserijvloot geen enkele nieuwe aanwinst, terwijl bij ons het aandeel in het verzekerd kapitaal van vaartuigen die tot de categorie van 0 tot 5 jaar behoren, begin 1980 nog slechts 6,13 % was, aandeel dat in 1981, naar nul zou toegegroeid zijn, hadden we in de loop van hetzelfde jaar 1980 geen nieuwe eenheden kunnen aansluiten. We geven dit dan ook ter overweging aan onze leden, want van de modernisering en vernieuwing hangt niet alleen grotelijks het welzijn van uw maatschappij af, maar ook de voordelen welke gij bij uw coöperatieve verzekering hebt. De beste reder en de beste schipper zijn tenslotte onbetekenend wanneer hij zich niet omringd weet door nieuw materiaal en aangepaste apparatuur. Elk jaar verbreedt de kloof die de oude vaartuigen van de nieuwe scheidt en wordt de uitbating moeilijker en marginaler. We weten allen dat men echter nog moeilijk de zware financiële lasten van nieuwbouw dragen kan, maar stil blijven, is verliezen en wordt tenslotte verdwijnen. Hulp in Nood tracht in de mate van het mogelijke de financiële last van de nieuwbouw dragelijker te maken, en voor dit jaar werden reeds acht miljoen kredieten toegekend, cijfer dat zeker tot tien en wellicht tot twaalf miljoen zal oplopen. Ook wat de teruggaven betreft, doet Hulp in Nood een uitzonderlijke inspanning. Inderdaad, nadat verleden jaar 20 % aan ristournes toegekend werd, waardoor bv. voor nieuwe schepen de premie zich tenslotte herleidt van 2 % tot 1,60 %, wordt ook dit jaar 12 % uitgekeerd dat nog ditzelfde jaar zal terugbetaald worden. Wij zijn tenslotte een coöperatieve en de eendrachtige samenwerking van U allen, komt uiteindelijk U zelf ten goede. Nu moet de konkurrentie ons enigszins volgen, maar we mogen er niet aan denken wat het worden zou, indien Hulp in Nood of de zustermaatschappijen SCAP of Hand in Hand Zeebrugge zouden verdwijnen. We vinden het dan ook, op zekere manier jammer, dat we omzeggens elk jaar op de absolute noodzakelijkheid van het bestaan van uw coöperatieven voor de visserij moeten wijzen, omdat men soms al te geneigd is voor een toevallig en tijdelijk klein voordeel, of omdat men zijn zin niet krijgt, de eigen coöperatieve te vergeten. Integendeel, wij rekenen er op dat U ook dan nog het blijvend en primordiaal belang van uw eigen coöperatieve instellingen zult inzien en verdedigen. De ouderen hebben Hulp in Nood gesticht en samen sterk gemaakt. Dit is hun grote verdienste samen met deze van Uw beheerraad.

Daarom zijn wij ook overtuigd, dat U verder in die geest zult blijven werken en streven. Verleden jaar werd bijna drie miljoen uitgekeerd van de

ristournes van 1979 door een toegelaten aftrek op de premiebetaling van het 4de kwartaal. Dit jaar zal niet alleen het saldo van 79 terugbetaald worden, maar eveneens de meer dan 3 miljoen teruggave van 1980.

Duidelijker bewijs van het groot belang van onze coöperatieve verzekering kunnen wij gewis niet leveren.

Ook dit jaar gaat onze dank naar de Maritieme Diensten en de Overheden, Oostende Radio, de Waterschoutsambten van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, het Rijksstation voor de Zeevisserij, de Loods- en Reddingsdiensten waarop wij elk jaar beroep dienen te doen, zoals op de ambtenaren van onze ministeries van Verkeerswezen en Landbouw. Onze dank gaat ook telkens weer naar onze agenten, experts en beheerders en commissarissen en naar onze rechtskundige raadgever Meester Heymans, die samen de macht en het doorzettingsvermogen van Hulp in Nood vertegenwoordigen.

Dit jaarverslag is het 41e jaar welke wij belichten sedert ons van wal steken vlak vóór de oorlog. Welke stormen er ook al tegen gebeukt hebben, Hulp in Nood is blijven rechtstaan en worden wij in de maritieme verzekeringswereld van vissersvaartuigen aangezien als de meest soliede en betrouwbare coöperatieve vissersvaartuigenverzekering van Europa, waar velen werden opgericht, maar weinigen zijn overgebleven.

Er is een tijd geweest van het overschakelen van de winst naar het fonds voor zware rampen en het voorbehoudingsfonds der leden. Aanvankelijk kon het voorbehoudingsfonds slechts uitbetaald worden, wanneer men het bedrijf stopte. Later werd dit herleid tot vijf jaar en, na zes jaar verzekerd te zijn, kreeg men het voorbehoudingsfonds van het eerste jaar uitbetaald.

Ondertussen zijn de toestanden geëvolueerd en heeft uw maatschappij een sterke reserve opgebouwd met de winsten op aangekochte gronden.

Op de herverzekeringsmarkt te Londen hebben wij de zware risico's herverzekerd en hebben we te doen met befaamde en ernstige herverzekeraars die steeds korrekt en begrijpend zijn geweest in al onze voorstellen.

De tijd is nu aangebroken, gezien onze zware risico's gedekt zijn en wij over een sterke herverzekering en reserve beschikken, elk jaar de overschotten der premies terug te betalen met dien verstande, dat wie deze ontvangt de verplichting aangaat de coöperatieve voor een jaar verder trouw te blijven, aldus bijdragend tot het stevig verder bestaan van Hulp in Nood.

Het is met deze gedachten en overtuigd van het noodzakelijk bestaan van Hulp in Nood, dat wij dit 41e jaarverslag sluiten, hopen U volgend jaar minstens even goede resultaten te kunnen voorleggen.

BESLUIT 1980

We hebben vroeger nog geschreven dat, als we een jaarverslag opmaken, dit zeker niet is om onze leden mededeling te geven van cijfers, tabellen en statistieken, maar in de eerste plaats om uit deze cijfers en tabellen de nodige besluiten te trekken. In dit jaarverslag hebben we met inzicht een afzonderlijke rubriek geopend over de evolutie van de ouderdom van onze vloot en hieruit kunnen we het besluit trekken van een alarmerende veroudering. Inderdaad vanaf 1976 tot 1980 telde de Belgische visserijvloot geen enkele nieuwe aanwinst, terwijl bij ons het aandeel in het verzekerd kapitaal van vaartuigen die tot de categorie van 0 tot 5 jaar behoren, begin 1980 nog slechts 6,13 % was, aandeel dat in 1981, naar nul zou toegegroeid zijn, hadden we in de loop van ditzelfde jaar 1980 geen nieuwe eenheden kunnen aansluiten. We geven dit dan ook ter overweging aan onze leden, want van de modernisering en vernieuwing hangt niet alleen grotelijks het welzijn van uw maatschappij af, maar ook de voordelen welke gij bij uw coöperatieve verzekering hebt. De beste reder en de beste schipper zijn tenslotte onbetekenend wanneer hij zich niet omringd weet door nieuw materiaal en aangepaste apparatuur. Elk jaar verbreedt de kloof die de oude vaartuigen van de nieuwe scheidt en wordt de uitbating moeilijker en marginaler. We weten allen dat men echter nog moeilijk de zware financiële lasten van nieuwbouw dragen kan, maar stil blijven, is verliezen en wordt tenslotte verdwijnen. Hulp in Nood tracht in de mate van het mogelijke de financiële last van de nieuwbouw dragelijker te maken, en voor dit jaar werden reeds acht miljoen kredieten toegekend, cijfer dat zeker tot tien en wellicht tot twaalf miljoen zal oplopen. Ook wat de teruggaven betreft, doet Hulp in Nood een uitzonderlijke inspanning. Inderdaad, nadat verleden jaar 20 % aan ristournes toegekend werd, waardoor bv. voor nieuwe schepen de premie zich tenslotte herleidt van 2 % tot 1,60 %, wordt ook dit jaar 12 % uitgekeerd dat nog ditzelfde jaar zal terugbetaald worden. Wij zijn tenslotte een coöperatieve en de eendrachtige samenwerking van U allen, komt uiteindelijk U zelf ten goede. Nu moet de concurrentie ons enigszins volgen, maar we mogen er niet aan denken wat het worden zou, indien Hulp in Nood of de zustermaatschappijen SCAP of Hand in Hand Zeebrugge zouden verdwijnen. We vinden het dan ook, op zekere manier jammer, dat we omzeggens elk jaar op de absolute noodzakelijkheid van het bestaan van uw coöperatieven voor de visserij moeten wijzen, omdat men soms al te geneigd is voor een toevallig en tijdelijk klein voordeel, of omdat men zijn zin niet krijgt, de eigen coöperatieve te vergeten. Integendeel, wij rekenen er op dat U ook dan nog het blijvend en primordiaal belang van uw eigen coöperatieve instellingen zult inzien en verdedigen. De ouderen hebben Hulp in Nood gesticht en samen sterk gemaakt. Dit is hun grote verdienste samen met deze van Uw beheerraad.

