COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(91) 466 def. - SYN 369

Brussel, 27 november 1991

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende de minimumvoorschriften

inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van

vissersvaartuigen

Tiende bijzondere richtlijn

in de zin van Richtlijn 89/391/EEG

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen

1) RECHTSGROND

Het voorstel is gebaseerd op artikel 118 A van het EEG-Verdrag en heeft de vorm van een bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16 van Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk(1), in de bijlage waarvan de visserij uitdrukkelijk wordt vermeld.

De Commissie had er in haar mededeling over haar programma inzake de veiligheid, de hygiëne en de gezondheid op het werk(2) reeds op gewezen dat de visserijsector wegens de frequentie en de ernst van de ongevallen die zich er voordoen, een van de sectoren met een verhoogd risico is. De Raad heeft

---

(1) PB L 183 van 29.06.1989, blz. 1.

(2) PB C 28 van 03.02.1988, blz. 3.

overigens in zijn resolutie van 21 december 1987[3] akte genomen van de door de Commissie in genoemde mededeling in het vooruitzicht gestelde maatregelen. Het voorstel maakt deel uit van de geplande acties om aan de voltooiing van de interne markt een sociale dimensie te geven[4] en van de initiatieven die de Commissie in haar actieprogramma tot uitvoering van het Gemeenschapshandvest van de sociale grondrechten van de werkenden[5] heeft aangekondigd.

2) DOELSTELLINGEN VAN HET VOORSTEL

Met dit voorstel, dat betrekking heeft op alle schepen met een lengte van meer dan 12 meter, wat in de praktijk neerkomt op alle schepen die door meer dan een persoon worden bemand, wordt beoogd:

- voor de specifieke arbeidsplaatsen die vissersschepen zijn, minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid vast te stellen, aangezien vissersvaartuigen buiten de werkingssfeer van Richtlijn 89/654/EEG[6] van de Raad van 30.11.1989 (eerste bijzondere richtlijn) vallen;

---

(3) PB C 28 van 03.02.1988, blz. 1.

(4) Witboek - COM(85) 310 def.

(5) COM(89) 568 def.

(6) PB L 393 van 30.12.1989, blz. 1.

- uit het oogpunt van de veiligheid en de gezondheid aan boord betere arbeidsomstandigheden te bevorderen, enerzijds door rekening te houden met externe omstandigheden, met name weersomstandigheden, en anderzijds door de inachtneming van speciale minimumvoorschriften tijdens de taakuitvoering;

- te beantwoorden aan de tenuitvoerlegging in de visserijsector van het vrije verkeer van werknemers door de vaststelling van algemene opleidingscriteria, zowel ten aanzien van de veiligheid en de gezondheid aan boord en tijdens het gebruik van reddings- en overlevingsmiddelen, als met het oog op de verstrekking van een gedegen opleiding aan iedereen die het bevel over een schip kan krijgen;

- te bevorderen dat elk schip adequate reddings- en overlevingsmiddelen aan boord heeft en dat schepen die ver uit de kust varen, bovendien een middel aan boord hebben waarmee zij in geval van schipbreuk nauwkeurig kunnen worden gelokaliseerd;

- ten slotte aan boord het gebruik van aan de specifieke kenmerken van het werk op zee aangepaste persoonlijke beschermingsmiddelen te bevorderen.

3) HET VOORSTEL IN RELATIE TOT DE BESTAANDE NATIONALE VOORSCHRIFTEN EN INTERNATIONALE VERDRAGEN

a) Alle Lid-Staten die de zeevaart beoefenen, kennen voorschriften met betrekking tot de veiligheid en de gezondheid van de vissers.

De meeste van die voorschriften zijn afgeleid van internationale bepalingen:

- Internationaal Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor de beveiliging van mensenlevens op zee (1974);

- Protocol van 1978 bij het Internationale Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee;

- Verdrag nr. 125 van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) betreffende bekwaamheidsbewijzen voor vissers;

- Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen (IMO) (1977),

alsmede de door de IMO, ILO en FAO gezamenlijk opgestelde "Veiligheids- en gezondheidseisen ten aanzien van de bouw en uitrusting van vissersschepen" van 1974.

In dit verband zij erop gewezen dat Verdrag nr. 125 van de ILO en het Verdrag van Torremolinos slechts door een beperkt aantal Lid-Staten zijn geratificeerd en in intern recht omgezet (resp. 3 en 7). In de meeste wetgevingen wordt althans gedeeltelijk met een van beide teksten rekening gehouden. Verder zij nog vermeld dat het Verdrag van Torremolinos alleen van toepassing is op schepen met een lengte van meer dan 24 meter en dat het niet in werking is getreden vanwege het feit dat de landen die het geratificeerd hebben, te zamen een in de zin van genoemd verdrag onvoldoende tonnage vertegenwoordigen. Bovendien wordt overwogen het verdrag zodanig te herzien dat sommige van de bepalingen ervan alleen nog maar van toepassing zijn op schepen met een lengte van meer dan 55 meter.

Deze internationale teksten en bijgevolg de daarvan afgeleide bepalingen van intern recht in de Lid-Staten hebben trouwens hoofdzakelijk betrekking op de intrinsieke veiligheid van de schepen of de reddingsmiddelen. De veiligheid en de gezondheid op het werk spelen daarin echter slechts een ondergeschikte rol. Daarom wil de Commissie in de eerste plaats in die leemte voorzien.

Bovendien loopt het voorstel niet vooruit op de lopende werkzaamheden betreffende de herziening van het Verdrag van Torremolinos voor zover deze de werknemers ten minste een gelijkwaardig veiligheids- en beschermingsniveau garanderen. In dit verband behoudt de Commissie zich ieder recht van initiatief voor teneinde dit verdrag of soortgelijke

bepalingen op de meeste vissersschepen in de Gemeenschap toe te passen.

b) De nationale voorschriften van de Lid-Staten wijken dan ook sterk af van de bepalingen van dit voorstel. Een nadere bestudering van die voorschriften wijst bijvoorbeeld uit dat die in sommige Lid-Staten slechts van toepassing zijn op schepen die een bepaalde lengte overschrijden, een lengte die van de ene tot de andere Lid-Staat kan verschillen. Ten slotte kennen sommige Lid-Staten geen enkele specifieke bepaling voor bepaalde door dit voorstel bestreken aspecten, zoals de veiligheids- en gezondheidsopleiding van vissers.

c) Hoewel de bepalingen van het voorstel met betrekking tot de voorlichting, opleiding, raadpleging en medezeggenschap van de vissers enige voor de visserij specifieke elementen bevatten, zijn zij voor het overige ontleend aan Richtlijn 89/391/EEG en de bijzondere richtlijnen

89/654/EEG, 89/655/EEG[7], 89/656/EEG[8], 90/269/EEG[9], 90/270/EEG[10] en het huidige voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de minimumvoorschriften voor de veiligheids- en/of gezondheidssignalering op het werk[11].

De omzetting van deze bepalingen kan dus naar analogie plaatsvinden; de Lid-Staten die bovengenoemde richtlijnen al in nationaal recht hebben omgezet, beschikken dus over een zekere ervaring.

4) KENMERKEN VAN HET VOORSTEL

a) Het onderhavige voorstel is gebaseerd op artikel 118 A van het EEG-Verdrag. Uit dien hoofde beoogt het minimumvoorschriften inzake arbeidsveiligheid en -hygiëne op het betrokken gebied vast te stellen.

b) Teneinde rekening te houden met het juridische kader van Richtlijn 89/391/EEG, is dit een voorstel voor een bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16 van voornoemde richtlijn. Dit betekent dat een aantal overwegingen, de bepalingen inzake voorlichting, opleiding, raadpleging

---

(7) PB L 393 van 30.12.1989, blz. 13-17.

(8) PB L 393 van 30.12.1989, blz. 18.

(9) PB L 156 van 21.06.1990, blz. 9.

(10) PB L 156 van 21.06.1990, blz. 14.

(11) PB C 53 van 28.02.1991, blz. 46.

en medezeggenschap van de werknemers (i.c. de vissers), alsmede de slotbepalingen conform de overeenkomstige, reeds in Richtlijn 89/391/EEG en/of in de in punt 3, sub c), genoemde bijzondere richtlijnen voorkomende bepalingen zijn geformuleerd.

Om dezelfde redenen zijn ook de definities uit artikel 3 van Richtlijn 89/391/EEG op dit voorstel van toepassing en worden zij hier niet herhaald.

c) Het voorstel bevat in artikel 4 een bepaling voor het geval dat vissersschepen of de aan boord daarvan aanwezige uitrusting het voorwerp zouden zijn van een op artikel 100 A gebaseerde richtlijn, zulks teneinde de congruentie met de onderhavige richtlijn te waarborgen.

d) De voorgestelde minimumvoorschriften zijn overgenomen uit of gebaseerd op de in punt 3, sub a), genoemde internationale teksten. Het voorstel beoogt dus niet zozeer de introductie van nieuwe bepalingen, als wel de uitbreiding en harmonisering ervan. Gezien echter de leemten in de internationale teksten op het gebied van de veiligheid en de arbeidsomstandigheden in de visserij, zijn op deze punten nieuwe bepalingen ingevoerd. Deze hebben betrekking op de inrichting van de werkplekken, de taakorganisatie, de levensomstandigheden aan boord, alsmede op een adequate veiligheids- en gezondheidsopleiding van de vissers en een uitgebreidere opleiding op dit punt van iedereen die het

bevel over een schip kan krijgen.

