

haar evenwicht gebracht.

2) Door het stopzetten van de subsidie verlening vloeien er vaak onaangename gevolgen. Dit is juist te wijten aan het feit dat de begunstigde deze hulp als een vaststaand iets beschouwt.

3) De ontvanger van een subsidieverlening ondergaat een psychologische reactie, doordat er bij hem een automatisch vertrouwen in het leven wordt geroepen en dit, in de meeste gevallen, zonder rekening te houden met de verantwoordelijkheid welke met die subsidie verlening samengaat en waaraan toch specifieke verplichtingen aan verbonden zijn.

4) Een subsidieverlening wordt enkel aan een bepaald aantal aan-

vragers uitgekeerd. Deze kunnen het onmogelijk maken dat er nieuwe aanvragen toegestaan worden.

Ondersteuningsfondsen daarentegen kunnen aan een groter aantal aanvragers uitgekeerd worden, doch in dit geval moeten de uitgekeerde sommen begrensd worden tot een bepaald bedrag.

Als besluit kunnen we schrijven dat zelfs in landen zoals de V.S.A., Groot-Brittannië, Duitsland, waar de gemiddelde redersonderneming klein kan genoemd worden, het grootste gedeelte van de subsidie op lange termijn uitgekeerd worden. Het bedrag van de lening is in die landen echter te klein om de uitgifte te verrechtvaardigen welke een wezenlijk resultaat kan verrechtvaardigen.

Radar, Rederij en Rechtsspraak

OVER OORZAAK EN GEVOLG

Onlangs velde het Admiralty Court een vonnis waarbij de rederij van het ms «The Lady Gwendolen» mede-aansprakelijk werd gesteld voor een aanvaring op de Merseyrivier, met ms «Freshfield» bij dik weer. Gans deze scheepvaartrechtzaal was gekoncentreerd op het gebruik van de radar.

Het schip verzekerde een regelmatige lijn met nauwkeurig uurrooster en de kapitein had er steeds een persoonlijke prestigezaak van gemaakt dit uurrooster zo stipt mogelijk uit te voeren.

Sedert hij in 1953 het bevel nam aan boord van vernoemd vaartuig had de kapitein zich op de hoogte gesteld van het gebruik van radar door het volgen van een bijzondere reeks lessen te Liverpool, het bijhouden van de betreffende nuttige inlichtingen in «notices to marines» en nota's uitgegeven door het ministerie van transport. Hij was zich dus wel terdege bewust van de mogelijkheden van radar en ook van het feit dat het enkel een hulpmiddel is voor de navigatie.

Teneinde met alle weer het tijdschema te kunnen eerbiedigen was het onontbeerlijk dat hij, ook bij mist, met volle vaart voer. Deze vereiste, uiteindelijk medeveroorzaakt door een overdreven eergevoel, verhoogde echter het aanvaringsdisiko in aanzienlijke mate.

Inderdaad, de overdreven snelheid, samen met een onoordeelkundig gebruik van de radar, zouden het schip tenslotte noodlottig worden.

In het gebied waar de aanvaring plaats had, het Manchester ship canal, moet de snelheid bij reglement beperkt blijven. De kapitein aarzde ook niet deze snelheidsaanduiding te overschrijden.

Door de raad werd de gezagvoerder erop gewezen dat hij een verkeerd gebruik had gemaakt van de radar en dat hij mede door zijn ervaring had moeten weten dat de veiligheid van zijn schip belang-

rijker was dan het uurrooster van de rederij.

Deze logische uitspraak veroordeelde genadeloos de roekeloze wijze van navigeren.

De rederij van de «The Lady Gwendolen» die een aanvraag ingediend had tot beperking van haar geldelijke verantwoordelijkheid, zag haar aanvraag door de raad verworpen.

Inderdaad door het feit dat de maatschappij in de persoon van haar walkapiteins en opzichters, op de hoogte was van de manier van varen van haar gezagvoerder, kan zij niet ontslagen worden van medeverantwoordelijkheid. De rechter was van oordeel dat de rederij er haar kapitein moest op gewezen hebben dat het verkeerd was, ondanks slechte zichtbaarheid te willen houden aan het tijdschema. En hier ligt de knoop van de zaak. De vraag rijst hier natuurlijk wat er gebeurt met het principe «schipper na God». De kapitein is inderdaad als deskundige in dienst van de rederij en als dusdanig belast met het gezag aan boord en vertegenwoordiger der rederij. Tussen de rederij en het scheepshoofd bestaat op alle gebieden een nauwer betrekking en het ware moeilijk van een rederij te verwachten zonder van de rechtspositie van de gezagvoerder te gewagen, dat zij de kapitein steeds op zijn plichten moet wijzen. Nochtans was de rechter van oordeel dat het radarprobleem belangrijk genoeg is om de bijzondere aandacht van de maatschappij gaande te houden. Zij moet over haar ganse hiërarchie doordrongen zijn van de problemen die radarnavigatie doen ontstaan en deze geest aan haar ondergeschikte hebben medegedeeld.

In de scheepvaartpers waren trouwens reeds talloze gevallen van aanvaringen bij dik weer gemeld en besproken geweest maar de rederij had ook hier geen enkele inspanning gedaan om zijn kapitein te wijzen op de mogelijke gevolgen van de roekeloze navigatie bij slechte zichtbaarheid.

Ongetwijfeld werd de weigering van de raad in te gaan op de aanvraag tot beperking der geldelijke verantwoordelijkheid in zeer grote mate beïnvloed door de beschuldiging dat door een tijdschema op te leggen aan de gezagvoerder, die daaraan niet kon voldoen zonder van tijd met overdreven snelheid te varen, zij niet zonder schuld waren in de ramp.

