

DE NOORSE VISSERIJBEDRIJVIGHEID

Het financiëringsprogramma voor de modernisatie van de vissersvloot

Het moderniseringsprogramma van de vissersvloot, die zopas op punt werd gesteld door een komitee van deskundigen van het Noorse Ministerie van Visserij houdt een zeker aantal problemen in. Het meest delikate probleem is wel van menselijke aard, die erge gevolgen kan hebben voor de ganse Noorse handelsvloot.

Inderdaad, dit modernisatieplan omvat een groot probleem van handenarbeid, die zo maar niet in een handomdraai kan opgelost worden. Men weet dat de Noorse vissersvloot voor een groot gedeelte op het huidig ogenblik is samengesteld uit kleine vissersboten van 6 tot 15 meter. Verder omvat diezelfde vloot nog zowat dertigduizend vaartuigen met een motor maar zonder brug. Het is nu evenwel ook zo dat dergelijke uitgebreide vissersvlooten ook een bijzonder groot aantal vissers vereisen.

Thans vragen de bevoegde middelen zich evenwel af waar zij naar toe gaan? En die vraag is niet zo misplaatst als men weet dat thans sedert ruim 12 jaar het aantal Noorse vissers jaarlijks met zowat tweeduizend man vermindert, en het bovendien steeds moeilijker wordt om de nodige bemanningsleden te vinden teneinde de diepzeetreibers toe te laten verder actief te blijven. Zo is het ondermeer een vaststaand feit dat verscheidene diepzeetreibers die de visserij gaan bedrijven in de Groenlandse wateren aan de kaai moesten blijven liggen bij gebrek aan de nodige opvarenden, afkomstig van de Faroër-eilanden. Gezien echter de steeds toenemende expansie van de laatstvernoemde visserijbedrijvigheid in het algemeen en de vissersvloot in het bijzonder, valt het de Noorse reders zeer moeilijk aldaar nog de nodige vissers te rekruteren.

Het is dan ook om die redenen dat het komitee van deskundigen, die het investeringsprogramma voor de vissersvloot op punt moesten stellen voor de periode 1963-1965 bijzonder rekening moesten houden met het aantal effectieve vissers. Dit komitee is dan ook de mening toegedaan dat het met de grootste omzichtigheid is dat men leningen moet toekennen voor de konstruktie van vissersvaartuigen van minder dan 9 meter, en dat men slechts in uitzonderlijke gevallen kredieten mag toekennen voor de bouw van eenheden van 9 tot 18 meter.

Anderzijds is bedoeld komitee evenwel de mening toegedaan dat men, in een zekere mate, de bouw van diepzeetreibers van 18 tot 45 meter moet stimuleren door het verlenen van de nodige kredieten. Verder is dit eveneens het geval voor eenheden van meer dan 45 meter voor zover de exploitatie rentabel kan zijn.

Nog betrekkelijk weinig grote vissersvaartuigen

Men zou zich enigszins kunnen verwonderen over het feit dat bedoeld komitee van deskundigen niet een vrijere positie heeft ingenomen ten voordele van de konstruktie van grote hektreilers.

Inderdaad, de Noorse vissersvloot omvat op het huidig ogenblik slechts 30 eenheden van meer dan driehonderd brutoton. Als men verder rekening houdt met de thans in aanbouw zijnde eenheden, kan men vaststellen dat men spoedig de volgende versterking mag verwachten: acht tot negen hektreilers van ongeveer 400 bruto-ton, een sleepnetreiler van 300 ton en twee kleinere treilers van 150 tot 200 ton. De konstruktie van al deze vissersvaartuigen wordt gefinancierd door de zogenaamde « Vissersbank » terwijl dit financieel in de meeste gevallen aangevuld wordt door het fonds voor regionale ontwikkeling.

Indien dit vernoemde komitee een niet nader bepaald standpunt heeft ingenomen, dan dient dit in de eerste plaats toegeschreven aan het feit dat ze in de eerste plaats moeilijkheden ondervond bij het vinden van de nodige private kredieten, welke bereid gevonden werden een investering te doen bij de konstruktie van grote diepzeetreibers.

Volgens het bedoelde komitee van deskundigen is de rentabiliteit van deze grote diepzeetreibers niet zo hoog meer, want het heeft er de schijn van dat de daling van de vangsten in het noordelijk gedeelte voor gevolg heeft dat de reders niet langer in staat zijn de hoge investeringskosten te dekken. Dit is dan ook de reden waarom het komitee van experts besloten heeft, dat slechts voorrecht mag toegekend worden bij het investeren, aan de reders die bij de konstruktie van 'n vissersvaartuig een gedeelte van de kostprijs met eigen middelen kunnen dekken.