5) RAADPLEGING VAN DE BETROKKEN PARTIJEN

De Commissie heeft deskundigen en vertegenwoordigers van de regeringen en werknemers- en werkgeversorganisaties geraadpleegd en bij de voorbereiding van het voorstel betrokken. In het bijzonder werd het Paritair Comité voor de sociale vraagstukken in de zeevisserij om commentaar verzocht. Daarmee is in dit voorstel rekening gehouden.

Het Raadgevend Comité voor de veiligheid, de hygiëne en de gezondheidsbescherming op de arbeidsplaats (opgericht bij Besluit 74/325/EEG van de Raad van 27.06.1974[12]) is geraadpleegd en heeft een over het geheel genomen gunstig advies uitgebracht, waarmee bij de opstelling van dit voorstel ook rekening is gehouden.

6) BESCHRIJVING VAN DE ARTIKELEN EN BIJLAGEN VAN HET VOORSTEL

- Artikel 1 en 2 bevatten algemene bepalingen, de doelstelling, de werkingssfeer en een aantal definities.

---

(12) PB L 185 van 09.07.1974, blz. 15.

- Artikel 3 tot en met 7 stellen de verplichtingen van de reders inzake veiligheid en gezondheid van de vissers vast:
  . bij de exploitatie van het schip (art. 3);
  . bij de inrichting ervan al naargelang het een nieuw schip (art. 4), een reeds uitgerust schip (art. 5) of een schip betreft dat wijzigingen ondergaat (art. 6);
  . bij het onderhoud (art. 7).

- Artikel 8 handelt over de voorlichting van de vissers op veiligheids- en gezondheidsgebied.

- Artikel 9 handelt over de opleiding van de vissers op het gebied van de veiligheid en de gezondheid.

- Artikel 10 betreft een uitgebreidere opleiding op veiligheids- en gezondheidsgebied voor iedereen die het bevel over een schip kan krijgen.

- Artikel 11 handelt over de raadpleging en medezeggenschap van de vissers.

- Artikel 12 heeft betrekking op de voor de aanpassing van de bijlagen te volgen procedure.

- Artikel 13 en 14 bevatten de slotbepalingen.

- In bijlage I worden minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid vastgesteld voor vissersschepen die na 1 januari 1995 voor de eerste maal worden gebruikt of na die datum wijzigingen of verbouwingen hebben ondergaan.

- Bijlage II bevat minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor reeds voor 1 januari 1995 uitgeruste schepen.

- Bijlage III bevat minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor reddings- en overlevingsmiddelen.

- In bijlage IV worden specifieke minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid vastgesteld voor op zee gebruikte persoonlijke beschermingsmiddelen.

VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD BETREFFENDE DE MINIMUMVOORSCHRIFTEN INZAKE VEILIGHEID EN GEZONDHEID BIJ HET WERK AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 118 A,

Gezien het voorstel van de Commissie, ingediend na raadpleging van het Raadgevend Comité voor de veiligheid, de hygiëne en de gezondheidsbescherming op de arbeidsplaats,

In samenwerking met het Europese Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat in de mededeling van de Commissie over haar programma inzake de veiligheid, de hygiëne en de gezondheid op het werk[1] maatregelen in het vooruitzicht worden gesteld om de veiligheid beter in het scheeps- en taakontwerp te integreren;

---

(1) PB C 28 van 3.2.1988. blz. 3.

Overwegende dat de Raad in zijn resolutie van 21 december 1987 betreffende de veiligheid, de hygiëne en de gezondheid op de arbeidsplaats(2) nota heeft genomen van het voornemen van de Commissie om hem minimumvoorschriften voor te leggen inzake de organisatie van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op de arbeidsplaats;

Overwegende dat naleving van de minimumvoorschriften die een grotere mate van veiligheid en gezondheid aan boord van vissersvaartuigen kunnen garanderen, een vereiste is voor het waarborgen van de veiligheid en gezondheid van de betrokken werknemers;

Overwegende dat als gevolg van de bijzonder zware arbeids- en levensomstandigheden aan boord van vissersschepen de frequentie van dodelijke ongevallen in de zeevisserij zeer hoog is;

Overwegende dat dit een bijzondere richtlijn is in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989(3) betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk; dat daarom de bepalingen van die richtlijn, onverminderd meer dwingende en/of specifieke bepalingen in de onderhavige richtlijn, volledig van toepassing zijn op het werk aan boord van vissersschepen;

Overwegende dat de op het gebied van de arbeidsveiligheid en -hygiëne reeds vastgestelde bijzondere richtlijnen, tenzij anders vermeld, ook op de zeevisserij van toepassing zijn en dat derhalve de bijzondere kenmerken van deze activiteit zo nodig nader omschreven dienen te worden, teneinde de toepassing van deze bijzondere richtlijnen te optimaliseren;

---

(2) PB C 28 van 3.2.1988, blz. 1.

(3) PB L 183 van 29.6.1989, blz. 1.

Overwegende dat de richtlijn van de Raad betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen[4] volledig van toepassing is op de zeevisserij;

Overwegende dat deze richtlijn een concrete bijdrage vormt tot de verwezenlijking van de sociale dimensie van de interne markt,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

---

(4) PB C 183 van 24.7.1990, blz. 6.

DOEL

Artikel 1

1) In deze richtlijn, die een bijzondere richtlijn is in de zin van artikel 16 van Richtlijn 89/391/EEG, worden de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid vastgesteld voor het werk aan boord van vissersschepen.

2) De bepalingen van Richtlijn 89/391/EEG zijn volledig van toepassing op het gehele in lid 1 bedoelde terrein, onverminderd meer dwingende en/of specifieke bepalingen in de onderhavige richtlijn.

DEFINITIE

Artikel 2

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- vissersschip (hierna "schip" te noemen): ieder vaartuig dat in een Lid-Staat is geregistreerd of onder de vlag van een Lid-Staat vaart en dat gebruikt wordt voor de vangst of verwerking van vis of andere levende rijkdommen van de zee, met een lengte tussen de loodlijnen gelijk aan of meer dan 12 meter;

- visser: iedere werknemer in de zin van artikel 3, sub a), van Richtlijn 89/391/EEG, die een activiteit aan boord van een vissersschip

uitoefent, alsmede iedere andere persoon die er zijn activiteit uitoefent en voor de uitoefening van die activiteit in een ondergeschikte relatie tot de kapitein van het schip staat;

- reder: de geregistreerde eigenaar van een schip, behalve wanneer het een bare-boat charter betreft, of indien het schip, op grond van een beheersovereenkomst, geheel of gedeeltelijk beheerd wordt door een andere natuurlijke of rechtspersoon dan de geregistreerde eigenaar; eventueel wordt de bare-boat-bevrachter of de natuurlijke of rechtspersoon die het schip beheert als de reder beschouwd.

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 3

De Lid-Staten nemen de nodige maatregelen opdat:

- de reders zich ervan vergewissen dat hun schepen onder verantwoordelijkheid van de kapitein gebruikt kunnen worden onder omstandigheden, in het bijzonder weersomstandigheden, die de veiligheid en de gezondheid van de vissers niet in gevaar brengen;
- bij de toepassing van artikel 8, lid 4, van Richtlijn 89/391/EEG rekening wordt gehouden met de eventuele gevaren waaraan de rest van de bemanning blootstaat;
- van de voorvallen op zee die gevolgen hebben of kunnen hebben voor de gezondheid en veiligheid van de vissers aan boord, uitvoerig verslag wordt uitgebracht aan de daartoe aangewezen maritieme autoriteit en zorgvuldig en gedetailleerd aantekening wordt gehouden in het scheepsjournaal, indien het bijhouden daarvan voor het soort schip in kwestie op grond van de geldende nationale wet- of regelgeving is vereist.

VOOR DE EERSTE MAAL GEBRUIKTE SCHEPEN

Artikel 4

Na 1 januari 1996 voor de eerste maal uitgeruste schepen moeten voldoen aan de in de bijlagen I en III opgenomen minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid.

De minimumvoorschriften in bijlage I zijn op de in de eerste alinea van dit artikel bedoelde schepen echter alleen van toepassing indien krachtens artikel 100 A van het Verdrag vastgestelde communautaire bepalingen ter zake, voor zover deze een ten minste gelijkwaardig beschermingsniveau garanderen, ontbreken.

REEDS IN GEBRUIK ZIJNDE SCHEPEN

Artikel 5

De voor 1 januari 1996 uitgeruste schepen moeten uiterlijk drie jaar na die datum aan de in de bijlagen II en III opgenomen minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voldoen.

WIJZIGINGEN VAN DE SCHEPEN

Artikel 6

Wanneer de schepen na 1 januari 1996 constructieve wijzigingen en/of verbouwingen ondergaan, moeten deze wijzigingen en/of verbouwingen in overeenstemming zijn met de desbetreffende minimumvoorschriften in de bijlagen I en III.

