

## MILJØ &amp; sikkerhed

## Når et udenlandsk fartøj skal være dansk



Støjmålinger er vigtige, når et udenlandsk fartøj skal indflages, og Flemming Christensen fra Fiskeriets Arbejds miljøråd kan lave målingerne ombord. (Foto: Fiskeriets Arbejds miljøråd)

Af Lone Hansen

Støjforhold og problemer med loftshøjder er noget, der både er dyrt og besværligt at ændre på, og derfor er det også noget, der kan få Fiskeriets Arbejds miljøråd til at fra-

Indflagnings kan stille samme krav som nybygning

råde køb af et fiskefartøj fra udlandet. Men generelt opfordrer konsulent Flemming Christensen fra Arbejds miljørådet til, at mest muligt bliver gennemgået og tjekket med Søfartsstyrelsen, før der skrives under på køb af et fartøj.

- Folk skal helst ikke komme til at stå med et fartøj, de ikke kan få godkendt til fiskeri i Danmark, og vi vil hellere se på skibet, inden det bliver købt, end løse problemerne bagefter, siger Flemming Christensen.

Grundig gennemgang

Han er nogle gange om året med en skipper i udlandet for at se på et fartøj, der kan være på vej til Danmark. Der bliver på forhånd hentet flest mulige oplysninger om skibet, og ombord på skibet gås det igennem efter de samme retningslinjer, som Søfartsstyrelsen bruger ved et syn, det vil sige arbejds miljø, afstande, skridsikring, lønningshøj-

de og meget andet. Der laves typisk også støjmålinger, for støj er et af de problemer, der kan være rigtigt besværligt at løse, og en del spørgsmål drøftes med Søfartsstyrelsen undervejs.

- Fartøjer, der er mere end 15 år gamle, skal på støjområdet opfylde de samme regler som et nyt skib. Og der er ikke altid plads til støjisolering, specielt ikke hvis der i forvejen er problemer med at opfylde kravene til loftshøjde, for eksempel i opholdsrum, nævner Flemming Christensen.

Han forstår godt, at mange vender blikket mod udlandet, når de vil skifte et fartøj ud.

- Man kan få virkeligt gode fartøjer til rimelige penge i udlandet, og udvalget er så stort, at man også kan finde noget, der passer ind i ens fiskerimønster. Men vi vil meget gerne hjælpe folk med at undgå, at de kommer til at stå med et fartøj, som de ikke

kan få godkendt i Danmark, siger han.

Fiskeriets Arbejds miljøråd har været involveret i mange indflagnings af udenlandske skibe, og i nogle problemerne har det krævet større ombygninger af skibene at få løst.

Godkendelsesproces

- Folk tror ofte, at de blot kan ringe efter Søfartsstyrelsen og få fartøjet synet, ligesom hvis de køber et skib herhjemme. Men et dansk registreret fartøj er jo allerede godkendt af Søfartsstyrelsen, mens hele godkendelsen først skal til at begynde, hvis man køber i udlandet, siger Flemming Christensen.

Han har eksempler på fartøjer, hvor loftshøjden i opholdsrum ikke har overholdt kravet på mindst 198 centimeter, og hvor den eneste løsning har været at skære toppen af skibet og hæve den.

- Men den slags kræver også, at både kabler og rør

skal laves om, og det er dyrt. Vi har eksempler, hvor vi frarådede skipperen at købe, fordi Søfartsstyrelsen ikke ville give dispensation til, at der kunne være to centimeter lavere til loftet. Lydisoleringen kunne have været pilleret ud, men så var der bare blevet problemer med støjkra- ven, nævner Flemming Christensen.

Betalt via kontingentet

Han opfordrer generelt til at bruge Arbejds miljørådet som konsulent, når der er planer om køb af et udenlandsk fartøj.

- Folk har i forvejen betalt os via deres medlemskab, og vi er uvildige og "skippers mand", når vi kigger på et skib. Og generelt skal man sørge for at få så mange vinkler som muligt belyst, før man vælger at købe, siger Flemming Christensen.

## Den gode båd fra Sverige

Af Lone Hansen



ND 163 Cathrine kom fra Sverige, og der var flere udfordringer ved at få fartøjet godkendt i Danmark, end skipper Palle Keller havde ventet. (Foto: Fiskeriets Arbejds miljøråd)

Da Palle Keller fra Hesnæs for tre år siden ville skifte sin båd ud, vendte han blikket mod Sverige. Der lå en Aqua-Star på knapt ti meter, som lige passede til hans behov, og der var ikke ret mange brugte fartøjer at købe i Danmark. Men det viste sig at blive mere besværligt at få lov at tage fartøjet fra 1979 i brug fra Hesnæs, end Palle Keller på forhånd havde regnet med.

- Man skal være opmærksom på alle de love og regler, der gælder i Danmark, og på forhånd kunne jeg ikke få alle reglerne for et skib af den størrelse at vide, fortæller Palle Keller.

Han havde forsøgt at sikre sig ved at spørge Søfartsstyrelsen om kravene, før han skrev under på købet, og han havde også taget en skibsin- genieur med til Sverige for at kigge på fartøjet.

