

Moet de V.O.Z.O.R. nog bestaan ...

OF HOE DE ADMINISTRATIE HET GELD VAN JAN EN ALLEMAN BEHEERT!

— Vraag van de heer Ramaekers d.d. 5-8-1975 (N.) :
— In stand houden van het in 1939 opgerichte organisme voor verzekering tegen oorlogsrisico ter zee

De door de Belgische regering in 1939 opgerichte verzekering tegen oorlogsrisico ter zee (V.O.Z.O.R.) bestaat thans, dertig jaar na het einde van de oorlog, nog steeds. Ik meen te weten dat in de meeste landen waar dergelijke instellingen werden opgericht, deze reeds lang zijn opgedoekt.

Kan de geachte Minister mij daaromtrent de volgende inlichtingen verschaffen :

1. In welke maritieme landen van de E.E.G. bestaat nog een officieel organisme voor verzekering tegen oorlogsrisico en in welke landen is dit afgeschaft ?

2. Wat bedragen voor de laatste drie jaren de werkingskosten van V.O.Z.O.R. en wat bedragen de uitgekeerde schadevergoedingen (met aanduiding van de categorie koopvaardij of zeevisserij aan wie die werden uitbetaald) ?

3. Hoeveel belopen de reserves van V.O.Z.O.R. ?

4. Is het in het kader van een bezuinigingspolitiek nog verantwoord een instelling in stand te houden die bij de meeste maritieme landen reeds lang werd afgeschaft ?

Vergelijkende tabel (in franken) :

Jaar	Bedrag
—	—
1963	39.345
1964	544.709
1965	27.829
1966	257.418
1967	1.085.737
1968	600.233
1969	41.994.093
1970	35.731.940
1971	13.954

Personeels- en andere uitgaven :

Jaar	Bedrag
—	—
1963	1.431.358
1964	1.178.227
1965	1.167.886
1966	1.145.189
1967	1.688.590
1968	2.251.595
1969	2.028.268
1970	2.394.068
1971	3.075.419

3. De reserves van V.O.Z.O.R. belopen 628.191.594 frank.

Deze reserves worden belegd in staatsleningen en de opbrengst van de portefeuille vormt het grootste deel van de ontvangsten van V.O.Z.O.R. Deze opbrengsten worden telkens opnieuw in staatsleningen belegd.

4. De bijdragen voor de verzekering tegen oorlogsrisico's aan V.O.Z.O.R. worden gedragen door de reders ter koopvaardij en door deze ter visserij. V.O.Z.O.R. wordt in stand gehouden zonder enige financiële tussenkomst van de Staat.

De reders van de koopvaardij samen met de baggerschepen en sleepboten dragen voor 93 pct. de bijdragen in V.O.Z.O.R. Wegens de voortdurende stijging van de waarde van de koopvaardij- en baggerschepen en vissersvaartuigen is het logisch dat de bestaande reserves worden aangevuld door de opbrengst van de effectenportefeuille en door de bijdragen van de koopvaardij en van de visserij.

Deze bijdragen werden in 1974 teruggebracht op 0,25 per duizend en betekenen slechts een zeer geringe uitgave in het geheel van de uitbatingkosten van koopvaardij-schepen en vissersvaartuigen.

Onlangs hebben de reders ter koopvaardij een omstandig gemotiveerd advies uitgebracht tot het behoud van V.O.Z.O.R. Ze zijn volledig gekant tegen haar afschaffing tenzij de Staat bereid zou zijn de risico's van verlies van hun schepen op ieder ogenblik op zich te nemen. Als men bedenkt dat de waarde van één koopvaardij-schip, en zeker van gespecialiseerde schepen zoals containerschepen, gastan-

kers, enz., het bedrag van de bestaande reserves benadert en in de meeste gevallen overtreft, zou de Staat een enorm risico voor zich nemen door V.O.Z.O.R. te ontbinden, en de last van de oorlogsrisico's te dragen zonder tussenkomst van een gespecialiseerd organisme.

Oorlogsrisico's zijn niet denkbeeldig (b.v. Cyprus, Egypte, Israël, Suez-kanaal, enz.). Onlangs werden nog door vissersvaartuigen aan de Belgische kust mijnen opgevisst, nl. op 5 juni 1975 door de vissersboot O.807 en op 26 mei 1975 door de Oostendse vissersboot O.100 Emilie. Bovendien is voor de nationale autoriteiten een taak weggelegd in het thans in N.A.V.O.-verband opgerichte internationale systeem van verzekering der schepen. In België zal dit door V.O.Z.O.R. geschieden.

NOTA van de REDACTIE : Wij hebben gemeend ons antwoord op dat van de minister tot volgende week voor te behouden, daar het eens te meer het bewijs zal leveren dat men volksvertegenwoordigers van alles kan wijsmaken.

Wij zullen dat bewijzen en tevens aantonen dat niet alleen het gedaan moet zijn met er een nutteloze administratie op na te houden, maar het geld waarmee de bonzen nu mooi weer kunnen maken nuttiger kan besteed. P.V.

ANTWOORD :

1. In Denemarken bestaat nog een officieel organisme voor verzekering tegen oorlogsrisico.

In het Verenigd Koninkrijk is het mogelijk zich tegen oorlogsrisico's te verzekeren bij een « Protection and Indemnity Club ». Er bestaat staatsgarantie door herverzekering. Alhoewel facultatief, sluiten de Engelse reders er zich bij aan.

2. De werkingskosten van V.O.Z.O.R. bedroegen de laatste 3 jaar : 8.354.750 frank.

Deze werkingskosten bevatten o.m. : 6.334.198 frank aan wedden, verlofvergoeding, R.M.Z. en ongevallenverzekering. Het resterend bedrag bevat : huur voor burelen, administratieve werkingskosten, P.T.T., patronale bijdragen voor de pensioenkas, enz.

De uitgekeerde schadevergoedingen bedroegen voor deze laatste drie jaar, voor koopvaardij-schepen, baggerschepen en sleepboten : 993.378 frank, voor vissersvaartuigen : 17.124 frank.

De verhouding werkingskosten en uitgekeerde schadevergoedingen mag, om een juist beeld te hebben over de werking van V.O.Z.O.R., niet gelimiteerd worden tot 3 bepaalde jaren. Een overzicht over verschillende jaren geeft een meer duidelijke weergave van de werking van V.O.Z.O.R.

Uit onderstaande tabel, die reeds werd gepubliceerd in de parlementaire vraag nr. 116 d.d. 21 april 1973 van de heer volksvertegenwoordiger Dries Claeys (zie bulletin van Vragen en Antwoorden d.d. 16 oktober 1973), blijkt dat voor de jaren 1969 en 1970, 77.726.033 frank aan schadevergoeding werd uitbetaald tegenover personeels- en andere uitgaven van slechts 4.422.336 fr.

GEEN ORDERS MEER VOOR SCHEEPSWERVEN ? BRANDSTOFFPRIJZEN WEER DUURDER

EN ONZE SCHEEPSWERVEN ZONDER WERK ?

Waar in Nederland, de bouw van vissersvaartuigen, op enkele kontracten na, die in voltooiing zijn, ook volledig gestopt is, kan van bouw van vissersvaartuigen in België hetzelfde gezegd. De bouw van een vissersvaartuig van meer dan 65 miljoen werd onlangs aangevraagd. Maar hier loopt de werf, die nog nooit een schip gebouwd heeft, samen met de fiskale raadgever die naar het schijnt erin voor vijf miljoen zou waarborgen, geen of weinig risico's. Het is alleen de familie.

Op de werf van Zeebrugge, Oostkamp en Oostende, zijn er geen andere orders dan deze in afwerking.

Weliswaar zijn hier en daar vragen uit het buitenland, maar deze zijn zo vaag, onbetrouwbaar op financieel vlak en moeten gefinancierd worden door België, dat het zeer gevaarlijk is daaraan te beginnen.

Ook de scheepsbouw gaat dus een crisis zonder voorgaande tegemoet en nu's, maar niets wordt gedaan om daaraan te verhelpen.

EN IN NEDERLAND ?

Hieromtrent lezen we in een Hollands tijdschrift het volgende :
VERONTRUSTE DALING
ORDERS SCHEEPSWERVEN

Er komen zeer weinig bouworders binnen voor de Nederlandse scheepswerven en de orderportefeuille wordt beangstigend dun. In

de eerste helft van dit jaar zijn er nagenoeg geen nieuwe orders meer ontvangen voor grote schepen. Orders voor tankers kwamen al langer niet meer binnen, maar sedert een aantal maanden komen er ook geen orders voor andere zeeschepen van enige omvang meer opdagen.

De CBS-statistiek vermeldt aan nieuwe orders voor zeevarende handelsschepen 17.400 b.r.t. voor de gehele eerste helft van dit jaar. Dit is maar een fractie van de orders, die in 1974 (828.600 b.r.t.) en in 1973 (980.900 b.r.t.) werden geplaatst. Ook de orders voor andere soorten schepen (vissersschepen, sleep- en duwbotten, off-shore materiaal) zijn sterk verminderd.

De CEBOSINE (Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland) heeft geregistreerd, dat in de eerste helft van dit jaar voor 43.000 b.r.t. aan nieuwe orders bij de Nederlandse werf is geplaatst, waaronder alle soorten schepen vallen. In dezelfde periode werd ongeveer 400.000 b.r.t. scheepsruimte afgeleverd. De orderportefeuille is teruggelopen van 2.023.000 b.r.t. (247 schepen) op 1 januari jl. tot 1 milj. 645 duizend b.r.t. (213 schepen) op 1 juli jl., aldus CEBOSINE.

Theoretisch is dit voor anderhalf jaar werk voor de Nederlandse werf, maar omdat een deel van deze orders al in uitvoering is, hebben de Nederlandse werf over het geheel genomen nog maar voor ruim een jaar werk. Als er niet snel verbetering in de orderomvang komt, zal eind van dit jaar of begin volgend jaar de situatie moeilijk gaan worden voor de Nederlandse scheepsbouwindustrie, vreest de CEBOSINE.