Artikel 7

De Lid-Staten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de reder, zulks ter bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers:

- zorg draagt voor het technisch onderhoud van de schepen, de installaties en inrichtingen, met name van de in de bijlagen I en II genoemde, en erop toeziet dat de geconstateerde gebreken die de veiligheid en de gezondheid van de vissers in gevaar kunnen brengen, zo snel mogelijk worden verholpen;
- ervoor zorgt dat de schepen en alle installaties en inrichtingen regelmatig worden schoongemaakt, teneinde voor adequate hygiënische omstandigheden te zorgen;
- erop toeziet dat de vereiste reddings- en overlevingsmiddelen bedrijfsklaar en in voor het aantal zich aan boord bevindende vissers toereikende hoeveelheden aan boord zijn, conform de specificaties in bijlage III;
- bij de toepassing van Richtlijn 89/656/EEG(5) rekening houdt met de in bijlage IV opgenomen specificaties betreffende persoonlijke beschermingsmiddelen.

VOORLICHTING VAN DE VISSERS

Artikel 8

Onverminderd het bepaalde in artikel 10 van Richtlijn 89/391/EEG, worden de vissers in kennis gesteld van alle maatregelen die met betrekking tot de veiligheid en de gezondheid aan boord genomen moeten worden.

---

(5) PB L 393 van 30.12.1989, blz. 18.

OPLEIDING VAN DE VISSERS

Artikel 9

Onverminderd artikel 12 van Richtlijn 89/391/EEG, dienen de vissers een adequate opleiding te ontvangen, met name in de vorm van duidelijke instructies, met betrekking tot de veiligheid en de gezondheid aan boord van schepen.

Deze opleiding dient met name aandacht te besteden aan het gebruik van de reddings- en overlevingsmiddelen, en, voor de betrokken vissers, aan het gebruik van het vistuig en de tractiesystemen, alsmede aan de verschillende signaleringsmethoden, met name door middel van gebaren.

UITGEBREIDE OPLEIDING

Artikel 10

Onverminderd artikel 5, lid 3, van de richtlijn van de Raad betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen, dient iedere persoon die het bevel over een schip kan krijgen, een gedegen opleiding te ontvangen inzake:

- de preventie van arbeidsongevallen aan boord,
- de stabiliteit van het schip en de handhaving hiervan in alle beladingsomstandigheden en tijdens het vissen.
- radionavigatie en radioverbindingen.

RAADPLEGING EN MEDEZEGGENSCHAP VAN DE VISSERS

Artikel 11

Overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 89/391/EEG worden de vissers en/of hun vertegenwoordigers geraadpleegd en hebben zij medezeggenschap omtrent de onder deze richtlijn en de bijlagen vallende aangelegenheden.

AANPASSING VAN DE BIJLAGEN

Artikel 12

De aanpassingen van louter technische aard van de bijlagen in verband met:

- de goedkeuring van richtlijnen betreffende technische harmonisatie en normalisatie inzake bepaalde onder deze richtlijn vallende aspecten,

en/of

- de technische vooruitgang, de ontwikkeling van de internationale regelingen of specificaties, of van de kennis op het gebied van de veiligheid en gezondheid aan boord van schepen,

geschieden volgens de procedure als omschreven in artikel 17 van Richtlijn 89/391/EEG.

SLOTBEPALINGEN

Artikel 13

1. De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 januari 1995 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

   Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied reeds hebben vastgesteld of vaststellen.

3. De Lid-Staten brengen om de vijf jaar aan de Commissie verslag uit over de praktische tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze richtlijn, onder vermelding van de standpunten van de sociale partners.

   Het Europese Parlement, de Raad, het Economisch en Sociaal Comité en het Raadgevend Comité voor de veiligheid, de hygiëne en de gezondheidsbescherming op de arbeidsplaats worden daarvan door de Commissie in kennis gesteld.

Artikel 14

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te

Voor de Raad

De Voorzitter

BIJLAGE I

MINIMUMVOORSCHRIFTEN INZAKE VEILIGHEID EN GEZONDHEID TEN AANZIEN VAN VOOR DE EERSTE MAAL GEBRUIKTE VISSERSVAARTUIGEN, ALS BEDOELD IN DE ARTIKELEN 4, 6 EN 7 VAN DE RICHTLIJN

1. **Opmerking vooraf**

De in deze bijlage opgenomen verplichtingen gelden telkens als de kenmerken van de arbeidsplaats of het werk, de omstandigheden of een risico zulks aan boord van een vissersschip vereisen.

2. **Stevigheid en stabiliteit**

2.1. De stevigheid van de romp, de opbouwen van de dekhuizen, de schachten, machines, trappen en andere constructies, en van de uitrusting moet zodanig zijn dat het schip bestand is tegen alle belastingen waaraan het tijdens het gebruik waarvoor het bestemd is, kan blootstaan.

2.2. De romp van schepen die op ijsroutes varen, moet verstevigd zijn al naargelang de navigatieomstandigheden en de voorziene exploitatiezone.

2.3. Elk schip dient onder de voorziene gebruiksomstandigheden in onbeschadigde toestand voldoende stabiliteit te bezitten en te behouden.

2.4. Iedere persoon die het bevel over een schip kan krijgen, moet op de hoogte zijn van de parameters die bepalend zijn voor de stabiliteit van het schip, teneinde deze onder alle beladingsomstandigheden en tijdens het vissen te kunnen handhaven. De gegevens met betrekking tot de stabiliteitseigenschappen van het schip dienen aan boord aanwezig te zijn en voor de wachtslieden ter inzage te liggen.

3. Elektrische installatie

De elektrische installatie moet zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij geen enkel gevaar oplevert en:

- de bemanning en het schip beschermt tegen elektrocutiegevaar;
- de stroomvoorziening verzorgt die nodig is om het schip in normale bedrijfs- en verblijfsomstandigheden te houden zonder gebruikmaking van de noodstroomvoorziening;
- de stroomvoorziening verzorgt die nodig is voor de veiligheid wanneer de hoofdstroomvoorziening uitvalt.

Er dient gezorgd te worden voor een buiten de machinekamer ondergebrachte noodstroomvoorziening, die ook bij brand of andere storingen in de hoofdstroomvoorziening blijft functioneren.

Teneinde reddingsoperaties mogelijk te maken, moeten met de noodstroomvoorziening de volgende installaties gedurende ten minste drie uur gelijktijdig kunnen worden gevoed:

- de in geval van nood vereiste interne communicatieapparatuur, branddetectiesystemen en seinapparatuur;

- de navigatielichten, indien deze uitsluitend op stroom werken, en de noodverlichting aan boord;
- de brandpompen en de lenspomp, indien aanwezig.

Het hoofd- en noodschakelbord moeten op verschillende plaatsen worden aangebracht, zodat zij bij een ongeval niet tegelijk aan water of vuur blootgesteld kunnen worden.

4. Vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen

4.1. Vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen moeten vrij gehouden worden en via de kortst mogelijke weg naar het open dek of een veiligheidszone leiden en vandaar naar het reddingsvaartuig, zodat de vissers hun werkplek of accommodatieruimten snel en veilig kunnen ontruimen.

4.2. Het aantal, de lokatie en de afmetingen van de vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen zijn afhankelijk van het maximumaantal personen dat zich aan boord van het schip kan ophouden.

4.3. De dichtheid tegen weer en wind, de waterdichtheid en de brandwerendheid van de nooddeuren en andere nooduitgangen moeten aan hun plaats en hun specifieke functie zijn aangepast.

Nooddeuren moeten van beide zijden gemakkelijk en onmiddellijk kunnen worden geopend door iedereen die ze in geval van nood zou moeten gebruiken.

4.4. De markering van de specifieke vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen moet in overeenstemming zijn met de op Richtlijn

77/576/EEG[6] gebaseerde nationale voorschriften.

De daartoe gebruikte aanduidingen moeten op de juiste plaatsen zijn aangebracht en duurzaam zijn.

4.5. De vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen alsook de andere wegen en de deuren die daar toegang toe geven, mogen niet door voorwerpen zijn geblokkeerd, zodat zij steeds onbelemmerd kunnen worden gebruikt.

4.6. Voor het geval de verlichting uitvalt, moeten de vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen die verlichting behoeven, met een voldoende sterke noodverlichting zijn uitgerust.

5. **Branddetectie en -bestrijding**

5.1. Afhankelijk van de afmetingen en het gebruik van het vaartuig, de daarop aanwezige uitrusting, de fysische en chemische kenmerken van de aanwezige stoffen, produkten en materialen, alsmede het maximumaantal personen dat zich er kan ophouden, moeten de bemanningsverblijven, de werkplekken binnen en zo nodig het visruim zijn uitgerust met passende brandbestrijdingsmiddelen en, waar nodig, met branddetectors en alarmsystemen.

5.2. Niet-automatische brandbestrijdingsmiddelen moeten gemakkelijk toegankelijk en te bedienen zijn.

---

(6) PB L 229 van 7.9.1977, blz. 12.

De markering ervan moet in overeenstemming zijn met de op Richtlijn 77/576/EEG gebaseerde nationale voorschriften.

De daartoe gebruikte aanduidingen moeten op de juiste plaatsen zijn aangebracht en duurzaam zijn.

6. **Ventilatie in gesloten werkruimten**

In gesloten werkruimten moet ervoor worden gezorgd dat er, gelet op de werkmethoden en de door de vissers te leveren lichamelijke inspanningen, voldoende verse lucht aanwezig is.

Indien een luchtverversingsinstallatie wordt gebruikt, moet deze altijd bedrijfsklaar zijn.

