

Moet de Hollandse visserijvloot van 20 procent ingekrompen ?

De IJmuider Courant geeft in zijn nummer van 3 april een mening weer van Prof. Korrington van het Nederlands Rijksinstituut waarin o.m. hiernavolgende gemeld wordt :

« De Nederlandse vissersvloot moet met twintig procent worden ingekrompen om voor de overblijvende vissers een redelijk bestaan te behouden. Daarbij zijn zeven à achthonderd opvarenden betrokken, en ongeveer honderd schepen. Ir. Th. Tienstra, Directeur Visserij bij het Ministerie van Landbouw en Visserij heeft dat desgevraagd meegedeeld.

Als aanzet voor de inkrimping van de vissersvloot heeft de Stichting Ontwikkelings- en Saneringsfondsen voor de Visserij besloten tot een saneringsregeling. De maatregel is genomen onder voorbehoud dat de Commissie van de Europese Gemeenschappen in Brussel goedkeuring aan de regeling zal hechten.

De sanering is nodig omdat de grens van de expansie in de visserij is bereikt. Prof. dr. P. Korrington van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek meent dat het mogelijk is met minder dan de helft van de nu gebruikte schepen een gelijke hoeveelheid vis te vangen. Dat geldt volgens prof. Korrington niet alleen voor Nederland, maar ook voor bijvoorbeeld Engeland, Noorwegen en IJsland. « Voorwaar- de daarvoor is wel dat we het internationaal eens worden », aldus prof. Korrington.

De maximale hoeveelheid vis die per land aan wal mag worden gebracht, ligt vast. Brengt men meer vis aan wal, dan blijft de visstand niet op peil. Quotering van de vangst is dan nodig.

Inkrimpen van de vissersvloot huilt in: minder werkgelegenheid, ook voor de werven, waar nu nog vissersschepen worden gebouwd. Voor de vissers die werkloos worden als gevolg van de regeling door het onttrekken van schepen aan de Nederlandse vissersvloot is ook een regeling gemaakt: de vissers die onder de CAO varen kunnen gebruik maken van de bestaande WW en WWV-uitkeringen. De zo geheten, maatschapsvissers, die voor eigen rekening hebben gevaren krijgen een aparte regeling, waardoor ze niet onmiddellijk van de bijstandsregeling gebruik behoeven te maken.

De hoogste bijdrage aan de vissers is bepaald op f 10.400 voor wie zonder wezenlijke onderbreking twee jaar aan boord werkzaam is geweest en op f 7.800 voor wie korter werkzaam was. Zij die 55 jaar of ouder zijn ontvangen de uitkering ineens, aan de anderen wordt in vierwelijkse termijnen uitbetaald.

Vinden de dan oud-maatschapsvissers binnen een half jaar werk, dan geldt een bonus van veertig procent van het nog niet uitge-

keerde bedrag. Laat de visser die niet onder de CAO heeft gevaren zich omscholen, dan krijgt hij 'n bonus van twintig procent van het nog niet uitgekeerde bedrag en nog eens twintig procent wanneer de studie is voltooid.

Hoeveel mensen en schepen door de twee regelingen aan de zeevisserij kunnen worden onttrokken kon ir. Tienstra niet meedelen. Wel zijn bij het ministerie al meldingen, binnen van mensen die onder een regeling als deze hun schip aan de Nederlandse zeevisvaart willen onttrekken. Voor 31 mei 1976 moet men het schip hebben aangemeld. Daarna moet het binnen een jaar aan de Nederlandse beroepsvisserij zijn onttrokken.

Behalve de verhoogde olieprijs zijn er nog twee oorzaken waardoor het de Nederlandse zeevisserij slecht gaat: de quotering, waardoor de hoeveelheid vis die wordt aangevoerd aan een maximum onderhevig is en de grote voorraden diepvriesvis die de visopbrengst op de afslag laag houden.

ONZE VISIE HIEROVER

Wanneer we het goed voor hebben, dan is het de bedoeling van Dr. Korrington, een gedeelte van de Hollandse visserijvloot uit te schakelen met fondsen door de Europese Ekon. Gemeenschap ter hand gesteld, aldus de fouten van de Nederlandse en andere regeringen of onverantwoordelijken begaan, nl. ondoordacht en op goed vallen het uit onbegrensd te hebben laten bouwen om de visserij te kunnen bedrijven, door de Europese Gemeenschap te doen betalen.

Volgens hem is de grens van de expansie bereikt en zou hij dus op die wijze hopen dat de helft van de bestaande vloot evengoed bij machte zijn dezelfde hoeveelheid vis aan te voeren.

