

### 1. Title

Fishing Vessels Notice no. 7/1989  
Provisions for placing a forecastle.

### 2. Contents

Article 1 definition of forecastle.

Article 2 vessels with a certificate of seaworthiness sailing in area II or larger, should be provided with a forecastle.

Article 3,4,5,6,7,8,9 requirements for the construction of a forecastle.

### 3. Abstract

This notice gives requirements for placing a forecastle on board a ship with a certificate of seaworthiness for area II or larger.

### 4. Relation with free traffic of goods

This notice is based on national requirements.

Bekendmaking aan de Zeevisvaart tot wijziging van Bekendmaking aan de Zeevisvaart no. 7/1989 (Stcrt. 1989, 213)  
(Voorschriften voor het aanbrengen van een bak)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Gelet op artikel 27, achtste lid, van het Vissersvaartuigenbesluit;

Maakt bekend:

Artikel I

Bekendmaking aan de Zeevisvaart no. 7/1989 komt te luiden:

Artikel 1

Voor de toepassing van deze bekendmaking wordt verstaan onder de bak:

De overdekte constructie op het werkdek die zich vanaf de voorsteven uitstrekt over een afstand die vanuit de voorloodlijn gemeten ten minste 7 percent van de lengte van het vaartuig bedraagt en waarvan de zijden over ten minste de genoemde afstand worden gevormd door de zijbeplating van het vaartuig.

Artikel 2

Vaartuigen met een certificaat van deugdelijkheid voor het vaargebied II of groter moeten voorzien zijn van een bak.

Artikel 3

1. De lengte van de bak wordt gemeten van het voorste punt van de bak, gelegen op hart schip op de aansnijding van het bakdek met de voorsteven, tot aan het «einde» van de bak.

2. Bij een bak, waarvan de zijden uitsluitend worden gevormd door de zijbeplating van het vaartuig moet worden gerekend dat het «einde» van de bak ligt op het punt waar de zijbeplating is opgetrokken tot een hoogte die de vereiste verschansingshoogte met 750 mm overschrijdt of tot het niveau van het bakdek, indien dit lager ligt.

3. Bij een bak, waarvan de zijden vanaf het hoogste punt eerst worden gevormd door de zijbeplating van het vaartuig en vervolgens worden voortgezet in de vorm van langsscheepse schotten die op een bepaalde afstand uit de zijde van het vaartuig zijn geplaatst, ligt het «einde» van de bak op een afstand 's' gemeten uit het voorste punt van de bak.

De afstand 's' wordt bepaald aan de hand van de volgende formule:

$$s = l - b_1 a$$

$$s = l - b_2$$

De betekenis van a,  $b_1$ ,  $b_2$  en l wordt aangegeven in de onder-

staande figuur.

<figuur>

#### Artikel 4

Indien een vaartuig is voorzien van een bak waarvan de lengte minder bedraagt dan of gelijk is aan 15 percent van de lengte van het vaartuig, behoeft een dergelijke bak niet te worden afgesloten.

#### Artikel 5

1. Indien een vaartuig is voorzien van een bak waarvan de lengte meer dan 15 percent maar minder dan 30 percent van de lengte van het vaartuig is, moet de bak worden afgesloten door middel van een waterkerend schot van staal of gelijkwaardig materiaal.

2. Het waterkerend schot mag tot een afstand van ten hoogste 10 percent van de lengte van het vaartuig uit het «einde» van de bak worden aangebracht.

3. De toegangsopeningen in het waterkerende schot moeten ten minste afsluitbaar zijn door middel van niet waterdichte deuren of luiken die van staal of gelijkwaardig materiaal moeten zijn, en die bij voorkeur naar buiten toe opendraaien.

4. In het waterkerende schot mogen openingen worden aangebracht voor het doorvoeren van een opvoerband die naar een in de bak geplaatste vissorteerinstallatie leidt. Deze doorvoeropeningen moeten op hart schip, zo hoog mogelijk boven het werkdek zijn aangebracht en zo goed mogelijk waterkerend afsluitbaar zijn.

5. Het waterkerende schot moet in de zijden, ter plaatse van de dekgoten, zijn voorzien van spuigaten met een oppervlakte van ten minste 30 cm<sup>2</sup> per zijde.

