

WELKE OPLOSSING WIL MEN IN NEDERLAND VOOR DE TONGENVISSERIJ ?

In Nederland geeft de tongenvisserskwotering aanleiding tot heel wat controversies en polemieken. Het probleem wordt natuurlijk verschillend benaderd door de Regering dan door het Produktschap en door de Kamerleden. Hierbij komt dan nog, dat men tussendoor nog overal tendensen ziet doorstromen die op de keer beschouwd tegenstrijdig zijn, namelijk langs de ene zijde een sanering door vermindering van het aantal varende eenheden en langs de andere zijde het behoud van een zo groot mogelijke vloot, al naar gelang in veel opzichten het eigenbelang zulks dicteert.

Sanering door vermindering van het aantal schepen

Zoals men weet, werd er een ontwikkelings- en saneringsfonds in Nederland opgericht via hetwelk de overheid nu tot een vermindering van de tongvloot met 20 % wenst te komen. Men heeft in dit verband zelfs de slopingspremie verdubbeld en deze voorkeurregeling naderhand tot de 31 december verlengd. Het voor deze premie in aanmerking komend vaartuig moet echter uit de vaart genomen worden, gesloopt ofwel buiten de E.E.G. aan het buitenland verkocht worden.

Hiervoor komen echter slechts oude vaartuigen in aanmerking, want het is duidelijk, dat de nieuwe moderne vaartuigen die enkele jaren terug reeds 20 miljoen kosten, zich onmogelijk kunnen laten verleiden voor een slopingspremie, afgezien van het feit dat praktisch op al deze schepen een hypotheek drukt van zeker 70 % ! Door de sanering via de slopingspremie, zal er dus, kwa capaciteit en vermogen gezien, weinig kunnen gesaneerd worden. Dit is ten minste één voor ons klaarliggende konklusie. De Overheid wenst tot een vermindering van de vloot met 20 % te komen.

Maar in de hier voorgaande ontwikkelde optiek gezien, vragen we ons af met hoeveel procent het vangstvermogen hierdoor zal verminderd worden en hoeveel boni dit op de kwoteringsverdeling ten gunste van de overblijvenden zou maken.

Wij menen dat een aldus opgevatte sanering niet voldoende zal zijn en dat men heel waarschijnlijk verplicht zal worden te rekenen op een bijkomende harde sanering door het gewelddadig uitvallen van marginale en verlieslatende rederijen. Wat er ook van zij, zelfs een opdeling onder 80 % van de vloot van de aan Nederland toegekende kwota, zal zeker het bedrijf niet kunnen redden. Nederland voerde in 1974 voor 16 miljoen kg. tong aan. Gevolg aan de kwoteringsregeling mocht dit in 1975 slechts 9.200.000 kg. zijn of nog niet eens 58 %. Aangenomen dat de vermindering van de vloot met 20 % ook werkelijk het vermogen van deze vloot met 20 % vermindert, zou de overige 80 % nog altijd 58 % mogen opdelen, hetzij 72 % van de werkelijk aangevoerde hoeveelheid van 1974.

Ook dit schijnt ons volstrekt on-

voldoende voor de overblijvenden om aan hun trekken te komen vooral in het licht gezien van de zo sterk gestegen algemene uitbatingkosten en daarbij nog het onzekere van een staatsstussenkomst in de brandstofprijzen voor 1976.

Aan een gemiddelde van 125 B. Fr. het kg. betekent de 16 miljoen kg. van 1974, zowat 2 miljard fr. Aan 72 % voor de overblijvende 80 % van de vloot is dit nog altijd nagenoeg 600 miljoen B. Fr. verlies voor de totaliteit van de overblijvende vloot, hetgeen in de huidige omstandigheden onmogelijk te dragen is. Men zal dus, voor de redding van de nederlandse tongvloot zeker andere maatregelen moeten uitwerken in de zin van een bijkomende steun ofwel naar een andere regeling dienen uit te zien.

Met één van overheidswege gerichte politiek op het verminderen van de vloot en bijgaande dus op een begrenzing van de vangcapaciteit van de vloot, is verder nog een nevenprobleem mede gemeid, namelijk dit van de nieuwbouw. Het is inderdaad duidelijk dat men dan ook verplicht zal zijn de nieuwbouw te remmen of minstens te begrenzen voor wat de vaartuigen betreft die op vis gaan door een kwoteringsmaatregel getroffen (zullen er binnenkort nog vrije soorten bestaan ?). Dit zal natuurlijk ook zijn weerslag hebben op de tewerkstelling in de scheepsbouw, zodat de Staat ook daar wellicht zal verplicht worden te saneren of bij te springen.