Of die visie moet gedeeld worden door de Gemeenschap, is een zaak waarover wij het met hem niet eens zijn. We kunnen wel aanvaarden dat AL de Europese vloten, dus ook de Noren, Denen, Duitsers, Russen, enz... zouden moeten teruggebracht worden tot een tonnage welke ze in een bepaald nog vast te stellen jaar hadden en dat elkeen zich daaraan zou moeten onderwerpen.

Maar dit idee bestaat reeds jaren en heeft men destijds gehoopt te zien werkelijkheid worden.

Ondertussen hebben sommige landen zoals Nederland, Duitsland, Rusland, enz... onbezonnen voortgebouwd in de hoop misschien dat eens het kwotastelsel zou vastgesteld worden, dat ze procentgewijze volgende de huidige aanvoer van hun vloot zouden kunnen genieten.

Niemand onder hen, heeft echter toen gedacht dat het zo'n vormen zou aannemen.

(Vervolg blz. 12)

Berichten en informaties van de Rederscentrale

Alle berichten en informaties onder deze rubriek verschijnend, worden ingelast buiten de verantwoordelijkheid van de redactie en zijn de zienswijze van de Rederscentrale.

DE AANGIFTE VOOR ARBEIDSONGEVALLENVERZEKERING

Praktische schikkingen

Eind april, begin mei zullen de reders vanwege het Fonds voor Arbeidsongevallen, Dienst Zeevisserij (vroegere GKZ) de aangifteformulieren voor de ongevallenpremie ontvangen.

In het raam van de nieuwe regeling zullen deze formulieren, zoals bij verschillende gelegenheden medegedeeld, door deze dienst zelf worden ingevuld. Ze zullen in twee exemplaren worden toegestuurd, een wit en een groen; het wit moet worden teruggestuurd, het groen is een exemplaar bestemd voor de reder.

Ondertekenen van de aangifte

De aangifte moet worden ondertekend door de reder of zijn lasthebber, zelfs indien er geen personeel in dienst is en de vermelding « nihil » voorkomt. Het formulier wordt ondertekend met de geschreven vermelding « Onder voorbehoud van verificatie ». Immers zullen de gegevens vermeld op de formulieren nogmaals worden gecontroleerd en in geval van vergissing zal dan achteraf het teveel of tekort betaalde bedrag worden vereffend. In elk geval moet het trimestriële bedrag dat op de aangifteformulieren voorkomt tijdig worden gestort, zodat dit bedrag als een provisionele storting wordt aangezien.

Betaling van de premie

De reders worden verzocht, om gebeurlijke boeten te voorkomen, zo spoedig mogelijk en alleszins vóór de uiterste data die hieronder vermeld zijn, het wit exemplaar van de aangifte, ondertekend zoals hierboven gezegd, terug te sturen.

Uiterste data voor terugzenden der aangifte en betaling der premie :

voor het 1ste kwartaal : tegen uiterlijk 31 mei 1975
voor het 2de kwartaal : tegen uiterlijk 31 augustus 1975
voor het 3de kwartaal : tegen uiterlijk 30 november 1975
voor het 4de kwartaal : tegen 28 februari van het volgend jaar.

Gezien voortaan de premie berekend wordt per zeedag en het aantal zeedagen wordt vastgesteld aan de hand van het logboek, worden de reders verzocht in hun eigen belang zo spoedig mogelijk het logboek bij het Waterschoutsbureau in te dienen. Ze hebben er inderdaad belang bij zulks te doen omdat dan het tijdsverschil tussen het ontvangen van de aangifte en de uiterste datum van betaling groter is.

Vermelden we tenslotte nog dat het thans reeds vaststaat dat in de loop van 1975 de premievoet ongewijzigd zal blijven.

NEDERLANDSE VLOOT WORDT DRASTISCH VERMINDERD

Nederland is ongetwijfeld het visserijland dat in belangrijke mate getroffen is door de quotaregeling.

Het is dan ook de bedoeling van de Nederlandse overheid de productiecapaciteit in de gegeven omstandigheden te drukken door het aantal eenheden te verminderen.

Gehoopt wordt de Nederlandse vloot met 20 % te verminderen, hetgeen zou neerkomen op 100 vaartuigen. Hiervoor stelt de « Stichting Ontwikkeling en Saneringsfondsen voor de Zeevisserij » een fonds ter beschikking.

Voor het uit de vaart trekken zal een premie worden toegekend ten belope van 700 gulden (ca. 10.500 fr.) per bruto ton tot aan 150 BT en 350 gulden (5.250 fr.) voor de tonnage boven de 150 BT.

Een vaartuig van bv. 250 ton zal dan 700 gulden × 150 BT ontvangen plus 350 gulden × 100 BT.

De Nederlandse vloot bestaat momenteel uit 450 kotters, 150 garnaalvissers, 70 grotere vaartuigen (Hektreilers en fabriekschepen).

Er zijn momenteel slechts vijf vaartuigen in aanbouw of in bestelling, hetgeen nog nooit is voorgevallen.