Storingen moeten door een controlesysteem worden gemeld als dat noodzakelijk is voor de gezondheid van de vissers.

7. **Temperatuur in de ruimten**

De temperatuur in de accommodatie-, werk-, sanitaire en eerstehulpruimten moet op de specifieke bestemming van deze ruimten zijn afgestemd.

8. **Natuurlijke en kunstmatige verlichting van de werkplekken**

8.1. De werkplekken moeten zoveel mogelijk voldoende daglicht ontvangen en uitgerust zijn met aan de omstandigheden in de visserij aangepaste kunstverlichting die de veiligheid en de gezondheid van de vissers en de navigatie van andere schepen niet in gevaar brengt.

8.2. De verlichtingsinstallaties in werkruimten, bij trappen en ladders, en in gangen moeten zodanig zijn aangebracht dat de verlichting voor de vissers geen ongevallenrisico oplevert en de navigatie van het vaartuig er geen hinder van ondervindt.

8.3. Werkplekken waar vissers bij het uitvallen van de kunstverlichting aan bijzondere risico's zijn blootgesteld, moeten met een voldoende sterke noodverlichting zijn uitgerust.

9. Vloeren, wandbeschot en plafonds in ruimten

9.1. De vloeren in ruimten moeten van een slipvrije bekleding zijn voorzien en vrij van obstakels worden gehouden.

De warmte- en geluidsisolatie van ruimten waar werkplekken zijn ingericht, moet, gelet op de aard van het werk en de lichamelijke activiteit van de vissers, toereikend zijn.

9.2. Het oppervlak van vloeren, wanden en plafonds in de ruimten moet zodanig zijn dat het kan worden schoongemaakt en onderhouden teneinde voor adequate hygiënische omstandigheden te zorgen.

10. Deuren

10.1. De plaats en het aantal van de deuren in waterdichte schotten en tegen weer en wind dichte gesloten bovenbouwen moeten worden beperkt tot het minimum dat verenigbaar is met de algemene inrichting en operationele behoeften van het vissersvaartuig; de openingen moeten voorzien zijn van adequate afsluitingen.

10.2. Deuren en, indien onvermijdelijk, schuifdeuren in het bijzonder mogen met name bij slecht weer en bij ruwe zee geen ongevallenrisico voor de werknemers opleveren.

11. **Wegen - gevarenzones**

11.1. Gangen, schachten, de buitenste delen van dekhuizen en in het algemeen alle wegen moeten voorzien zijn van relingen, leuningen, veiligheidslijnen of andere middelen ter waarborging van de veiligheid van de bemanning tijdens haar werkzaamheden aan boord.

Verkeerszones boven en onder aan ladders en trappen moeten van een slipvrije bekleding zijn voorzien.

11.2. Vaste ladders en trappen moeten voldoende bemeten en sterk zijn en voorzien zijn van slipvrije sporten en treden en van leuningen. Als de ladder op het bovendek in een schacht uitkomt, moet er een bordes aanwezig zijn. Als de ladder uitkomt in een opening in het bovendek, moeten de leuningen doorlopen in een reling die de opening op het bovendek afschermt.

11.3. Als er gevaar bestaat dat de vissers door een opening in het dek of van een dek op een lager gelegen dek vallen, dienen er adequate beschermingsvoorzieningen te worden getroffen, indien mogelijk in de vorm van een in ieder geval meer dan 1 meter hoge reling.

11.4. Op alle gevaarlijke delen van het werkdek moeten doelmatige verschansingen van voldoende hoogte worden aangebracht teneinde de

bemanning te beschermen tegen dekwater, gelet op de toestand van de zee en de weersomstandigheden waarin het vaartuig gebruikt kan worden. In deze verschansingen moeten spuigaten of andere, soortgelijke voorzieningen zijn aangebracht voor een snelle afvoer van het water.

De hoogte van vaste verschansingen dient zodanig te zijn dat de vissers tegen overboord vallen beschermd zijn, en moet in ieder geval meer dan 750 mm bedragen.

Indien verschansingen van die hoogte op enig deel van het dek echter een belemmering kunnen vormen voor de visvangst, moeten andere voorzieningen worden getroffen om hetzelfde veiligheidsniveau te garanderen.

11.5. Zich boven het dek bevindende installaties die moeten worden bediend of waaraan onderhoud moet worden uitgevoerd, moeten op zodanige wijze toegankelijk zijn dat de veiligheid van de bemanning gewaarborgd is. Er moeten relingen of vergelijkbare beschermingsmiddelen van voldoende hoogte worden aangebracht teneinde vallen te voorkomen.

11.6. Op hektrawlers met een slipway dient deze laatste afgesloten te kunnen worden met een deur of andere beveiliging van dezelfde hoogte als de aangrenzende verschansing, teneinde de vissers te beschermen tegen over het hek binnendringend water en tegen vallen op de slipway. Deze deur of andere voorziening dient gemakkelijk geopend en gesloten te kunnen worden, bij voorkeur via afstandsbediening, mag alleen open staan als het net wordt gehaald, en moet gesloten kunnen worden zodra de trawl aan boord is.

12. Inrichting van de werkruimten

12.1. De plaatsen waar het vistuig wordt opgeslagen en de vangst wordt verwerkt, de machinekamer, de werkruimten, de kombuis en andere werkzones moeten van een slipvrije vloerbekleding zijn voorzien.

12.2. De werkzones moeten vrij gehouden worden, afgeschermd zijn tegen binnendringend zeewater en de vissers adequate bescherming bieden tegen aan boord of overboord vallen.

De vangstverwerkingszones moeten voldoende ruim bemeten zijn, zowel qua hoogte als qua oppervlakte.

12.3. De bediening van de voortstuwingsmotoren van het schip dient plaats te vinden vanuit een van de motorkamer gescheiden, thermisch en akoestisch geïsoleerde ruimte die buiten de motorkamer om toegankelijk is.

12.4. De bedieningsorganen van de tractiesystemen moeten op een voldoende ruime plaats zijn aangebracht teneinde het bedieningspersoneel in staat te stellen ongehinderd te werken.

De tractiesystemen moeten bovendien voorzien zijn van automatische stopinrichtingen voor het geval dat zij niet conform hun bestemming worden gebruikt, en van noodstopvoorzieningen.

12.5. De bedieningsman aan de tractiesystemen dient goed zicht te hebben op de systemen en op de mensen aan het werk.

Ook als de tractiesystemen vanaf de brug worden bediend, moet de bedieningsman goed zicht hebben op de mensen aan het werk, hetzij rechtstreeks, hetzij via een ander geschikt medium.

12.6. Voor de communicatie tussen de brug en het werkdek moet van een betrouwbaar communicatiesysteem gebruik worden gemaakt.

12.7. Onafgeschermde kabel- en trawlijntrajecten en bewegende machinedelen moeten door het aanbrengen van beschermende voorzieningen tot een minimum worden beperkt.

Er moeten voorzieningen worden aangebracht ter beperking van de beweging van massa's, met name op trawlers:
- voorzieningen voor het blokkeren van de visborden,
- voorzieningen ter beperking van de slingerbewegingen van de netkuil.

13. Accommodatie

13.1. De plaats, de constructie, de warmte- en geluidsisolatie en de inrichting van de bemanningsverblijven, dienstruimten en de toegangen daartoe moeten adequate bescherming bieden tegen het weer en de zee, trillingen, de effecten van versnellingen, en luchtjes van andere ruimten die de vissers tijdens hun rustperiode kunnen hinderen. Er moeten passende maatregelen worden genomen voor de bescherming van niet-rokers tegen hinder door tabaksrook.

13.2. De accommodatieruimten moeten goed worden geventileerd zodat de constante aanvoer van verse lucht gewaarborgd is en condens wordt voorkomen.

In de bemanningsverblijven dient voor adequate verlichting te worden gezorgd door middel van:

- adequate normale algemene verlichting,
- gedempte algemene verlichting om te vermijden dat de vissers in hun rust gestoord worden,
- plaatselijke verlichting in elke kooi.

13.3. Kombuis en kantine moeten voldoende ruim bemeten, goed verlicht en geventileerd en gemakkelijk schoon te houden zijn.

Er dient een voldoende ruim bemeten provisiekamer aanwezig te zijn, die door middel van ventilatie koel en droog moet worden gehouden.

Er moeten koelkasten of andere gekoelde voedselopslagvoorzieningen aanwezig zijn.

14. Sanitaire voorzieningen

Op schepen met bemanningsverblijven moeten douches met warmwatervoorziening aanwezig zijn. De sanitaire voorzieningen, wastafels en zo nodig douches, moeten op de juiste wijze geïnstalleerd, uitgerust en geventileerd zijn. Er dienen toiletten aanwezig te zijn. Deze moeten in een van de overige sanitaire faciliteiten gescheiden ruimte zijn ondergebracht. De sanitaire installaties moeten vanuit de bemanningsverblijven toegankelijk zijn zonder dat men via het dek hoeft te passeren.

15. Valrepen en loopplanken

Er moet een valreep, loopplank of vergelijkbare voorziening aanwezig zijn waarmee veilig aan boord kan worden gegaan.

