

## Regeling vissersvaartuigen

9 februari 2004/Nr. HDJZ/SCH/2004-58  
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen en met de Minister van Vervoer en Communicatie van Aruba;  
Gelet op de artikelen 3.4, 4.3, zevende lid, 4.18, eerste lid, onder b, 5.22, eerste lid, onder b, en 6.14, zevende lid, van het Vissersvaartuigenbesluit 2002;

Besluit:

### § 1. Aanvullende voorschriften voor de boomkorvisserij

#### Artikel 1.1

Deze paragraaf is van toepassing op vissersvaartuigen waarmee de boomkorvisserij wordt uitgeoefend.

#### Artikel 1.2

1. De luikopeningen, bedoeld in artikel 3.3 van het Vissersvaartuigenbesluit 2002, zijn zodanig aangebracht dat bij een hellingshoek van 30° of minder geen buitenboordswater de onder het bovendek gelegen ruimten kan binnendringen indien deze luiken geopend zijn.  
2. Het eerste lid geldt niet indien aan het bepaalde in artikel 3.2, eerste lid, van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 omtrent de stabiliteit nog steeds wordt voldaan wanneer die ruimten geheel of gedeeltelijk vervuld zijn geraakt.

#### Artikel 1.3

Tijdens het vissen worden de volgende maatregelen genomen:  
a. de nokken van de gieken worden zo laag mogelijk gehouden, en  
b. een vastgelopen tuig wordt niet losgetrokken aan een over het uiteinde van de giek lopende vislijn.

#### Artikel 1.4

De inrichting van het vaartuig en de tuigage van de gieken zijn zodanig uitgevoerd dat de gieken in getopte stand zeevast kunnen worden gezet.

#### Artikel 1.5

1. De vislijnen worden gescheerd door geleideblokken die nabij het scheepsboord permanent zijn opgesteld, en vervolgens door blokken aan de uiteinden van de gieken.  
2. De blokken aan de uiteinden van de gieken zijn zodanig aan de top bevestigd dat zij door middel van de lierbediening gemakkelijk en veilig vanaf de brug

afgevierd kunnen worden naar het scheepsboord, zodat de trekkracht van de vislijn aangrijpt in het geleideblok. Deze inrichting is tevens zodanig uitgevoerd dat een eenmaal afgevierd slipblok door middel van de lierbediening vanaf de brug weer gemakkelijk en veilig aan de top van de giek bevestigd kan worden.

### § 2. Plaats van de elektrische noodkrachtbron

#### Artikel 2.1

De onafhankelijk werkende elektrische noodkrachtbron, bedoeld in artikel 4.17, eerste lid, van het Vissersvaartuigenbesluit 2002, is opgesteld boven het bovenste doorlopende dek en is niet geplaatst voor het aanvaringsschot.

#### Artikel 2.2

1. Indien de elektrische noodkrachtbron een generator is als bedoeld in artikel 4.17, vierde lid, onder a, van het Vissersvaartuigenbesluit 2002, wordt deze bij het uitvallen van de elektrische voeding vanaf de elektrische hoofdkrachtbron automatisch gestart en vervolgens automatisch op het noodschakelbord geschakeld.  
2. Ten minste de diensten, genoemd in artikel 4.17, tweede lid, onder b en c, van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 worden automatisch op de noodgenerator geschakeld.