Dit verrassend vonnis heeft ongetwijfeld verbazing gewekt in scheepvaartmiddelen. Het is trouwens een ongenadig en oorspronkelijk oordeel dat, al blijft het nauw verbonden aan een bepaalde vorm van scheepvaart, ongetwijfeld weerklink zal vinden in verzekeringsmiddelen.

Daarbij werden eens te meer de gevolgen van onoordeelkundig radargebruik in het daglicht gesteld.

L.A. INGHELBRECHT

Bibliografie

MODERN FISHING GEAR OF THE WORLD

Zopas verscheen het technisch werk «Modern Fishing Gear of the World 2» uitgegeven door Fishing News (Books Ltd).

Dit zeer lijvig en bijzonder verzorgd werk bevat alle verslagen welke voorgelegd werden tijdens het tweede «World Congress on Fishing Gear», welke onder de auspiciën van de F.A.O. plaatsgreep van 25 tot 30 mei, ter gelegenheid van de «World Fishing Exhibition» van vorig jaar.

Ook van het eerste internationaal kongres over visgetuig, dat in 1957 te Hamburg plaatsgreep werd een boekwerk uitgegeven, dat spoedig was uitgeput en ondertussen diende herdrukt te worden.

In de tweede uitgave werd thans een bijzondere inspanning gedaan om bepaalde zaken van hoofdzakelijk belang te definiëren, zoals ondermeer de evolutie van nieuwe garenen en netten en de aanpassing van ietten voor de pelagische- en hektreilvisserij.

Deze jongste uitgave van «Modern Fishing Gear of the World» omvat drie grote hoofdstukken.

In een eerste hoofdstuk wordt 'n bijzondere studie gemaakt van netten en garenen, terwijl in het tweede hoofdstuk gehandeld wordt over de hek-, bodem-, en pelagische visserij, de seinenetten, de lijnvisserij, dekmachines en visdetektie.

In het derde gedeelte dan wordt een overzicht gegeven van opzoekingen in verband met vistuig, instrumenten voor het testen van de netten, de gedragingen van de vis ten opzichte van de netten, elektrische visserij en tenslotte een overzicht van de toekomst.

Het is Dr. D.B. Finn, hoofd van de afdeling van de visserij bij de F.A.O. die een voorwoord wijdt aan dit werk.

Dit bijna zeshonderd pagina's dikke werk, omvat meer dan 1.000 fotos en eveneens een zeer belangrijke bijdrage van ingenieur Johan Verhoest en de heer Maton over de bokkvisserij. — B

LEVERING VAN KLEINE FABRIKSCHEPEN VOOR KANADA

In de loop van 1964 zal een Nederlandse scheepswerf een eerste levering van kleine fabrikschepen overmaken aan een firma in Newfoundland gevestigd. De hoofdafmetingen van deze schepen zijn:

lengte 164 voet, breedte 29,5 voet, holte tot opperdek: 22,7 voet.

Deze schepen zijn zodanig ontworpen, dat de vangsten langs de hek binnen boord gehaald worden. In een beschermd achterdek zal de vis een mechanische bewerking ondergaan om vervolgens in onderkoelde ruimen geborgen te worden. Verder zal er nog aan boord zijn: een fileermachine, diepvriesuitrusting en een ijsproduceerder.

De ruimen van elk van deze schepen bedraagt 14,120 kubieke voet, terwijl elk vaartuig in de mogelijkheid zal verkeren 280 ton diepgevroren vis of 320 ton verse vis aan land te brengen. Ieder vaartuig heeft een bemanning van 20 man. — K

VISVERBRUIK IN ITALIE

Volgens een onderzoek, ingericht door het Nationaal Instituut voor opiniepeiling «Dosa» was het nationaal visverbruik in Italië voor 1962 270 miljoen kg. In andere woorden uitgedrukt wil dit zeggen, dat het gemiddeld visverbruik per hoofd 5,50 kg bedraagt.

Verder heeft dit onderzoek aan het licht gebracht, dat het verbruik te Sardinië het hoogst is, terwijl in de kleine gemeenten en in de landbouwgezinnen het verbruik minimaal is.

Dit onderzoek heeft eveneens aangetoond dat de helft van de gezinnen, waarvan de huisvrouw jonger dan 35 jaar is, meer vis bereid wordt dan in die huisgezinnen waarvan de huisvrouw ouder is dan 35 jaar.

Het regionaal visverbruik geeft ons volgend beeld:

Zuid Italië en Eilanden	38 %
Midden Italië	18 %
Noord Oost Italië	19 %
Noord West Italië	26 %
— K	

Denemarken UITVOER VAN DEENSE VISSERIJPRODUKTEN

De Deense uitvoeren van visserijprodukten, voor de eerste drie maanden van dit jaar, laten veronderstellen dat 1964 een goed jaar zal worden, zo de aanvoeren gelijk zijn of die van 1963 overtreffen. Voor het eerste kwartaal van 1964 waren de uitvoeren, voor wat de kwantiteit betreft, 4 % lager dan in dezelfde periode van 1963, doch de opbrengsten lagen voor dezelfde periode 12 % hoger. De Deense uitvoeren naar de Verenigde Staten daalden met nagenoeg 40 % zowel de hoeveelheid als de waarden. De foreluitvoer lag 65 % lager in waarde, kabeljauw 50 % en ingeblikte haring 20 %; ingeblikte garnaal bereikte hetzelfde niveau als in 1963. De uitvoerwaarden van zee kreeft daarentegen stegen met 130 %.