- Men Søfartsstyrelsen kunne ikke give mig en generel liste over det, jeg skulle være opmærksom på. Og der kom da også en del krav, jeg ikke havde regnet med, da båden kom hjem, siger Palle Keller.

Et af de problemer, han endte i, var kravene om at få støjforholdene bragt på niveau med en nybygning.

- Jeg var ikke på forhånd klar over, hvilke krav de stille-

de til støjmålinger, og det tog lang tid at få på plads bagefter. Godt nok købte jeg en gammel båd, men der var utroligt lidt støj, sammenlignet med andre fartøjer, jeg har sejlet med, siger Palle Keller.

Da han fik fartøjet hjem og problemerne begyndte at dukke op, kom han i kontakt med Fiskeriets Arbejds miljøråd, og ved fælles indsats blev båden gjort klar til at kunne få dansk nummer på.

- Men jeg kunne have undgået en del af det, hvis jeg havde taget en fra Arbejds miljørådet med, da jeg købte. Så kunne der være lavet støjmå-

linger fra starten, og noget af det andet ville nok også være gået nemmere igennem, vurderer Palle Keller.

Han fik talrige krav fra Søfartsstyrelsen, da båden skulle godkendes, også nogle, som gjaldt tegninger af skibets konstruktion.

- For eksempel skulle der være en tegning over "døde vinkler" i udsynet fra styrehuset, og der skulle være et lanternediagram. Og den sidste detalje var, at manden fra Søfartsstyrelsen fik øje på en affaldspose og begyndte at snakke om, at hvis jeg var på havet mere end otte timer, skulle jeg have en grøn affalds-

container med, fortæller Hesnæs-skipperen, som trods alt endte med at få sit svenske fartøj godkendt som ND 163 Cathrine.



Fiskeriets Arbejds miljøråd



Mogens Nielsen  
Direktor  
Mail: mogens@f-a.dk



Flemming N. Christensen  
Arbejds miljøkonsulent  
Mail: flemming@f-a.dk

Tlf.: 7518 0566  
Fax: 7518 0575

Kontortid:  
Mandag-torsdag kl. 9-16  
Fredag kl. 9-15

Auktionsgade 1b  
6700 Esbjerg  
Mail: post@f-a.dk  
www.f-a.dk

## En nem og en besværlig handel

Af Lone Hansen

Det gik hurtigt og uden problemer, da skipper Virgar Tindskard fra Hirtshals for to år siden havde fundet et otte år gammelt fartøj, som han ville hente hjem fra Skotland og bruge i dansk fiskeri. Men han havde også gjort alle de dårlige erfaringer, da han i 2001 første gang flagede et skib ind. Da var det så besværligt, at Fiskeriets Arbejds miljøråd anden gang blev taget med på råd fra starten.

- Da jeg havde fundet et skib, ringede jeg til Flemming Christensen, og han tog med for at se på skibet, fotografere og måle op, så han kunne forelægge det hele for Søfartsstyrelsen. Vi var også ude at sejle, og der blev lavet støjmålinger, inden vi købte ski-

bet. Jeg er sikker på, at hvis jeg havde brugt den samme procedure, første gang jeg købte skib, var det gået meget lettere, siger Virgar Tindskard fra HG 62 Beinur.

Hans første udenlandske køb var Fiskeriets Arbejds miljøråd også involveret i, men først da problemerne var begyndt.

- Jeg mødte Flemming Christensen til et møde på Nordsøcentret i Hirtshals, og da han kom ind med problemer omkring indflagnings, fortalte jeg ham om, hvordan jeg efter måske næsten et år stadig ikke havde fået et syn afsluttet. Han spurgte, hvorfor jeg ikke var kommet til Arbejds miljørådet, og det blev dem, der fik hovedsynet afsluttet, fortæller Virgar Tindskard.

Ved handelen i 2001 havde Søfartsstyrelsen haft en mand med i Norge for at se skibet, før det blev købt.

- Men det hele blev meget kaotisk. Mens vi var i Norge, lod det ikke, som om der var meget at lave på det. Anden gang Søfartsstyrelsen så var i Norge, blev der mere, som skulle gøres, og de største problemer, vi fik, var støjkra- ven. Selv om alle maskiner stod på gummipuder, måtte vi i gang med at støjisolere maskinrummet, nævner skipperen.

Den slags krav slap han for i anden runde, først og fremmest fordi støjmålingerne allerede var lavet med hjælp fra Arbejds miljørådet, inden fartøjet blev købt.

- Jeg vil tilråde alle at bruge Fiskeriets Arbejds miljøråd,



hvis de skal flage et skib ind. Flemming Christensen var et medlem mellem Søfartsstyrelsen og mig, og han har både forståelsen for, hvad der er krav om at få lavet og hvad der er økonomisk og praktisk muligt, siger Virgar Tindskard.

HG 62 Beinur blev købt i Skotland og med hjælp fra Arbejds miljørådet gjort klar til indflagnings i Danmark. (Arkivfoto: Lone Hansen)