### § 3. Voorschriften voor elektrisch lassen

#### Artikel 3.1

Ten aanzien van elektrische lastoestellen die deel uitmaken van de uitrusting van een vissersvaartuig, gelden de volgende voorschriften:  
a. de elektrische lastoestellen voldoen aan de voorschriften van de norm NEN-EN-IEC 60974-1 (1998+A1:2000) 'Uitrusting voor booglassen', uitgegeven door het Nederlands Normalisatie-instituut, zoals deze luiden op 15 november 2001;  
b. uitsluitend toegestaan zijn elektrische lastoestellen met de in die norm aangegeven gelijkspanning als nullastspanning, die zijn ingericht voor het gebruik in een omgeving met een verhoogd gevaar voor een elektrische schok;  
c. de nullastspanning bedraagt ten hoogste 113 volt 'piek';  
d. lastangen, laskabels en aansluitverbindingen zijn zodanig uitgevoerd dat de onder spanning staande delen deugdelijk zijn afgeschermd zodat zij geen gevaar

voor personen of voor de omgeving kunnen opleveren;  
e. elektrische lastoestellen, lastangen, laskabels en aansluitverbindingen verkeren in een goede staat van onderhoud;  
f. de schipper laat regelmatig nagaan of de elektrische lastoestellen aan boord nog voldoen aan de voorschriften onder a tot en met e en houdt daarvan aantekening in het scheepsdagboek.

#### Artikel 3.2

1. In afwijking van artikel 3.1 mogen elektrische lastoestellen die reeds op 15 november 2001 deel uitmaakten van de uitrusting van een vissersvaartuig en die niet voldoen aan artikel 3.1, onder a, b en c, tot ten hoogste vier jaar na genoemde datum in gebruik blijven aan boord van dat vaartuig, mits de voorschriften van het tweede tot en met zesde lid in acht worden genomen.  
2. De elektrische lastoestellen, bedoeld in het eerste lid, en de bijbehorende apparatuur zijn zodanig samengesteld, dat zij geen gevaar voor personen of voor de omgeving kunnen opleveren en zijn op duurzame en opvallende wijze voorzien van de instructies en aanduidingen, nodig voor een veilige bediening en een veilig gebruik.  
3. Elektrische lastoestellen als bedoeld in het eerste lid, met een wisselspanning als nullastspanning, zijn voorzien van apparatuur ter verlaging van de nullastspanning tot een waarde van ten hoogste 42 volt of zijn van een type waarvan de secundaire spanning bij nullast ten hoogste 42 volt bedraagt. De genoemde waarde van de verlaagde nullastspanning wordt binnen 0,5 seconde na het inschakelen van het lastoestel of het verbreken van de lasboog verkregen.  
4. De apparatuur ter verlaging van de nullastspanning, bedoeld in het derde lid, functioneert zodanig, dat een veilige werkwijze met de elektrische lasapparatuur, ook bij normaal optredende variaties van de spanning en de frequentie in het scheepsnet, is verzekerd.  
5. De elektrische lastoestellen met verlaagde nullastspanning zijn voorzien van een voltmeter die is aangesloten op de aansluitklemmen aan de laszijde van het toestel en waarmee de met de laswerkzaamheden belaste persoon bij de aanvang van het werk kan vaststellen dat de in het derde lid voorgeschreven verlaagde nullastspanning binnen de aangegeven tijd is bereikt.  
6. De voltmeter, bedoeld in het vijfde lid, is van een deugdelijke constructie en is voorts tegen mechanische beschadiging beschermd. De nominale waarde van de

verlaagde nullast spanning is op duidelijke wijze op de meterschaal aangegeven.

#### Artikel 3.3

Ten aanzien van het uitvoeren van laswerkzaamheden met elektrische lastoestellen, ongeacht of wisselspanning of gelijkspanning wordt toegepast, gelden de volgende voorschriften:

- a. laswerkzaamheden worden slechts verricht door personen die met de daarbij in acht te nemen veiligheidsvoorschriften voldoende bekend zijn en door de schipper met deze werkzaamheden zijn belast;
- b. de met de laswerkzaamheden belaste persoon maakt gebruik van de bij deze werkzaamheden behorende beschermende kleding en beschermingsmiddelen;
- c. in geval van lassen met behulp van elektrische lastoestellen die zijn voorzien van apparatuur ter verlaging van de nullast spanning, overtuigt de met de laswerkzaamheden belaste persoon zich bij de aanvang van het werk ervan, met behulp van de in artikel 3.2, vijfde lid, genoemde controle-inrichting, dat die apparatuur naar behoren werkt;
- d. onder ongunstige omstandigheden zijn bij het uitvoeren van laswerkzaamheden steeds ten minste twee personen ter plaatse van het werk aanwezig, de persoon die de laswerkzaamheden verricht hierbij inbegrepen.