Behoud van een zo groot mogelijke vloot

Opmerkelijk is wel de positie van sommige kamerleden, onder meer door kamerlid Hartmeyer van de Partij v.d. Arbeid en van het kamerlid De Boer van de A.R.P. die beide een ingediende motie door de Kamer zagen goedkeuren waarbij aangedrongen wordt op, enerzijds het behoud van zoveel mogelijk arbeidsplaatsen en anderzijds de handhaving van een zo groot mogelijke vloot, in tegenstelling met de aangezochte vermindering door de Regering, voorstaan. Verder wenst ook het Produktschap zoveel mogelijk het bestand van de vloot intact te houden en regelingen voor te stellen, die heel wat meer overheidstussenkomsten noodzaken en voorzien. De betrokken sektor wijst er onder meer op, dat Nederland heel wat geld en energie heeft besteed aan de uitbouw van een moderne vloot op de platvisserij en deze in de laatste tien jaren tot de beste van alle landen die Noordzee, Ierse Zee, enz., bevissen, heeft uitgebouwd met een stevige internationale concurrentiepositie. Ook werd een bemanning door de jaren heen gevormd waarvan het vakmanschap even uniek is. Men zou dit uniek kapitaal aan investering en vakmanschap nu, al was het dan ook slechts gedeeltelijk, verloren laten gaan ! Het is begrijpelijk dat de betrokken sektor zich hiertegen verweert en liefst maatregelen zag genomen worden, die de concurrentiepositie van Nederland niet aantast. Dit beduidt natuurlijk dat

de Overheid eerder het geïnvesteerde kapitaal en vakmanschap dient te bewaren opdat binnen afzienbare tijd, wanneer de beperkingsmaatregelen hun vruchten zouden opgebracht hebben, dit kapitaal terug te kunnen aanwenden en valoriseren. In dit verband denken sommigen dan aan een beurteilings uitvaren en stilliggen waarbij in het laatste geval de Regering de kosten van het stilliggen voor haar zou nemen. In deze kosten zou dan natuurlijk eveneens de delging van het geïnvesteerd kapitaal en de doorlopende huur van apparatuur, verzekering, enz. dienen inbegrepen. Bij het beurteilings varen zou de 50 % ingezette vloot misschien aan haar trekken komen, vermits ze dan zelfs over een kwota zou beschikken, namelijk de 9.200 Ton die hoger zou komen te liggen dan de 50 % van de aangevoerde 16.200 Ton in 1974 ! Aldus zouden er zeker renderende (?) reizen kunnen gemaakt worden, terwijl het stilliggen geen aanlei-

ding zou geven tot verliezen, gezien deze kosten door de regering zouden gedragen worden. Aldus zou de unieke Nederlandse vloot met haar concurrentiepositie behouden blijven en zou men, naar gelang van de verbetering van de stand van de platvisserij (tong, schol, platvis) en de daarmee betrekking hebbende internationale opvoering van de kwota, tevens gelegenheid bieden om, meegaande, de uitvaarten geleidelijk op 60 % en meer te brengen.

Of deze theorie aan te kleven is, is een standpunt welke wij niet durven innemen, omdat de factoren weersgesteldheid, vangplaats, vangperiode, enz., zoveel factoren zijn die een afwisselend stilliggen en uitvaren fel kunnen beïnvloeden. De vis en de natuur zijn zo grillig dat, zich op zo'n methode steunen zeker geen vaste zekerheid geeft een vissersvaartuig renderend te houden.

P. Vandenbergh

DE LONEN IN DE PAKHUIZEN DER VISMIJNEN

In het Nationaal Paritair Comité voor de Zeevisserij van 19-12-1975 werd er met de werkgevers der pakhuisen een nieuwe overeenkomst afgesloten voor het jaar 1976.

Hierna volgen de belangrijkste punten van de overeenkomst :

— LONEN

a) vanaf 1 januari worden de lonen als volgt aangepast.

Huidige lonen

geschoolde arbeiders : 122 fr.
geoeefende arbeiders (chauffeurs) 114 fr.
gewone arbeiders : 108 fr.

lonen vanaf 1 januari 1976

131,10 fr.
122,55 fr.
116,10 fr.

dit in het kader van de 40 uren week.

Aangezien, bij het afsluiten van de C.A.O., de index van de maand december niet gekend was, kunnen de nieuwe lonen vanaf 1 januari met 2 fr. worden verhoogd indien het indexcijfer de 150,12 overtreft. (index november = 149,23).

b) de koppeling van de lonen aan de index **BLIJFT BEHOUDEN**, zoals voordien.

— EINDEJAARSPREMIE

Dit jaar wordt opnieuw een eindejaarspremie van 4.000 fr. toegekend, waarvan 2.000 fr. te betalen door de werkgever en 2.000 fr. door de vakbond die de sociale premie in juli 1975 uitbetaalde voor het sociaal fonds.

Dit werd opnieuw mogelijk omdat onze vraag werd ingewilligd, namelijk om de bijdrage van het fonds van 1 naar 1,75 % te brengen, ten laste van de werkgever.

De premie van 2.000 fr. wordt door de vakbonden betaald vanaf 5 januari op de sekretariaten.

Voor de werklieden van Zeebrugge is er een speciale betaling op maandag 5 januari in de burelen van de vismijn tussen 12 en 13 uur voor de leden van het A.B.V.V. en A.C.V. (lidboekje meebrengen !). De premie vanwege de werkgever dient betaald op 31 december 1975. Dezelfde voorwaarden gelden : minstens 6 maand in het bedrijf en in dienst op 31.12.1975.

— GEDEELTELIJKE WERKLOOSHEID

De leden die gedeeltelijk werkloos zijn, moeten vanaf 1.1.1976 door de werkgever op hun stempelkaart of wit formulier de volgende vermelding, betreffende de uren werkprestaties per week, laten aanbrengen :

„40 uren week verdeeld over 6 dagen”.

Medegedeeld