Daarom zijn wij ook overtuigd, dat U verder in die geest zult blijven werken en streven. Verleden jaar werd bijna drie miljoen uitgekeerd van de

ristournes van 1979 door een toegelaten aftrek op de premiebetaling van het 4de kwartaal. Dit jaar zal niet alleen het saldo van 79 terugbetaald worden, maar eveneens de meer dan 3 miljoen teruggave van 1980.

Duidelijker bewijs van het groot belang van onze coöperatieve verzekering kunnen wij gewis niet leveren.

Ook dit jaar gaat onze dank naar de Maritieme Diensten en de Overheden, Oostende Radio, de Waterschoutsambten van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, het Rijksstation voor de Zeevisserij, de Loods- en Reddingsdiensten waarop wij elk jaar beroep dienen te doen, zoals op de ambtenaren van onze ministeries van Verkeerswezen en Landbouw. Onze dank gaat ook telkens weer naar onze agenten, experts en beheerders en commissarissen en naar onze rechtskundige raadgever Meester Heymans, die samen de macht en het doorzettingsvermogen van Hulp in Nood vertegenwoordigen.

Dit jaarverslag is het 41e jaar welke wij belichten sedert ons van wal steken vlak vóór de oorlog. Welke stormen er ook al tegen gebeukt hebben, Hulp in Nood is blijven rechtstaan en worden wij in de maritieme verzekeringswereld van vissersvaartuigen aangezien als de meest soliede en betrouwbare coöperatieve vissersvaartuigenverzekering van Europa, waar velen werden opgericht, maar weinigen zijn overgebleven.

Er is een tijd geweest van het overschakelen van de winst naar het fonds voor zware rampen en het voorbehoudingsfonds der leden. Aanvankelijk kon het voorbehoudingsfonds slechts uitbetaald worden, wanneer men het bedrijf stopte. Later werd dit herleid tot vijf jaar en, na zes jaar verzekerd te zijn, kreeg men het voorbehoudingsfonds van het eerste jaar uitbetaald.

Ondertussen zijn de toestanden geëvolueerd en heeft uw maatschappij een sterke reserve opgebouwd met de winsten op aangekochte gronden.

Op de herverzekeringsmarkt te Londen hebben wij de zware risico's herverzekerd en hebben we te doen met befaamde en ernstige herverzekeraars die steeds korrekt en begrijpend zijn geweest in al onze voorstellen.

De tijd is nu aangebroken, gezien onze zware risico's gedekt zijn en wij over een sterke herverzekering en reserve beschikken, elk jaar de overschotten der premies terug te betalen met dien verstande, dat wie deze ontvangt de verplichting aangaat de coöperatieve voor een jaar verder trouw te blijven, aldus bijdragend tot het stevig verder bestaan van Hulp in Nood.

Het is met deze gedachten en overtuigd van het noodzakelijk bestaan van Hulp in Nood, dat wij dit 41e jaarverslag sluiten, hopen U volgend jaar minstens even goede resultaten te kunnen voorleggen.

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 maatschappij na te gaan met het oog op het onderzoek van de op 31 december 1980 afgesloten balans en resultaatrekening, sluitend met een batig saldo van 4.483.279 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 gekontroleerd 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, 29 mei 1981.

De commissarissen :

A. Mobouck

R. Dutrieue

R. Cattoor