#### § 4. Voorschriften voor de werkruimten

##### Artikel 4.1

Een noodstopvoorziening van de vislieren als bedoeld in artikel 6.14, tweede lid, van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 voldoet aan de volgende voorschriften:

- a. bij elke bedieningsplaats van de vislieren, alsmede in de ruimte voor de vislieren zelf, is een noodstopvoorziening aangebracht en bovendien op ten minste twee plaatsen op het dek vanwaar de visserij wordt uitgeoefend;
- b. de bediening kan met een enkelvoudige handeling snel geschieden;
- c. bij het in werking stellen stopt de vislier onmiddellijk en treden de remmen van zowel de aandrijfmotor als van de aanwezige liertrommels automatisch in werking;
- d. het gebruik wordt door middel van een rood signaal zichtbaar gemaakt op de bedieningsplaats van de vislier in het stuurhuis;
- e. het wederom in bedrijf stellen van de vislier kan alleen handmatig geschieden en is pas mogelijk nadat de noodstopvoorziening in de oorspronkelijke bedrijfstoestand is teruggebracht en de bedieningsorganen in de ruststand zijn geplaatst.

##### Artikel 4.2

1. De vislierinstallatie kan in beide richtingen worden aangedreven. De aandrijving van de vislierinstallatie, alsmede de remmen en de koppelingen van de trommels zijn vanuit het stuurhuis bedienbaar.

2. In het stuurhuis is nabij de bedieningsplaats van de vislier een afzonderlijke voorziening aangebracht waarmee, na gebruik van de noodstopvoorziening, bedoeld in artikel 4.1, de remmen van de liertrommels kunnen worden gelicht teneinde een onder spanning staande visdraad vrij te laten vieren. Deze voorziening is zodanig uitgevoerd dat deze bij het loslaten automatisch in de ruststand terugkeert.

##### Artikel 4.3

Vislieren met elektrische of hydraulische aandrijving zijn zodanig ingericht dat:

- a. het inschakelen van de aandrijfmotor alleen vanuit de ruststand van de bedieningsorganen kan geschieden,
- b. bij het wegvallen van de netspanning of hydraulische druk de remmen automatisch in werking treden,
- c. bij toepassing van elektrische hulpstroom het ontstaan van een aardsluiting in de hulpstroomketen niet tot het in gang komen of blijven van de aandrijfmotor of het lichten of gelicht blijven van de remmen kan leiden, en
- d. het in bedrijf komen van de vislier kan worden verhinderd door een in de directe omgeving van de vislier opgestelde werkschakelaar, een noodstopvoorziening als bedoeld in artikel 4.1 of een andere doelmatige inrichting.

#### § 5. Slotbepalingen

##### Artikel 5.1

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

##### Artikel 5.2

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling vissersvaartuigen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in het Afkondigingsblad van Aruba worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.*

#### Toelichting

##### Algemeen

Deze regeling bevat enkele aanvullende technische bepalingen op basis van het Vissersvaartuigenbesluit 2002. De toelichting volgt de indeling in paragrafen van de regeling. In de regeling zijn enkele zogeheten Bekendmakingen aan de Zeevisvaart opgenomen (zie de toelichting bij de onderscheidene paragrafen

voor een andere aanduiding van de bekendmakingen). De regeling bevat geen noemenswaardige administratieve lasten.

De ontwerpregeling is op 25 maart 2003 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen [notificatienummer 2003/0111/NL] ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217). Van de regeling worden geen handelsbelemmerende effecten verwacht.

##### § 1. Boomkorvisserij

Bij de boomkorvisserij (die overigens niet in Aruba en de Nederlandse Antillen wordt toegepast) worden aan beide zijden van het vaartuig door middel van gieken boomkorren uitgezet en de daaraan bevestigde netten over de bodem van de zee gesleept. Via dezelfde gieken worden ook de netten met volle vangst, en mogelijke bijvangsten als zand en stenen, binnengehaald. Indien een net plotseling vastloopt bij het slepen of bij het binnenhalen van de vangst, kan als gevolg daarvan een aanzienlijke slagzij ontstaan. Vanwege dit verhoogde risico is het noodzakelijk dat voor deze vorm van visserij aanvullende eisen worden gesteld. Deze zijn opgenomen in Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 2/1989 van 24 juli 1989, houdende veiligheidsmaatregelen boomkorvisserij (Stcr. 213). In verband met de totstandkoming van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 worden deze nu, voor vaartuigen met een lengte van 24 meter of meer, vervangen door deze paragraaf.

Tijdens het vissen worden regelmatig luiken naar de ruimten onder het bovendek geopend om de verwerkte vis naar het visruim te kunnen transporteren of om toegang te verschaffen naar de nettenruimen. Als het vistuig vastloopt, worden extra krachten uitgeoefend die aanzienlijke slagzij kunnen veroorzaken. Om die reden is in artikel 1.2 de eis voor de hellingshoek waarbij geen water benedendeks het vaartuig kan binnendringen, verzaard van 20° naar 30°.

De artikelen 1.3 en 1.4 bevatten enkele veiligheidsmaatregelen die de stabiliteit van het vaartuig tijdens het vissen bevorderen.

Het lostrekken van vastgelopen vistuig heeft in het verleden meermalen geleid tot het kap-seizen van vaartuigen. In artikel 1.5, tweede lid, wordt voorgeschreven dat de bediening van het slipblok plaatsvindt via de lier op de brug omdat meer omslachtige wijzen van

bediening aanleiding zijn geweest tot het niet afvieren van het slipblok met kapseizen van het vaartuig als gevolg.

#### § 2. Plaats van de elektrische noodkrachtbron

De plaats waar een noodvoorziening zoals de elektrische noodkrachtbron aan boord is gesitueerd, is van essentieel belang. De aanvullende eis in deze regeling, naast hetgeen al is bepaald in artikel 4.17, eerste lid, van het Vissersvaartuigenbesluit 2002, voorziet er in dat ook in andere gevallen dan de in dat artikel genoemde zo lang mogelijk een beroep kan worden gedaan op deze voorziening, bijvoorbeeld bij het lek raken van het vaartuig als gevolg van een aanvaring of gronding.

Uit een oogpunt van veiligheid is het van belang dat in geval van nood in elk geval onmiddellijk stroom wordt geleverd aan de diensten waarnaar in artikel 2.2, tweede lid, van deze regeling is verwezen. Onder deze diensten zijn begrepen de interne communicatie-middelen, de brandontdekkingsinstallaties en alarmsignaleringen die in geval van nood zijn vereist, alsmede de navigatieverlichting en de noodverlichting op de daarvoor in aanmerking komende plaatsen, zowel aan dek als in de accommodatie.

#### § 3. Voorschriften voor elektrisch lassen

Naar aanleiding van twee uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart (16/1999 en 21/2000) betreffende dodelijke ongevallen tijdens elektrisch lassen aan boord van schepen zijn de daarvoor geldende voorschriften herzien. Voor de zeevaart is daartoe Bekendmaking aan de Zeevaart nr. 79/2001 van 12 oktober 2001, houdende voorschriften betreffende elektrisch lassen (Stcrt. 220) vastgesteld. In verband met de totstandkoming van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 wordt die bekendmaking nu, voor vissersvaartuigen met een lengte vanaf 24 m, vervangen door de bepalingen in deze paragraaf.

