

Zitting 1982-1983

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door leden van de Kamer, met de daarop door de Regering gegeven antwoorden

497

Vragen van het lid **Knol** (P.v.d.A.) over financiering van *trawlers voor India*. (Ingezonden 8 december 1982).

1

Heeft de Minister kennis genomen van publieke uitlatingen van de zijde van de scheepswerf Damen dat de samenwerkingsovereenkomst, die deze scheepswerf sloot met een consortium van Indiase werven voor levering van onderdelen van trawlers, wellicht met enige steun van Ontwikkelingssamenwerking kan worden uitgebreid?

2

Bestaan er contacten tussen Damen en Ontwikkelingssamenwerking over zulk een uitbreiding van de samenwerkingsovereenkomst? Zo ja, wat is de stand van zaken daarbij?

3

Zo ja, hoe verhoudt een en ander zich met het beleid van de Regering, financiering van trawlers voor India stop te zetten zolang een onderzoek naar de effecten van introductie van moderne trawlers voor de lokale Indiase visserij niet is gehouden?

Antwoord

Antwoord van Minister **Schoo** (Ontwikkelingssamenwerking). (Ontvangen 4 februari 1983)

1

Ik heb hiervan kennis genomen via de dagbladen.

2

Vertegenwoordigers van de scheepswerf Damen hebben in India op de Nederlandse ambassade verslag uitgebracht over hun samenwerkingsactiviteiten met een Indiase werf, die de bouw van verschillende soorten schepen omvatten. Voor een eventuele lokale bouw van duwbotten is geïnformeerd naar de mogelijkheid tot financiering met steun van OS-fondsen. Nadat meer informatie is ontvangen zal de zaak verder worden onderzocht.

3

Het onderzoek naar het functioneren van moderne trawlers versus de traditionele kustvisserij heeft, zoals bekend, niet plaatsgevonden.

Op initiatief van India is destijds na gezamenlijk overleg besloten de reeds afgesproken Nederlandse missie, bestaande uit drie visserijdeskundigen, niet te laten doorgaan, doch eerst het informatiemateriaal dat tijdens het bestedingsoverleg in mei 1981 door India was toegezegd af te wachten en te bestuderen. De ontvangen informatie bleek onvoldoende voor een beslissing inzake de financiering van de acht in Nederland te bouwen trawlers. Ze gaf echter voldoende aanleiding om de Indiase regering voor te stellen een alternatieve studie te doen plaatsvinden naar het vispotentieel, met name garnalen, in de diepzee, dus buiten de traditionele visgronden in de kustzone en naar mogelijkheden voor een rendabele exploitatie van de door India gewenste trawlers in de diepzeevervisserij.

De Indiase regering heeft echter te kennen gegeven geen behoefte te hebben aan een dergelijke studie. Zij

heeft vervolgens voorstellen gedaan voor andere aanwending, buiten de visserijsector, van de fondsen die eerst voor de aanschaf van trawlers waren gereserveerd.

Mocht in de toekomst in het overleg met India opnieuw om financiering van trawlers of onderdelen daarvan worden verzocht, dan zal van Nederlandse zijde wederom worden gesteld dat eerst duidelijk moet zijn dat dit geen nadelige effecten voor de traditionele kustvisserij met zich mee zal brengen alvorens eventuele inzet van ontwikkelingsfondsen zal kunnen worden overwogen.

Financiering aankoop visserij-schepen voor India uit Nederlandse bilaterale hulp

In 1976 zijn de eerste contacten gelegd tussen Nederland en India om te onderzoeken in hoeverre Nederlandse steun zou kunnen verlenen bij het ontwikkelen van de Indiase moderne visserij en visverwerking. Van Nederlandse zijde werd onder meer de FAO benaderd voor het verkrijgen van additionele informatie over de visstand in de Indiase kustwateren, de organisatie en planning van de Indiase visserij, trainingfaciliteiten, behoefte aan schepen, havenfaciliteiten, etc. Zijdens de ambassade werd gewezen op de mogelijkheid voor het Nederlandse bedrijfsleven om in te spelen op de Indiase plannen de visserijvloot uit te breiden onder andere met visserij-onderzoeksschepen en diepzeetrawlers ter exploitatie van de Indiase 200 mijls «uitgebreide economische zone». Een belangenvereniging van Nederlandse werven «Cebosine» werd in 1977 het eerst

actief in deze zaak en heeft jaren lang getracht om contracten te verwerven voor de levering van de in Nederland te bouwen trawlers. De aangesloten Nederlandse werven kampten in die tijd met onderbezetting en trachtten zowel de Indiase als de Nederlandse Regering te bewegen allocatiegelden te bestemmen voor de financiering van de aankoop.