Het probleem van de handenarbeid is verontrustend

Het is evenwel noodzakelijk dat de reder, die zich bereid verklaart een gedeelte van de kostprijs van zijn vaartuig zelf te financieren, ook de nodige bemanningsleden kan vinden, d.w.z. dat hij met alle beschikbare middelen de visserij met kleine eenheden moet beperken. Hierbij dient gezegd dat deze visserijbedrijvigheid een beperkte rentabiliteit heeft. Hij dient inderdaad de zekerheid te hebben dat de grote en kostbare diepzeetreibers voldoende bemanningsleden vinden,

teneinde een gans jaar op actieve wijze de visserij te kunnen bedrijven. Indien al deze voorwaarden vervuld zijn, bestaat er geen enkele reden om te geloven dat de Noorse treilers benadeeld zijn ten overstaan van hun vreemde kollegas. In de praktijk betekent dit dat de zgn. visserijbank slechts kredieten mag toekennen binnen de criteria welke bepaald worden door experts.

Het hogervernoemde komitee van deskundigen heeft eveneens een sloppingsprogramma op punt gesteld, welke voorziet dat belangrijke subventies zullen toegekend worden aan de reders die bereid zijn hun verouderd en niet langer rendabel vaartuig te slopen. Het komitee acht het dringend noodzakelijk dat in de eerstkomende drie jaar ten minste duizend eenheden dienen gesloopt te worden waarvan zowat 150 van meer dan 18 meter lengte. De volgende slooppremies werden in verband hiermede voorgesteld: 6000 kronen (4,200 F) per brutoton voor eenheden van 30 tot 40 ton. 700 kronen (4,900 F) per ton voor vissersvaartuigen van 30 tot 40 ton. 800 kronen (5,600 F) per ton voor eenheden van meer dan 40 ton. Deze subventies hebben enkel betrekking op de romp. Indien de motor eveneens onder de sloophamer valt wordt de subventie verhoogd van 100 kronen (700 F per ton).

Opdat de eigenaars van oude eenheden niet zouden verplicht zijn het getrokken kapitaal opnieuw te investeren in identieke vissersvaartuigen welke zij in feite niet meer nodig hebben, stelt het komitee voor dat zij vrij over het bedrag van de slooppremie kunnen beschikken, op voorwaarde nochtans dat de eventuele hypotheek welke het vaartuig bezwaard in de eerste plaats zou afgelost worden.

Tot op heden was deze slooppremie beperkt tot 100.000 kronen (700.000 F) per vissersvaartuig. Het komitee heeft evenwel voorgesteld dit bedrag te verdubbelen en wel tot 200.000 kronen (1.400.000 F). De Associatie van de Noorse Reders heeft evenwel in een schrijven aan het departement voor visserij, laten uitschijnen dat dit plafond nog te laag was want dat in de praktijk slechts de eenheden van minder dan 220 ton de integrale slooppremie zouden ontvangen. Het is evenwel ook zo dat een bepaald aantal eenheden van meer dan 220 ton eveneens zouden dienen gesloopt te worden, en niettegenstaande het feit dat volgens de reglementering de volledige uitrusting het eigendom van de reder blijft zijn deze eenheden benadeeld. Want, de uitrusting welke zich aan boord van deze reeds verouderde eenheden bevindt is toch niet langer van enige waarde voor de reder.

Deze politiek heeft evenwel andere, niet te veronachtzamen ge-

volgen, nl. het stopzetten van de konstruktie van alle kleine vissersvaartuigen betekent meteen de verordening van een bepaald aantal kleine scheepsbouwerven, welke gespecialiseerd waren in de konstruktie van dergelijke kleine vissersvaartuigen. Een grote hektreiler is hedendaags een gespecialiseerd vaartuig dat enkel kan gebouwd worden door grote scheepsbouwerven, die speciaal voor deze bouw zijn uitgerust. Anderzijds stelt zich de vraag of het niet rationeler zou zijn indien deze eenheden in serie zouden gebouwd worden op één enkele werf (ten hoogste op twee) die zich zou specialiseren in de konstruktie van dergelijke hektreilers. Dit is evenwel een vraagstuk dat tot nadenken stemt en een gedetailleerd onderzoek vereist dat tot op heden evenwel nog niet werd doorgevoerd. — (b)

DE RISTOURNES AAN DE REDERS

Mijnheer de Bestuurder,

Vele reders zijn misnoegd omdat hun ristournes voor gestorte lidgelden zo gering zijn. Ons wordt meegedeeld dat de gelden gediend hebben voor de aankoop van beschermkledij, enz...

Kunnen wij langs de weg van ons vakblad niet ingelicht worden.

Een reder.

Nota der Redactie :

U moet zich rechtstreeks inlichten bij de Rederscentrale. Dit kan schriftelijk of in een algemene vergadering.

Wat de ontvangen ristournes betreft deze werden gegeven op de overschotten van 1962 en niet 1963, waarvan de bilan slechts later zal verschijnen.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN