

<b>Sagsbehandling af støjforhold på fiskeskibe</b>		<b>Synsservice interne vejledninger</b>
Regelværk: Meddelelse A, Kapitel III B(1)		Filnavn: Støjforhold i fiskeskibe-6
Udarbejdet af: IFN (CFS)		Version 4,0 af 12-12-2007 (MMO)

## 1. Formål.

---

- 1.1. Formålet med denne vejledning er at beskrive CFS's sagsbehandling i forbindelse med støjforhold på fiskeskibe.

## 2. Fremgangsmåde.

---

- 2.1. Fremgangsmåden er som beskrevet i bilag til denne vejledning: [SAGSBEHANDLING AF STØJFORHOLD PÅ FISKESKIBE](#).

### 2.2. Støjfaglig ekspertise.

Centeret har tilknyttet særlig støjfaglig ekspertise (Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S-ØDS), som kan anvendes ved behov for vurdering af f.eks., effekten af støjdæmpende tiltag.

## 3. Grundlag, referencer og bilag.

---

- 3.1. Meddelelse A, Kapitel III B(1) Fysiske arbejdsmiljøpåvirkninger om støj. Der er i bilag 1 angivet både anbefalede og maksimale støjgrænser for fiskeskibes forskellige arbejds- og opholdsområder.
- 3.2. Ved indsendelse af måleresultater jvf. bilag 3.7 anvendes et standardskema til støjrapport for last-, passager- og fiskeskibe. I forbindelse med ombygninger anvendes et specielt skema. Skemaerne forefindes i en udgave til afvikling i Microsoft Word 2000 eller nyere på styrelsens hjemmeside:

DANSK UDGAVE: [WWW.SOFARTSSTYRELSEN.DK](http://WWW.SOFARTSSTYRELSEN.DK)

ENGELSK UDGAVE: [WWW.DMA.DK](http://WWW.DMA.DK)

Relevante dokumenter i forbindelse med sagsbehandling af støj forefindes i synsservice under de respektive skibe samt

VEJLEDNINGER → KAPITEL 15 STØJ

Måleresultater skal altid indsendes i papirformat. Hvis det er muligt må resultaterne gerne fremsendes elektronisk som supplement.

Standardskemaet udsendes desuden til rederen/værftet som et led i proceduren ved tegningsgodkendelse.

- 3.3 Liste over firmaer, der er autoriserede til at udføre støjmålinger ligger i synsservice
- 3.4 Sagsbehandling af støjforhold foregår i CFS, bortset fra skibe L < 15 meter, som foregår i regionerne. Endelig støjmåling afleveres henholdsvis sendes pr. mail til kontorfunktionærerne i CFS for indtastning i central database.
- 4.5 Bilag - skibsinspektørens interne vejledning: [SAGSBEHANDLING AF STØJFORHOLD PÅ FISKESKIBE](#).

## 4. Registrering.

---

Standardsskema til støjrapport arkiveres i DocuLive på skibets sag.

**BILAG:****SAGSBEHANDLING AF STØJFORHOLD PÅ FISKESKIBE**

På nogle fiskeskibe kan det være vanskeligt at overholde de anbefalede værdier - og endog de maksimale værdier fra bilag 1.

For at sikre effektive støjreducerende foranstaltninger gennemført på et tidligt tidspunkt i processen, giver vejledningen anvisning for sagsbehandlingen på følgende skibstyper og ved følgende situationer:

1. Nye fiskeskibe  $L \geq 15$  meter
2. Nye fiskeskibe  $L < 15$  meter
3. Indkøbte fiskeskibe uanset størrelse
4. Ombygninger, incl. motorudskiftning på eksisterende fiskeskibe uanset størrelse
5. Genopbygning efter havari
6. Nedbremning af hovedmotor
7. Afslutning

**1. NYE FISKESKIBE  $L \geq 15$  METER**

- 1.1. For nye skibe  $L \geq 15$  meter er der krav om forudberegning af de forventede støjniveauer. På disse skibe skal de maksimale værdier fra bilag 1 - jævnfør regel 4.1-3 - overholdes og anbefalede støjgrænser skal tilstræbes overholdt. Hvis de anbefalede værdier ud fra en realistisk forudberegning er overholdt kan sagsbehandlingen fortsætte umiddelbart.
- 1.2. Hvis en realistisk forudberegning viser overskridelse af de anbefalede værdier fra bilag 1, skriver sagsbehandleren et brev til værftet med følgende formulering:

"**de anbefalede** støjgrænser som angives i bilag 1, skal forsøges overholdt. Værftet skal benytte de for tiden bedst kendte løsninger for at reducere støjen så meget som muligt. I praksis betyder det, at værftet skal vurdere, hvilke af nedennævnte støjdempningsprincipper der kan bringes i anvendelse:

  1. **Elastisk opstilling af maskineri**
  2. **Indkapsling af maskineri**
  3. **Montage af udstødningslyddæmpere**
  4. **Reduktion af kavitationsstøj fra propeller**
  5. **Luftlydsisolering af maskinrum**
  6. **Reduktion af ventilationstøj**
  7. **Reduktion af støj fra hydraulikanlæg**
  8. **Reduktion af slag og raslestøj**
  9. **Installation af svømmende dørk**
  10. **Anvendelse af viskoelastisk strukturlydsdæmpning**
  11. **Opsætning af lydabsorberende materiale**
  12. **Strukturelle ændringer**
- 1.3. Vurderingen af hvorvidt elastisk opstilling skal bringes i anvendelse foretages af værftet, motorleverandør og eventuel støjkonsulent allerede i projektfasen.

- 1.4. Til værftet vedlægges et bilag udarbejdet af ØDS på Søfartsstyrelsens foranledning - bilaget, som findes i "Synsservice → Vejledninger(SIV) → Kapitel 15 Støj → støjdæmpning på eksisterende fiskeskibe" orienterer nærmere om nogle af de metoder, der i øjeblikket kan tages i anvendelse for at dæmpe støjen på nye og eksisterende fiskeskibe. Desuden henvises til den af fiskeriets arbejdsmiljøråd udarbejdede støjhåndbog.
- 1.5. Hvis værftet herefter dokumenterer, at alle realistiske/mulige/kendte støjdæmpningsmetoder er taget i anvendelse og gennemført på tilfredsstillende vis, kan sagsbehandlingen fortsætte - også selvom de anbefalede støjgrænser forudses at blive overskredet.
- 1.6. Hvis sagsbehandleren vurderer, at de relevante støjdæmpningsmetoder ikke tages i anvendelse og gennemføres på tilfredsstillende vis, meddeles dette værftet- og det meddeles samtidigt, at endelig fartstilladelse ikke kan forventes udstedt, hvis de afsluttende støjmålinger - under normale driftsforhold - viser overskridelse af de maksimale støjgrænser angivet i bilag 1.

Normale driftsforhold vil i denne forbindelse betyde drift under de forhold, som er beskrevet i bilag 3. Dette betyder, at støjmålingen normalt kan foretages ved 90 % MCR - og hvis dette praktisk ikke på tilfredsstillende vis kan lade sig gøre på den tekniske prøvetur, må målingen gennemføres efterfølgende.

Hvis det vurderes, at støjniveauet under normalt fiskeri er bestemt for er højere end ved 90 % MCR skal målingen foretages under disse betingelser.

- 1.7. Hvis de afsluttende støjmålinger viser overskridelse af de maksimale støjgrænser fra bilag 1 gøres rederen/værftet opmærksom på, at endelig fartstilladelse ikke kan gives - men at rederen/værftet kan anmode om en midlertidig fartstilladelse på 1-3 måneder under forudsætning af, at rederen/værftet inden for denne periode:
- udarbejder en handlingsplan der detaljeret beskriver hvordan støjen reduceres yderligere, og
  - gennemfører endnu en støjmåling der dokumenterer effekten af de i handlingsplanen gennemførte tiltag.

Endelig fartstilladelse kan således ikke udstedes, før det ved en støjmåling er dokumenteret, at de maksimale støjgrænser fra bilag 1 er overholdt - eller at der fra regelcenteret er meddelt dispensation fra kravene.

- 1.8. Vedrørende dispensationer henvises til den gældende rundskrivelse fra regelcenteret.

## 2. NYE FISKESKIBE L < 15 METER

- 2.1. For nye fiskeskibe L < 15 meter er der ikke krav om forudberegning af støjen. På disse skibe skal de maksimale værdier fra bilag 1 - jævnfør regel 4.4 - tilstræbes overholdt. Det betyder, at de maksimale værdier skal overholdes hvis det teknisk kan ladesig gøre og det forekommer rimeligt.
- 2.2. Der påhviler værftet samme forpligtelse til at anvende støjdæmpende foranstaltninger som ved fiskeskibe L ≥ 15 meter. Men da niveauet for de maksimale værdier typisk ligger 5 dB(A) over de anbefalede værdier, tages der lidt "hensyn" til de vanskeligere konstruktions- og indretningsmæssige forhold de små fiskeskibe er underlagt.

Sagsbehandleren skriver derefter et brev til værftet med følgende formulering:

" De maksimale støjgrænser som angives i bilag 1, skal forsøges overholdt. Værftet skal benytte de for tiden bedst kendte løsninger for at reducere støjen så meget som muligt. I praksis betyder det at værftet skal vurdere, hvilke af nedennævnte støjdæmpningsprincipper, der kan bringes i anvendelse:

1. **Elastisk opstilling af maskineri**
2. **Indkapsling af maskineri**
3. **Montage af udstødningslyddæmpere**

4. **Reduktion af kavitationsstøj fra propeller**
  5. **Luftlydisolering af maskinrum**
  6. **Reduktion af ventilationstøj**
  7. **Reduktion af støj fra hydraulikanlæg**
  8. **Reduktion af slag og raslestøj**
  9. **Installation af svømmende dærk**
  10. **Anvendelse af viskoelastisk strukturlydsdæmpning**
  11. **Opsætning af lydabsorberende materiale**
  12. **Strukturelle ændringer**
- 2.3. Vurderingen af hvorvidt elastisk opstilling skal bringes i anvendelse foretages af værftet, motorleverandør og eventuel støjkonsulent allerede i projektfasen.
- 2.4. Til orientering for værftet forefindes et bilag udarbejdet af ØDS på Søfartsstyrelsens foranledning - bilaget, som findes i "Synsservice → Vejledninger(SIV) → Kapitel 15 Støj → Støjdæmpning på eksisterende fiskeskibe", orienterer nærmere om nogle af de metoder, der i øjeblikket kan tages i anvendelse for at dæmpe støjen på nye og eksisterende fiskeskibe.  
Desuden henvises til den af fiskeriets arbejdsmiljøråd udarbejdede støjhåndbog.
- 2.5. Hvis de afsluttende støjmålinger - foretaget under normale driftsforhold (se 1.2) - viser, at de maksimale grænser jf. bilag 1 er overholdt, kan endelig fartstilladelse gives umiddelbart.
- 2.6. Viser de afsluttende støjmålinger imidlertid overskridelser af de maksimale støjgrænser skal værftet dokumentere, at relevante og realistiske/mulige/kendte støjdæmpningsprincipper er taget i anvendelse og gennemført på tilfredsstillende vis. Endelig fartstilladelse kan derfor ikke umiddelbart udstedes.
- 2.7. Da der jf. regel 4.4 er tale om, at anførte maksimale støjgrænser tilstræbes overholdt, skal der ikke søges om dispensation - sagsbehandleren vurderer her om anvendelse af støjdæmpningsprincipperne har været tilfredsstillende og om styrelsen på den baggrund kan udstede endelig fartstilladelse.