16. **Lawaai**

Onverminderd de op Richtlijn 86/188/EEG(7) gebaseerde nationale voorschriften die op de werknemers tijdens het werk van toepassing zijn, moet het lawaai in de accommodatieruimten (met name de hutten) en in de sanitaire installaties beperkt worden tot een niveau dat verenigbaar is met de functie van deze ruimten.

---

(7) PB L 137 van 24.5.1986.

BIJLAGE II

MINIMUMVOORSCHRIFTEN INZAKE VEILIGHEID EN GEZONDHEID TEN AANZIEN VAN REEDS IN GEBRUIK ZIJNDE VISSERSVAARTUIGEN, ALS BEDOELD IN DE ARTIKELEN 5 EN 7 VAN DE RICHTLIJN

1. **Opmerking vooraf**

De in deze bijlage opgenomen verplichtingen gelden telkens als de kenmerken van de arbeidsplaats of het werk, de omstandigheden of een risico zulks aan boord van een vissersschip vereisen.

2. **Stevigheid en stabiliteit**

2.1. De stevigheid van de romp, de opbouwen van de dekhuizen, de schachten, machines, trappen en andere constructies, en van de uitrusting moet zodanig zijn dat het schip bestand is tegen alle belastingen waaraan het tijdens het gebruik waarvoor het bestemd is, kan blootstaan.

2.2. De romp van schepen die op ijsroutes varen, moet verstevigd zijn al naargelang de navigatieomstandigheden en de voorziene exploitatiezone.

2.3. Elk schip dient onder de voorziene gebruiksomstandigheden in onbeschadigde toestand voldoende stabiliteit te bezitten en te behouden.

2.4. Iedere persoon die het bevel over een schip kan krijgen, moet op de hoogte zijn van de parameters die bepalend zijn voor de stabiliteit van het schip, teneinde deze onder alle beladingsomstandigheden en tijdens

het vissen te kunnen handhaven. De gegevens met betrekking tot de stabiliteitseigenschappen van het schip dienen aan boord aanwezig te zijn en voor de wachtslieden ter inzage te liggen.

3. Elektrische installatie

De elektrische installatie moet zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij geen enkel gevaar oplevert en:

- de bemanning en het schip beschermt tegen elektrocutiegevaar;
- de stroomvoorziening verzorgt die nodig is om het schip in normale bedrijfs- en verblijfsomstandigheden te houden zonder gebruikmaking van de noodstroomvoorziening;
- de stroomvoorziening verzorgt die nodig is voor de veiligheid wanneer de hoofdstroomvoorziening uitvalt.

Er dient gezorgd te worden voor een buiten de machinekamer ondergebrachte noodstroomvoorziening, die ook bij brand of andere storingen in de hoofdstroomvoorziening blijft functioneren.

Teneinde reddingsoperaties mogelijk te maken, moeten met de noodstroomvoorziening de volgende installaties gedurende ten minste drie uur gelijktijdig kunnen worden gevoed:

- de in geval van nood vereiste interne communicatieapparatuur, branddetectiesystemen en seinapparatuur;
- de navigatielichten, indien deze uitsluitend op stroom werken, en de noodverlichting aan boord;
- de brandpompen en de lenspomp, indien aanwezig.

Het hoofd- en noodschakelbord moeten op verschillende plaatsen worden aangebracht, zodat zij bij een ongeval niet tegelijk aan water of vuur blootgesteld kunnen worden.

4. Vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen

4.1. Vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen moeten vrij gehouden worden en via de kortst mogelijke weg naar het open dek of een veiligheidszone leiden en vandaar naar het reddingsvaartuig, zodat de vissers hun werkplek of accommodatieruimten snel en veilig kunnen ontruimen.

4.2. Het aantal, de lokatie en de afmetingen van de vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen zijn afhankelijk van het maximumaantal personen dat zich aan boord van het schip kan ophouden.

4.3. De dichtheid tegen weer en wind, de waterdichtheid en de brandwerendheid van de nooddeuren en andere nooduitgangen moeten aan hun plaats en hun specifieke functie zijn aangepast.

Nooddeuren moeten van beide zijden gemakkelijk en onmiddellijk kunnen worden geopend door iedereen die ze in geval van nood zou moeten gebruiken.

4.4. De markering van de specifieke vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen moet in overeenstemming zijn met de op Richtlijn 77/576/EEG gebaseerde nationale voorschriften.

De daartoe gebruikte aanduidingen moeten op de juiste plaatsen zijn aangebracht en duurzaam zijn.

4.5. De vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen alsook de andere wegen en de deuren die daar toegang toe geven, mogen niet door voorwerpen zijn geblokkeerd, zodat zij steeds onbelemmerd kunnen worden gebruikt.

4.6. Voor het geval de verlichting uitvalt, moeten de vluchtwegen, ontsnappingsvoorzieningen en nooduitgangen die verlichting behoeven, met een voldoende sterke noodverlichting zijn uitgerust.

5. Branddetectie en -bestrijding

5.1. Afhankelijk van de afmetingen en het gebruik van het vaartuig, de daarop aanwezige uitrusting, de fysische en chemische kenmerken van de aanwezige stoffen, produkten en materialen, alsmede het maximumaantal personen dat zich er kan ophouden, moeten de bemanningsverblijven, de werkplekken binnen en zo nodig het visruim zijn uitgerust met passende brandbestrijdingsmiddelen en, waar nodig, met branddetectors en alarmsystemen.

5.2. Niet-automatische brandbestrijdingsmiddelen moeten gemakkelijk toegankelijk en te bedienen zijn.

De markering ervan moet in overeenstemming zijn met de op Richtlijn 77/576/EEG gebaseerde nationale voorschriften.

De daartoe gebruikte aanduidingen moeten op de juiste plaatsen zijn aangebracht en duurzaam zijn.

6. **Ventilatie in gesloten werkruimten**

In gesloten werkruimten moet ervoor worden gezorgd dat er, gelet op de werkmethoden en de door de vissers te leveren lichamelijke inspanningen, voldoende verse lucht aanwezig is.

Indien een luchtverversingsinstallatie wordt gebruikt, moet deze altijd bedrijfsklaar zijn.

7. **Temperatuur in de ruimten**

De temperatuur in de accommodatie-, werk-, sanitaire en eerstehulpruimten moet op de specifieke bestemming van deze ruimten zijn afgestemd.

8. **Natuurlijke en kunstmatige verlichting van de werkplekken**

8.1. De werkplekken moeten zoveel mogelijk voldoende daglicht ontvangen en uitgerust zijn met aan de omstandigheden in de visserij aangepaste kunstverlichting die de veiligheid en de gezondheid van de vissers en de navigatie van andere schepen niet in gevaar brengt.

8.2. De verlichtingsinstallaties in werkruimten, bij trappen en ladders, en in gangen moeten zodanig zijn aangebracht dat de verlichting voor de vissers geen ongevallenrisico oplevert en de navigatie van het vaartuig er geen hinder van ondervindt.

8.3. Werkplekken waar vissers bij het uitvallen van de kunstverlichting aan bijzondere risico's zijn blootgesteld, moeten met een voldoende sterke noodverlichting zijn uitgerust.

9. **Vloeren, wandbeschot en plafonds in ruimten**

9.1. De vloeren in ruimten moeten van een slipvrije bekleding zijn voorzien en vrij van obstakels worden gehouden.

De warmte- en geluidsisolatie van ruimten waar werkplekken zijn ingericht, moet, gelet op de aard van het werk en de lichamelijke activiteit van de vissers, toereikend zijn.

9.2. Het oppervlak van vloeren, wanden en plafonds in de ruimten moet zodanig zijn dat het kan worden schoongemaakt en onderhouden teneinde voor adequate hygiënische omstandigheden te zorgen.

10. **Deuren**

10.1. De plaats en het aantal van de deuren in waterdichte schotten en tegen weer en wind dichte gesloten bovenbouwen moeten worden beperkt tot het minimum dat verenigbaar is met de algemene inrichting en operationele behoeften van het vissersvaartuig; de openingen moeten voorzien zijn van adequate afsluitingen.

10.2. Deuren en, indien onvermijdelijk, schuifdeuren in het bijzonder mogen met name bij slecht weer en bij ruwe zee geen ongevallenrisico voor de werknemers opleveren.

11. **Wegen - gevarenzones**

11.1. Gangen, schachten, de buitenste delen van dekhuizen en in het algemeen alle wegen moeten voorzien zijn van relingen, leuningen, veiligheidslijnen of andere middelen ter waarborging van de veiligheid van de bemanning tijdens haar werkzaamheden aan boord.

Verkeerszones boven en onder aan ladders en trappen moeten van een slipvrije bekleding zijn voorzien.

11.2. Vaste ladders en trappen moeten voldoende bemeten en sterk zijn en voorzien zijn van slipvrije sporten en treden en van leuningen. Als de ladder op het bovendek in een schacht uitkomt, moet er een bordes aanwezig zijn. Als de ladder uitkomt in een opening in het bovendek, moeten de leuningen doorlopen in een reling die de opening op het bovendek afschermt.

11.3. Als er gevaar bestaat dat de vissers door een opening in het dek of van een dek op een lager gelegen dek vallen, dienen er adequate beschermingsvoorzieningen te worden getroffen, indien mogelijk in de vorm van een in ieder geval meer dan 1 meter hoge reling.