#### Artikel 6

1. Indien een vaartuig is voorzien van een bak waarvan de lengte meer bedraagt dan of gelijk is aan 30 percent van de lengte van het vaartuig, moet een dergelijke bak worden afgesloten door middel van een geheel waterdicht schot van staal of gelijkwaardig materiaal.

2. Het waterdichte schot mag tot een afstand van ten hoogste 10 percent van de lengte van het vaartuig uit het «einde» van de bak worden aangebracht.

Indien dit echter uit het oogpunt van de bedrijfsvoering niet wenselijk is, kan worden toegestaan dat het waterdichte schot op een grotere afstand, maar tot ten hoogste 20 percent van de lengte van het vaartuig, uit het «einde» van de bak worden geplaatst. In dat geval moet op een afstand van ten hoogste 10 percent van de lengte van het vaartuig uit het «einde» van de bak een waterkerend schot van staal of gelijkwaardig materiaal worden aangebracht. Dit waterkerend schot moet voldoen aan het gestelde in artikel 5.

3. Deuren in een waterdicht bakschot moeten als waterdichte deuren worden uitgevoerd. De deuren moeten naar buiten draaien en op zee zo veel mogelijk gesloten worden gehouden. De drempelhoogte moet ten minste 380 mm bedragen.

#### Artikel 7

Indien in een waterdichte bak, zoals vereist in artikel 6, een vissorteerinstallatie is aangebracht, moet de vislading via een volledig waterdicht afsluitbaar luik naar de ruimte in de bak worden gevoerd. Dit luik moet zo hoog mogelijk worden aangebracht in het waterdichte bakschot of in het bakdek.

#### Artikel 8

Een niet volledig waterdicht afgesloten bak, mag bij de berekening van de stabiliteit niet in rekening worden gebracht.

#### Artikel 9

De bak mag onder geen enkele beladings- of trimtoestand het uitzicht vanaf de brug of het schijnen van de boordlantaarns belemmeren.

#### Artikel II

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

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant,  
in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba  
worden geplaatst.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

## Toelichting

### 1. Inleiding

Ingevolge richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatie-procedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109, zoals gewijzigd (PbEG 1988 L 81 en PbEG 1994 L 100)) (verder: de richtlijn), dienen technische voorschriften in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen te worden genotificeerd. Op 30 april 1996 heeft het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen een uitspraak gedaan over de consequenties van het niet-naleven van de notificatieplicht voor de desbetreffende voorschriften (het zgn. Securitel-arrest (zaak C-194/94 (jur. 1996, p. I-2201)). Deze uitspraak houdt in dat "technische voorschriften" waarvan de Commissie niet overeenkomstig de richtlijn in kennis is gesteld "niet-toepasselijk" zijn. Naar aanleiding van dit arrest is onzekerheid ontstaan over het al dan niet geldig en toepasbaar zijn van een groot aantal niet-genotificeerde regelingen. (Zie voor de discussie die daarover in de Tweede Kamer der Staten-Generaal is gevoerd kamerstukken II 1996/97, 25 389, nrs. 1 e.v.).

Als gevolg van deze discussie is besloten wettelijke regelingen die technische voorschriften bevatten te vervangen door regelingen met gelijklopende inhoud als de bestaande - ten onrechte niet-genotificeerde - tekst, en de regeling die ter vervanging van de bestaande tekst strekt, voorzover nodig, ingevolge de richtlijn te notificeren.

De onderhavige bekendmaking is dan ook in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen genotificeerd.

### 2. De onderhavige bekendmaking

De bekendmaking strekt tot vervanging van bekendmaking no. 7/1989.

Deze bekendmaking bevat regels betreffende het aanbrengen van een bak op vaartuigen met een certificaat van deugdelijkheid voor het vaargebied II of groter.

Deze bekendmaking is oorspronkelijk vastgesteld bij Bekendmaking aan de Zeevisvaart no. 7/1989 (Stcrt. 1989, 213).

Gelet op de aanleiding tot de bekendmaking, treedt deze op zo kort mogelijke termijn in werking.