##### Artikel 3.1, onder a

Elektrische lastoestellen die deel uitmaken van de uitrusting van een vissersvaartuig dienen te voldoen aan de norm NEN-EN-IEC 60974-1. Uit deze NEN-EN-IEC-norm zijn voor de nullastspanning uitsluitend de voorschriften voor gelijkspanning van toepassing. Als gevolg van een verdere ontwikkeling van de lastechniek wordt thans meer en meer gebruik gemaakt van elektrische lastoestellen met een gelijkspanning als secundaire spanning, die relatief veiliger is dan een wisselspanning. Daarbij hoeft niet of nauwelijks sprake te zijn van een beperking van de mogelijkheid tot het uitvoeren van reparatiewerkzaamheden door de bemanning zelf. De in artikel 3.1, onder c, genoemde nullastspanning met een 'piek' waarde van ten hoogste 113 volt heeft dan ook

betrekking op een gelijkspanning, vermeerderd met in dit verband de maximum rimpel. De nullastspanning of openboogspanning betreft de spanning tussen de massaklem en de elektrode van het elektrische lastoestel voordat de elektrode contact maakt met het werkstuk, de zogenoemde laspauze.

In artikel 3.1, onder f, is bepaald dat de schipper regelmatig de lasapparatuur moet laten keuren. Een keuring kan worden uitgevoerd door een onafhankelijke keuringsinstantie, een onderhoudsdienst van de leverancier of een andere door de desbetreffende rederij of scheepsleiding aangewezen persoon. De schipper van het vissersvaartuig is er zelf voor verantwoordelijk dat het lastoestel deugdelijk is en in goede staat verkeert. Door regelmatig een keuring te laten uitvoeren kan dit worden gewaarborgd. Als richtsnoer kan gelden één keuring per jaar, maar de instructies van de fabrikant kunnen hierbij anders bepalen.

##### Artikel 3.2, eerste lid

Elektrische lastoestellen die nu nog behoren tot de uitrusting van het vissersvaartuig en die een wisselspanning als nullast spanning hebben, al dan niet verkregen via een zogenoemd spanningsverlagend relais, zijn, na een overgangperiode van 4 jaar, niet langer toegestaan. Na deze overgangperiode van vier jaar en bij vervanging of aanschaf binnen deze periode zullen alle elektrische lastoestellen van het in artikel 3.1, onder b, bedoelde type dienen te zijn. De datum van 15 november 2001 is de datum waarop de bovengenoemde Bekendmaking aan de Zeevaart nr. 79/2001 in werking trad.

De veiligheidsvoorschriften, bedoeld in artikel 3.3, onder a, betreffen onder meer de voorschriften die verband houden met het handmatig uitgevoerde booglasproces. Daarbij is een elektrische schok het belangrijkste veiligheidsrisico dat kan optreden door het onbedoeld aanraken van onder spanning staande delen.

Onder beschermende kleding en beschermingsmiddelen als vermeld in artikel 3.3, onder b, wordt ten minste verstaan het dragen van deugdelijke kleding met lange mouwen, deugdelijk isolerend schoeisel, het gebruik van een lasschoort en lashandschoenen, oogbescherming door middel van laskappen en een behoorlijke ventilatie van de werkplek of een voorziening voor het afzuigen van de lasrook. Voorts wordt in dit verband benadrukt dat tijdens het verwisselen van elektroden ook lashandschoenen dienen te worden gedragen: de elektrodebekleding is beslist geen isolator. De desbetreffende persoon dient tevens gebruik te maken van een droge rubberen mat of houten plaat, met name in het geval de laswerkzaamheden knielend worden verricht.