In India werd echter zijdens de lokale industrie obstructie gevoerd om te bevorderen dat de schepen lokaal zouden worden gebouwd, waartoe echter onvoldoende capaciteit aanwezig was.

In 1977 werd tot reservering van zowel allocatiegelden als categorie III-a fondsen besloten voor de aanschaf van onderzoeksschepen en trawlers. In 1978 werd dit nader bepaald, namelijk twee onderzoeksschepen ad f 15 mln. uit categorie III-a en 12 trawlers voor f 17,4 mln. uit categorie I-a. In 1979 werden deze bedragen bijgesteld op respectievelijk f 13 mln. en f 22 mln. Het laatste bedrag was nu bestemd voor de aanschaf van 20 trawlers. Het aantal te leveren trawlers wisselde over de jaren, afhankelijk van het aantal contracten dat Nederlandse werven afgesloten zouden hebben en waarvan de financiering «bijna» rond was, en van de prijsontwikkeling.

In 1980 werden de committeringen definitief vastgesteld op een bedrag van f 13 mln. voor de aankoop van zeven trawlers. In januari 1981 werd nog eens f 20 mln. gecommiteerd middels reallocatie voor tien extra trawlers. Afgesproken werd toen dat een onderzoek zou worden gedaan over het functioneren van deze trawlers voordat tot nieuwe committeringen na de levering van deze 17 boten zou worden overgegaan. In totaal zijn negen trawlers gebouwd en afgeleverd voor een totaalbedrag van f 17,5 mln. De contracten voor acht trawlers, die nog niet waren afgesloten zijn in mei 1981 opgeschort in verband met ernstige bezwaren tegen de leverantie, geuit door een Indiase federatie van traditionele vissers, de Landelijke India Werkgroep en diverse andere bij ontwikkelingssamenwerking betrokken groeperingen.

De zogenaamde diepzeetrawlers zouden namelijk ingezet worden voor de garnalenvangst dicht langs de kust en dus grote schade berokkenen aan de belangen van de artisanale vissers. Van Nederlandse zijde werd voorgesteld het reeds eerder afgesproken onderzoek nu te laten plaatsvinden, hetgeen door India eerst werd geaccepteerd doch later werd tegen-

gehouden. Dit was het gevolg van een politisering van deze zaak waarbij in de Indiase pers en parlement onderzoek van Indiaas beleid door een buitenlandse donor als inmenging in de binnenlandse aangelegenheden werd aangemerkt. De Indiase regering stelde voor zelf de nodige informatie te verschaffen die een onderzoek overbodig zou maken. De informatie die sindsdien werd verkregen, inclusief een aantal Indiase documenten, bleek onvoldoende om de geuite bezwaren te weerleggen. Om uit de impasse te komen werd aan India voorgesteld een onderzoek naar de economische haalbaarheid van diepzeevervisserij uit te voeren. Voor dit onderzoek zou Nederland geld en deskundigen beschikbaar willen stellen, terwijl tevens gedacht werd aan de inschakeling van één of twee van de door Nederland geleverde commerciële trawlers. Er zijn overigens aanwijzingen dat diepzeevissen met moderne trawlers met de stijgende brandstofprijzen nauwelijks rendabel zou zijn.

Tijdens het daarop volgende mid-term review bleek dat het Ministerie van Financiën in India bereid zou zijn dit onderzoek te laten uitvoeren, indien het verantwoordelijke Ministerie van Landbouw en Visserij hiermee zou instemmen. Er was bij dit laatste Ministerie echter duidelijk grote aarzeling te bespeuren. In de Indiase voorstellen voor het bestedingsoverleg 1982 bleken de resterende fondsen gereserveerd voor de aanschaf van trawlers ad f 16,5 mln. te zijn gerealloceerd en is financiering van de trawlerleverantie en het door Nederland voorgestelde onderzoek niet meer ter sprake gekomen.

De scheepswerf Damen, die vier uit hulp gelden gefinancierde trawlers leverde, heeft kort geleden een samenwerkingscontract gesloten met een consortium van Indiase scheepswerven, om tenminste twaalf trawlers per jaar in India te bouwen. Aanvankelijk zullen de trawlers geheel als bouw pakket geleverd worden voor assemblage in India. Daarna zullen geleidelijk meer onderdelen in India gemaakt worden, tot na vijf jaar de gehele trawlers «Indian made» zullen zijn. De Indiase regering lijkt nog steeds vastbesloten te zijn de diepzeetrawler vloot aanzienlijk uit te breiden, ondanks de voortdurende problemen met de artisanale vissers en de twijfels over de economische haalbaarheid van diepzeevervisserij op grote schaal.