11.4. Op alle gevaarlijke delen van het werkdek moeten doelmatige verschansingen van voldoende hoogte worden aangebracht teneinde de bemanning te beschermen tegen dekwater, gelet op de toestand van de zee en de weersomstandigheden waarin het vaartuig gebruikt kan worden. In deze verschansingen moeten spuigaten of andere, soortgelijke voorzieningen zijn aangebracht voor een snelle afvoer van het water.

De hoogte van vaste verschansingen dient zodanig te zijn dat de vissers tegen overboord vallen beschermd zijn, en moet in ieder geval meer dan 750 mm bedragen.

Indien verschansingen van die hoogte op enig deel van het dek echter een belemmering kunnen vormen voor de visvangst, moeten andere voorzieningen worden getroffen om hetzelfde veiligheidsniveau te garanderen.

12. Inrichting van de werkruimten

12.1. De plaatsen waar het vistuig wordt opgeslagen en de vangst wordt verwerkt, de machinekamer, de werkruimten, de kombuis en andere werkzones moeten van een slipvrije vloerbekleding zijn voorzien.

12.2. De werkzones moeten vrij gehouden worden, afgeschermd zijn tegen binnendringend zeewater en de vissers adequate bescherming bieden tegen aan boord of overboord vallen.

De vangstverwerkingszones moeten voldoende ruim bemeten zijn, zowel qua hoogte als qua oppervlakte.

12.3. Wanneer de scheepsconstructie zulks toelaat, moeten de bedieningsorganen van de tractiesystemen op een voldoende ruime plaats zijn aangebracht teneinde het bedieningspersoneel in staat te stellen ongehinderd te werken.

De tractiesystemen moeten bovendien voorzien zijn van automatische stopinrichtingen voor het geval dat zij niet conform hun bestemming worden gebruikt, en van noodstopvoorzieningen.

12.4. Wanneer de scheepsconstructie zulks toelaat, dient de bedieningsman aan de tractiesystemen goed zicht te hebben op de systemen en op de mensen aan het werk.

Ook als de tractiesystemen vanaf de brug worden bediend, moet de bedieningsman goed zicht hebben op de mensen aan het werk, hetzij rechtstreeks, hetzij via een ander geschikt medium.

12.5. Voor de communicatie tussen de brug en het werkdek moet van een betrouwbaar communicatiesysteem gebruik worden gemaakt.

12.6. Onafgeschermde kabel- en trawlijntrajecten en bewegende machinedelen moeten door het aanbrengen van beschermende voorzieningen tot een minimum worden beperkt.

Er moeten voorzieningen worden aangebracht ter beperking van de beweging van massa's, met name op trawlers:

- voorzieningen voor het blokkeren van de visborden,
- voorzieningen ter beperking van de slingerbewegingen van de netkuil.

13. Accommodatie

13.1. De bemanningsverblijven moeten zodanig zijn ingericht dat lawaai, trillingen, de effecten van versnellingen en luchtjes uit andere ruimten tot een minimum worden beperkt; er moet voor adequate verlichting gezorgd worden.

13.2. Er moeten koelkasten of andere gekoelde voedselopslagvoorzieningen aanwezig zijn.

13.3. Een toilet en wastafel en, indien mogelijk, een douche, moeten op de juiste wijze geïnstalleerd en geventileerd zijn.

14. Valrepen en loopplanken

Er moet een valreep, loopplank of vergelijkbare voorziening aanwezig zijn waarmee veilig aan boord kan worden gegaan.

BIJLAGE III

MINIMUMVOORSCHRIFTEN INZAKE VEILIGHEID EN GEZONDHEID TEN AANZIEN VAN DE REDDINGS- EN OVERLEVINGSMIDDELEN ALS BEDOELD IN DE ARTIKELEN 4, 5, 6 EN 7

1. Vissersvaartuigen die meer dan 20 zeemijl uit de kust varen, moeten zijn uitgerust met een op de internationale noodfrequentie van 406,025 MHz werkend radiobaken voor noodgevallen, dat onder invloed van de hydrostatische druk wordt uitgezet en is uitgerust met een codeersysteem volgens de roepletters van het schip. Dit radiobaken moet gemakkelijk over te brengen zijn op een reddingsvaartuig.

2. Aan elk boord moeten voldoende reddingsvlotten of -sloepen aanwezig zijn om plaats te bieden aan alle zich aan boord bevindende personen, en zij moeten op zodanige plaatsen zijn aangebracht en bevestigd dat zij veilig en eenvoudig te water kunnen worden gelaten, zonder dat daarbij hinder wordt ondervonden van verticale of horizontale obstakels; zij moeten voorts gemakkelijk, snel en veilig toegankelijk zijn.

3. Reddingsvlotten en -sloepen moet zodanig zijn uitgerust dat snel aan boord kan worden gegaan en dat hun positie zowel overdag als 's nachts met het oog of op de radar gemakkelijk te bepalen is. De uitrusting dient te omvatten:

- een bootshaak (niet bij opblaasbare reddingsmiddelen) en touwen,

- roeiriemen en -dollen (ook reserveriemen en -dollen),
- voedselreserves en een zoetwatervoorraad die toereikend zijn voor drie dagen,
- overlevingsinstructies en adequaat overlevingsmateriaal,
- een waterdichte medicijnkist, conform de minimumvoorschriften voor categorie D in bijlage II van de richtlijn van de Raad betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen.

Reddingssloepen moeten ten minste om de drie maanden bij wijze van proef te water worden gelaten.

4. Reddingsboeien, reddingsvesten en overlevingspakken moeten in voldoende aantallen beschikbaar en gemakkelijk en snel toegankelijk zijn. In de buurt van de overlevingspakken moeten leuningen of handgrepen aangebracht zijn om het aantrekken ervan te vergemakkelijken.

BIJLAGE IV

MINIMUMVOORSCHRIFTEN INZAKE VEILIGHEID EN GEZONDHEID TEN AANZIEN VAN DE PERSOONLIJKE BESCHERMINGSMIDDELEN ALS BEDOELD IN ARTIKEL 7

1. Als collectieve beschermingsmiddelen zoals verschansingen, relingen, ladderkooien en leuningen geen aanvaardbare bescherming bieden, moet voor de op het gladdek verrichte werkzaamheden een werkjas met reservedrijfvermogen en een geïntegreerd veiligheidsharnas worden gebruikt.

2. Als of over kleding gedragen persoonlijke beschermingsmiddelen moeten in felle kleuren zijn uitgevoerd, die goed afsteken tegen het mariene milieu en in het donker goed zichtbaar zijn.

3. Ter bescherming van hoofd en ogen gebruikte persoonlijke beschermingsmiddelen moeten stevig op het hoofd kunnen worden bevestigd.

DEEL I: FINANCIËLE CONSEQUENTIES

1. TITEL VAN DE MAATREGEL: Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen

2. BETROKKEN BEGROTINGSLIJNEN

B3-4310: Maatregelen op het gebied van de bescherming van de gezondheid, hygiëne en veiligheid op de arbeidsplaats, met inbegrip van specifieke maatregelen ter voltooiing van de interne markt.

A-2510: Comités die moeten worden geraadpleegd (het in artikel 17 van Richtlijn 89/391/EEG bedoelde Comité "Aanpassing").

A-2531: Raadgevend Comité voor de veiligheid, de hygiëne en de gezondheidsbescherming op de arbeidsplaats.

3. RECHTSGROND

Artikel 118 A van het EEG-Verdrag.

4. BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

4.1. Specifieke doelstellingen van de maatregel

4.1.1. Doelstellingen van het voorstel voor een richtlijn

Het voorstel beoogt:

. uit het oogpunt van de veiligheid en de gezondheid aan boord van vissersschepen betere arbeidsomstandigheden te bevorderen;
. de risico's die uit het vrij verkeer van werknemers kunnen voortvloeien, te ondervangen;
. te bevorderen dat elk schip adequate reddings- en overlevingsmiddelen aan boord heeft en dat aan de specifieke kenmerken van het werk op zee aangepaste persoonlijke beschermingsmiddelen worden gebruikt.

4.1.2. Kenmerken van het voorstel voor een richtlijn (met name die waaraan financiële consequenties verbonden zijn)

4.1.2.1. Het voorstel, en met name de bijlagen, dient te worden aangepast en aangevuld om bepaalde aspecten van de veiligheids- en/of gezondheidssignalering te verduidelijken of verder uit te werken.

4.1.2.2. Het voorstel bepaalt dat de Lid-Staten de Commissie mededeling doen van de bepalingen van intern recht die zij ter uitvoering van de richtlijn hebben vastgesteld, en verslag uitbrengen over de tenuitvoerlegging van de richtlijn.

4.1.2.3. Het voorstel voorziet voorts in een comité dat de Commissie bij de aanvullende werkzaamheden bijstaat.

De financiële consequenties zijn gelegen in de vastgestelde en nog vast te stellen aanvullende maatregelen.

4.2. Duur

Onbepaald.

4.3. Door de maatregel beoogde populatie

De zeevisserijkringen.

5. INDELING VAN DE UITGAVE

5.1. Niet-verplichte uitgave.

6. AARD VAN DE UITGAVEN

6.1. Financiering voor 100%.

7. FINANCIËLE CONSEQUENTIES

7.1. Berekeningsmethode

7.1.1. Aard van de na goedkeuring van de richtlijn te verrichten bijkomende werkzaamheden

a) controle op de toepassing van de richtlijn door de Lid-Staten

b) herziening van de bijlagen

c) raadpleging van deskundigen

d) werkzaamheden van het Comité "Aanpassing"

e) raadpleging van het Raadgevend Comité voor de veiligheid, de hygiëne en de gezondheidsbescherming op de arbeidsplaats.