Of de omstandigheden waaronder aan boord van een vissersvaartuig laswerkzaamheden worden uitgevoerd ongunstig zijn (artikel 3.3, onder d) wordt niet alleen bepaald door de plaats van de werkzaamheden aan boord, maar is mede afhankelijk van de plaats waar het vissersvaartuig zich op dat moment bevindt. Het is niet uitzonderlijk dat laswerkzaamheden aan boord van een vissersvaartuig plaatsvinden in een zogenaamde 'omgeving met een verhoogd gevaar voor een elektrische schok' doordat wordt gewerkt in een vochtige ruimte bij een relatief hoge omgevingstemperatuur. In de norm NEN-EN-IEC 60974-1 'Uitrusting voor booglassen' wordt een dergelijke omstandigheid ook als zodanig aangeduid. Bij het opdragen van laswerkzaamheden dient de scheepsleiding in aanmerking te nemen dat het uitvoeren van die werkzaamheden risico's met zich meebrengt. In het bijzonder in vochtige ruimten en bij een hoge omgevingstemperatuur kan dit risico zodanig zijn dat overwogen moet worden onder dergelijke omstandigheden geen laswerkzaamheden te laten verrichten. Bij werkzaamheden als deze zijn risico's nooit helemaal uit te sluiten, maar door het gebruik van deugdelijke apparatuur, juist in de hiervoor geschikte omstandigheden, en, zeker niet minder belangrijk, het in acht nemen van de bijbehorende procedures, is alles in het werk gesteld om de arbeidssituatie zo veilig mogelijk te maken.

#### § 4. Voorschriften voor werkrumten

Deze paragraaf bevat enkele aanvullende voorschriften inzake vislieren met het oog op de veiligheid van de bemanning. Het betreft de eisen die dienen te worden gesteld aan de noodstopvoorziening voor de vislierinstallatie, aan die installatie zelf en aan de aandrijving ervan. Deze zijn opgenomen in bekendmaking aan de Zeevaart nr. 19/1989 van 24 juli 1989 betreffende vislieren (Stcrt. 213). In verband met de totstandkoming van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 worden deze nu, voor vaartuigen met een lengte van 24 meter of meer, opgenomen in deze regeling.

De noodstopvoorziening is bedoeld om in geval van direct gevaar voor de opvarenden het halen en vieren van de visdraad onmiddellijk te kunnen stoppen. Door het gebruik van de noodstopinrichting wordt de aandrijfmotor van de vislier gestopt en treden automatisch de remmen op de liertrommel in werking. In artikel 4.1 wordt onder meer bepaald dat deze voorziening vanaf verschillende plaatsen bediend moet kunnen worden. Als noodstopinrichting kunnen bijvoorbeeld slagdrukknoppen worden toegepast. Het weer in de normale stand terugplaatsen van de gebruikte noodstopvoorziening mag er niet toe leiden dat de vislier onbedoeld weer in bedrijf komt. Om dat te voorkomen is in onder-

---

deel e bepaald dat de bediening van de vislier eerst in de ruststand (nulstand) moet worden teruggeplaatst voordat de vislier opnieuw in werking kan worden gesteld.

In artikel 6.14, tweede lid, van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 is voorgescreven dat degene die de lieren bedient, goed zicht dient te hebben op de bemanningsleden die daarmee aan het werk zijn. *Artikel 4.2* bevat nog enkele aanvullingen daarop. Door het voor-

schrift van het tweede lid is het mogelijk om de automatische remwerking van de liertrommels op te heffen en de visdraad vrij te laten vieren. Dit kan wenselijk zijn als de trekkracht op de visdraad de stabiliteit van het vaartuig in gevaar zou brengen, bij voorbeeld als de netten zijn vastgelopen op een obstakel. Met die afzonderlijke voorziening mag alleen de automatische remwerking tijdelijk handmatig worden gelicht. Na het loslaten ervan dienen de remmen weer

automatisch in werking te treden. De aandrijfmotor dient uitgeschakeld te blijven zodat het halen van de visdraad niet mogelijk is. Als afzonderlijke voorziening kan bijvoorbeeld een drukknop of een handel met automatische terugvering naar de nulstand worden gebruikt.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K.M.H. Peijs.*