7.1.2. Uit 7.1.1. voortvloeiende werkzaamheden met financiële consequenties

Het betreft hier:

* studieopdrachten en/of overeenkomsten tot het verrichten van diensten voor:
  - de vergelijking en beoordeling van de door de Commissie ontvangen informatie,
  - de bestudering van de problemen in verband met het functioneren van de richtlijn,
  - de bestudering van de problemen in verband met de bijlagen en de voorbereiding van de aanpassingen van de bijlagen bij de richtlijn.

* kosten voor vergaderingen met deskundigen

* huishoudelijke uitgaven van het Comité "Aanpassing"

* kosten van raadpleging van het Raadgevend Comité voor de veiligheid, de hygiëne en de gezondheidsbescherming op de arbeidsplaats.

7.1.3. Berekening van de uitgaven

Aangezien alleen de aard, doch niet de omvang van de bijkomende werkzaamheden bekend is, is een exacte raming van de uitgaven niet mogelijk.

De kosten zijn berekend op basis van de eenheid "manmaand"; deze eenheid bedraagt op het ogenblik 4.000 ecu.

De kosten voor de convocatie van een regeringsdeskundige zijn geraamd op 420 ecu en van een niet-regeringsdeskundige op 545 ecu (voor een dag). De uitgaven zullen over een aantal jaren worden gespreid en geleidelijk stijgen. De in 7.3. vermelde bedragen zijn globale ramingen.

Wat post A-2510 (Comité "Aanpassing") betreft, is het bedrag bestemd voor de convocatie van deskundigen van groep 3 (regeringsdeskundigen), en wel tweemaal in 1994 en vervolgens driemaal per jaar vanaf 1995.

Wat post A-2531 (Raadgevend Comité) betreft, is het bedrag bestemd voor de convocatie van twee vergaderingen per jaar van een ad hoc-groep, bestaande uit twaalf leden, waarvan vier regeringsdeskundigen. De ad hoc-groep komt vanaf 1995 bijeen.

7.2.

7.3. Vastleggings- en betalingskredieten per jaar

Post B3-4310

De voor deze maatregel bestemde kredieten zullen jaarlijks worden vastgesteld op grond van de beschikbare middelen en de in het kader van de begrotingsprocedure voor de onder deze post vallende maatregelen vastgestelde middelen.

Voor 1993 wordt een bedrag noodzakelijk geacht van 250.000 ecu. Vanaf 1994 zullen de voor deze maatregel uitgetrokken kredieten een ontwikkeling vertonen die ten minste gelijk is aan die voor alle onder post B3-4310 vallende maatregelen.

Post A-2510

	VK (in ecu)	BK (in ecu)
1993	------	------
1994	20.000	20.000
1995	30.000	30.000
1996	30.000	30.000
1997	30.000	30.000
	110.000	110.000

Post A-2531

	VK (in ecu)	BK (in ecu)
1993	------	------
1994	------	------
1995	12.000	12.000
1996	12.000	12.000
1997	12.000	12.000
	36.000	36.000

8. ANTI-FRAUDEBEPALINGEN

Niet van toepassing.

DEEL 2: ADMINISTRATIEVE UITGAVEN

1. UITSLUITEND VOOR DE UITVOERING VAN DE MAATREGEL BENODIGD PERSONEEL

Met ingang van 1993 één full-time A-ambtenaar, één full-time B-ambtenaar en één full-time C-ambtenaar.

De middelen hiervoor moeten hetzij door een interne herallocatie, hetzij in het kader van het besluit van de Commissie inzake de programmering van haar middelen gevonden worden.

2. VOOR DIT PERSONEEL BENODIGDE BEDRAGEN

De uitgaven voor het in punt 1 gevraagde personeel worden geraamd op 240.000 ecu per jaar vanaf 1993. Zij zullen worden gedekt door de in deel A van afdeling III van de algemene begroting opgevoerde kredieten.

DEEL 3: ELEMENTEN VOOR EEN KOSTEN-EFFECTIVITEITSANALYSE

1. DOELSTELLINGEN EN COHERENTIE MET DE FINANCIËLE PROGRAMMERING

1.1. Specifieke doelstelling van de voorgestelde maatregel

Tenuitvoerlegging van het voorstel voor een richtlijn.

1.2. Is de maatregel gepland in de financiële programmering van het DG voor de betrokken jaren?

Ja.

1.3. In de financiële programmering van het DG vastgestelde meer algemene doelstelling waaraan de maatregel beantwoordt

Gezondheid en veiligheid op het werk.

2. MOTIVERING VAN DE MAATREGEL

a) Kosten

De kosten zijn vergelijkbaar met die voor soortgelijke maatregelen betreffende andere voorstellen voor richtlijnen. Alleen de kosten ten laste van post B3-4310, 250.000 ecu in 1993, zijn iets hoger vanwege het technische karakter van de op het door de richtlijn bestreken terrein te nemen maatregelen.

b) Afgeleide effecten

Het voorstel voor een richtlijn beoogt de traditionele veiligheidsbenadering, waarbij de veiligheid van het schip op de eerste plaats komt en daarna pas die van de mens als de veiligheid van het schip in het geding is (dus veiligheid van de hulpverleningsmiddelen), te vervangen door een nieuwe, die de veiligheid van de mens vooropstelt en pas daarna die van het schip, waarbij dit laatste het kapitaal van de reder vormt (kapitaal dat gewoonlijk voor 50 à 65% uit de verkoop van vis wordt vergoed). Het accent zal dus worden verlegd van maatregelen ten behoeve van de veiligheid van het schip naar maatregelen ten behoeve van de veiligheid van de mens.

c) Multiplicatoreffecten

De afgeleide effecten zouden op grond van dezelfde overwegingen een multiplicatoreffect in de Lid-Staten kunnen hebben.

3. CONTROLE EN EVALUATIE VAN DE MAATREGEL

3.1. Niet van toepassing.

3.2. Niet van toepassing.

3.3. Niet van toepassing.

GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL
VOOR HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF

*****

Titel van het voorstel:

Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen.

Referentienummer: 349.1

Het voorstel

1) **Motivering van het voorstel in relatie tot het subsidiariteitsbeginsel - Voornaamste doelstellingen**

a) De nationale voorschriften inzake veiligheid en gezondheid aan boord van vissersvaartuigen zijn allemaal afgeleid van een beperkt aantal internationale verdragen of bepalingen. Bij een nadere beschouwing blijken deze nationale voorschriften nogal sterk uiteen te lopen. Bovendien wordt daarin niet of nauwelijks aandacht besteed aan de arbeidsveiligheid aan boord, maar hebben zij vooral betrekking op de veiligheid van het schip, de navigatie en de reddingsmiddelen. De communautaire ongevallenstatistieken wijzen echter uit dat de eigenlijke arbeidsongevallen de helft uitmaken van het totaal aantal dodelijke ongevallen in de visserij.

b) Nu het vrij verkeer van werknemers realiteit is geworden, is het zaak ervoor te zorgen dat zij overal in de Gemeenschap aan boord van schepen dezelfde bescherming genieten. In verscheidene Lid-Staten echter vallen kleine schepen grotendeels buiten alle voorschriften.

c) De ongevallenstatistieken wijzen uit dat van alle bedrijvigheids-sectoren de zeevisserij de gevaarlijkste is; er gebeuren gemiddeld tien keer zoveel dodelijke ongevallen als in andere als gevaarlijk bekend staande bedrijvigheidssectoren, zoals de mijnbouw, de bouw en de landbouw. Diezelfde statistieken laten ook zien dat de ongevallenfrequentie bij kleine schepen hoger ligt.

Gevolgen voor de sector

2) **Betrokken ondernemingen**

a) Alle ondernemingen die vissersschepen exploiteren met een lengte van meer dan 12 meter (in de praktijk dus alle door meer dan een persoon bemande schepen).

b) Grootte van de ondernemingen:
zie bijlage 1
Praktisch alle visserijbedrijven zijn kleine of middelgrote ondernemingen.

c) Geografische verdeling:
Het hele kustgebied van de Gemeenschap, maar meer in het bijzonder de Atlantische kust van het Iberisch schiereiland, Bretagne, de Kanaal- en Noorzeekust, de Adriatische kust.

3) **Op de ondernemingen rustende verplichtingen**

Nieuwe schepen moeten aan alle minimumvoorschriften voldoen; oude schepen moeten aan bepaalde minimumvoorschriften voldoen; als oude schepen later wijzigingen ondergaan, zijn de voor nieuwe schepen geldende minimumvoorschriften van toepassing. Deze voorschriften hebben betrekking op aspecten als de stevigheid en de stabiliteit, de elektrische installaties, de ventilatie, de nooduitgangen, de inrichting van de werkplekken, enz.

Verder bepaalt de richtlijn dat aan de maritieme autoriteiten uitvoerig verslag moet worden uitgebracht van de voorvallen op zee die gevolgen hebben voor de gezondheid en de veiligheid van de vissers, en voorziet het voorstel in verplichtingen voor de reders ten aanzien van het technisch onderhoud en het schoonmaken, in voorlichting, raadpleging en een adequate opleiding van de vissers op het gebied van de gezondheid en de veiligheid aan boord van hun schip, alsmede in een uitgebreide opleiding van iedereen die het bevel over een schip kan krijgen, betreffende de gezondheids- en veiligheidsomstandigheden.

4) Mogelijke economische gevolgen van het voorstel

Voor de werkgelegenheid

Daar de richtlijn pas met ingang van 1 januari 1995 van kracht wordt, is het moeilijk te beoordelen welk effect zij tegen die tijd op de werkgelegenheid zal hebben. Sinds 1983 stuurt de Europese Gemeenschap namelijk doelbewust aan op een beperking van de vangstcapaciteit om zich aan te passen aan de beschikbare visbestanden (quotabeleid per land en visserijzone), een beleid dat in de komende jaren zal resulteren in de verdwijning van een niet onaanzienlijk deel van de vissersvloot.

De meerjarige oriëntatieprogramma's

Eerste programma 1987-1991

Doel: In totaal,
verlaging van de bruto tonnage (BRT) met 3%
en van het motorvermogen (kW) met 2%

Tweede programma 1992-1996

De doelstellingen staan nog niet exact vast (niet voor eind 1991), maar voorlopig gaan de gedachten uit naar een vermindering van het motorvermogen in de orde van minimaal 10% voor eind 1996, met name gelet op het feit dat de in het eerste programma geplande verminderingen niet altijd resultaat hebben gehad.

In ieder geval zullen de effecten van de richtlijn op de werkgelegenheid duidelijk geringer zijn dan die van dit capaciteitsbeperkend beleid, te meer daar bij toekomstige inkrimpingen in de eerste plaats de oudste schepen zullen verdwijnen, die het minst aan de in de richtlijn geformuleerde veiligheidseisen voldoen.

De richtlijn zelf zal slechts consequenties voor de werkgelegenheid hebben als het nodig zou blijken extra schepen uit de vaart te nemen omdat deze niet meer kunnen worden aangepast. Dit lijkt echter erg onwaarschijnlijk.

Voor de investeringen en het concurrentievermogen

Te oordelen naar het door de vertegenwoordigers van de Lid-Staten verstrekte cijfermateriaal, kunnen de meerkosten 3 tot 5% van de waarde van een nieuw schip uitmaken, maar kunnen zij voor oude schepen oplopen tot 15% van de handelswaarde. Bij nieuwe schepen houden de meerkosten vooral verband met de geluidsisolatie.

Uiteindelijk zal het voorstel naar verwachting een positief effect hebben omdat de meerkosten ruimschoots opwegen tegen de besparingen op de exploitatiekosten die een grotere veiligheid aan boord oplevert. De enkele visserijbedrijven die zich de laatste jaren een inspanning hebben getroost om de arbeidsveiligheid aan boord te verbeteren, hebben hun concurrentievermogen ten opzichte van hun directe concurrenten zien toenemen.

Bovendien zijn de directe en indirecte kosten van ongevallen op zee zeer hoog. In het Verenigd Koninkrijk maken alleen al de kosten voor zoek- en reddingsacties op zee voor vissersschepen 2% uit van de waarde van de visvangst.

Teneinde de aanpassing van reeds in gebruik zijnde vissersschepen te vergemakkelijken, is een overgangsperiode van drie jaar na de inwerkingtreding van de voorschriften van de richtlijn voor nieuwe schepen vastgesteld.

5) Het voorstel bevat geen bepalingen die specifiek zijn voor de kleine en middelgrote ondernemingen, aangezien die de hoofdmoot van de visserijsector uitmaken.

Raadpleging

6) **Geraadpleegde organisaties**

a) Paritair Comité voor de sociale vraagstukken in de zeevisserij. Commentaar over het geheel genomen positief met hier en daar een voorbehoud van de kant van de reders. Met de op- en aanmerkingen van het Comité is in het voorstel rekening gehouden.

b) Raadgevend Comité voor de veiligheid, de hygiëne en de gezondheidsbescherming op de arbeidsplaats (tripartiet, regeringsvertegenwoordigers, werkgevers en werknemers): over het geheel genomen gunstig advies; met de opmerkingen van het Comité is in het voorstel rekening gehouden.

Beide comités maakten een voorbehoud bij het feit dat het voorstel niet van toepassing is op zelfstandigen, hetgeen om juridische redenen die verband houden met artikel 118 A en de kaderrichtlijn, onmogelijk blijkt. Sommige reders hadden liever gezien dat het voorstel alleen van toepassing zou zijn op schepen met een lengte van meer dan 13,5 of 15 m.

VERDELING VAN DE VLOTEN NAAR SCHEEPSLENGTE Jaar 1986

LAND / LENGTE in meters	BRD	FRANKRIJK	ITALIË	NEDERLAND	BELGIË	DENEMARKEN	SPANJE	
9 - 11,9 m	107	2676	3251	30	2	652	16	
12 - 17,9 m	328	1242	2996	126	29	1006	1487	
18 - 23,9 m	84	520	1448	165	63	389	1117	
24 - 29,9 m	83	125	560	173	59	110	566	
30 - 35,9 m	25	72	140	187	46	140	279	
36 - 41,9 m	2	17	14	146	8	68	96	
42 m en meer	17	90	64	37	0	23	170	
Totaal	646	4742	8473	869	207	2388	3731	21056
								0,33
0 - 8,9 m	281	9227	17661	55	0	482	0	
Lengte onbekend	2	10	1083	135	0	384	11552	
Totaal-generaal	929	13979	27217	1059	207	3254	15283	63967

Bron: EUROSTAT, FISH-reeks, datum van afgifte: mei 1991

VERDELING VAN DE VLOTEN NAAR SCHEEPSLENGTE IN PERCENTAGES Jaar 1986

LAND LENGTE in meters	BRD	FRANKRIJK	ITALIË	NEDERLAND	BELGIË	DENEMARKEN	SPANJE
9 - 11,9 m	11,52%	19,14%	11,94%	2,83%	0,97%	20,04%	0,10%
12 - 17,9 m	35,31%	8,88%	11,01%	11,90%	14,01%	30,92%	9,73%
18 - 23,9 m	9,04%	3,72%	5,32%	15,58%	30,43%	11,95%	7,31%
24 - 29,9 m	8,93%	0,89%	2,06%	16,81%	28,50%	3,38%	3,70%
30 - 35,9 m	2,69%	0,52%	0,51%	17,66%	22,22%	4,30%	1,83%
36 - 41,9 m	0,22%	0,12%	0,05%	13,79%	3,86%	2,09%	0,63%
42 m en meer	1,83%	0,64%	0,24%	3,49%	0,00%	0,71%	1,11%
Totaal	69,54%	33,92%	31,13%	82,06%	100,00%	73,39%	24,41%
0 - 8,9 m	30,25%	66,01%	64,89%	5,19%	0,00%	14,81%	0,00%
Lengte onbekend	0,22%	0,07%	3,98%	12,75%	0,00%	11,80%	75,59%
Totaal-generaal	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Bron: EUROSTAT, FISH-reeks, datum van afgifte: mei 1991

KENMERKEN VAN DE VISSERIJ IN DE EEG

LAND	AAN LAND GEBRACHTE VIS			VLOOT		VISSERS		Ratio per visser	
	Tonnen, waarvan industrie		Mln. ecu, waarvan industrie	Schepen	BRT	Aantal	waarvan voltijds	Waarde aan land gebrachte vis (1000 ecu)	BRT
DENEMARKEN	1868000	1470000	452	6605	123600	7317		61774	16,89
IERLAND	213000	13000	96	1600	41000	7000	3100	13714	5,86
BRD	169000	37000	119	791	60000	3091	1898	38499	19,41
VERENIGD KONINKRIJK	664000		578	8293	168439	22217	16976	26016	7,58
FRANKRIJK	834000	63000	1211	19227	205016	19000		63737	10,79
PORTUGAL	331000	9000	312	8816	188064	40996		7610	4,59
SPANJE	1000000		1500	14418	421401	93500		16043	4,51
NEDERLAND	450000		350	1076	171626	4000		87500	42,91
BELGIË	30000	1000	70	203	25445	1271	1271	55075	20,02
GRIEKENLAND	147000		429	15600	181109	40164	28114	10681	4,51
ITALIË	365000		1254	25977	283624	54450		23030	5,21
EEG	6071000		6371	102608	1869324	293006		21744	6,38

Bron: EEG - DATA ROOM DG XIV Uitgave juni 1991

Jaar 1989, tenzij anders vermeld (cf. infra)

DENEMARKEN						1988	
IERLAND	1988	1988	1988	1986	1986	1986	1986
BRD						1987	
VERENIGD KONINKRIJK							
FRANKRIJK	1988	1988	1988	1986	1986	1987	
PORTUGAL			1986				
SPANJE	1986		1986	1986	1986	1986	
NEDERLAND	1986		1986	1988	1988		
GRIEKENLAND				1986	1986		
ITALIË				1988	1988	1988	

ISSN 0254-1513

COM(91) 466 def.

DOCUMENTEN

NL

04 03

Catalogusnummer : CB-CO-91-512-NL-C

ISBN 92-77-77549-1

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen
L-2985 Luxemburg