### **3. INDKØBTE FISKESKIBE UANSET LÆNGDE**

- 3.1. Ved sagsbehandling af støjforhold på indkøbte fiskeskibe kan eventuelle foreliggende støjmålinger indgå i sagsbehandlingen.
- På skibe  $L \geq 15$  meter, og med en alder på 15 år eller mere samt skibe køllagt den 1. juli 2002 eller senere skal de maksimale værdier fra bilag 1 - jævnfør regel 4.1-3 - overholdes og anbefalede støjgrænser skal tilstræbes overholdt. Sagsbehandlingen foregår som for nye fiskeskibe efter retningslinierne i pkt. 1.
  - På skibe  $L < 15$  meter, og med en alder på 15 år eller mere samt skibe køllagt den 1. juli 2002 eller senere skal de maksimale værdier fra bilag 1 - jævnfør regel 4.4 - tilstræbes overholdt. Sagsbehandlingen foregår som for nye fiskeskibe efter retningslinierne i pkt. 2.
  - På skibe uanset størrelse køllagt den 1. juli 2002 eller senere skal de maksimale værdier fra bilag 1 - jævnfør regel 4.1-3 - overholdes og anbefalede støjgrænser skal tilstræbes overholdt. Sagsbehandlingen foregår som for nye fiskeskibe efter retningslinierne i pkt. 1.
  - På skibe uanset størrelse, og med en alder på mindre end 15 år køllagt før 1. juli 2002 skal de maksimale værdier fra bilag 1 - jævnfør regel 4.4 - tilstræbes overholdt. Det betyder, at de maksimale værdier skal overholdes hvis det teknisk kan lade sig gøre og det forekommer rimeligt. Sagsbehandlingen foregår som for nye fiskeskibe efter retningslinierne i pkt. 2

- 3.2. På et så tidligt tidspunkt i projektføreløbet som muligt afholdes et møde med værft/konsulent/reder med henblik på at informere omkring regelgrundlaget samt styrelsens godkendelsesprocedure. Der skal udarbejdes udførligt referat fra mødet.
- 4. OMBYGNINGER, INCL. MOTORUDSKIFTNING PÅ EKSISTERENDE FISKESKIBE UANSET STØRRELSE**
- 4.1 For den del af skibet ombygningen angår, skal sagsbehandlingen gennemføres som nævnt under pkt. 2 - jævnfør regel 4.4.
- Inden et ombygningsprojekt påbegyndes skal følgende foreligge:
- en støjmåling før ombygningen påbegyndes jf. bilag 3, og
  - en detaljeret beskrivelse af projektet, der muliggør en reel vurdering af de støjdæmpende tiltag.
- Efter ombygningen skal der indsendes en støjmåling på et specielt skema til ombygninger (se punkt 5.2 side 1). Endelig godkendelse kan herefter først gives såfremt støjforholdene, som minimum er de samme eller viser en forbedring i forhold til før ombygningen.
- 5. GENOPBYGNING EFTER HAVARI**
- 5.1. "Genopbygning efter havari" er et konventionsmæssigt begreb, der medfører, at skibet genopbygges til den standard det havde før havariet/forliset og efter det regelsæt, som skibet blev godkendt efter.
- Da det i visse tilfælde vil være uhensigtsmæssigt at genopbygge f.eks. tidligere støj­mæssigt utilfredsstillende forhold, vil styrelsen kræve, at genopbygningen foregår under rimelig hensyntagen til de støjdæmningsprincipper, der er anført under pkt. 1.2.
- 5.2. Sagsbehandlingen vil foregå som nævnt under pkt. 4.1- dog med den undtagelse, at en støj­måling før genopbygning normalt ikke vil være til rådighed.
- 6. NEDBREMSNING AF HOVEDMOTOR**
- Sagsbehandlingen af støjforhold i forbindelse med nedbremsning af motorer foregår på følgende måde:
- 6.1. Støj­målinger skal altid foregå ved den nedbremsede effekt.
- Som fremtidssikring henstilles det dog, at der foretages støj­måling i henhold til bilag 3 ved begge effekter (før og efter nedbremsningen).
- Såfremt der alene foretages støj­måling ved effekten efter nedbremsningen meddeles det reder/skipper, at der ved en forøgelse af effekten altid skal foretages fornyet støj­måling. Følgende indføres samtidig i bilagsmappen:
- " skibets godkendelse for så vidt angår støjforhold beror på målinger foretaget ved den ned bremsede effekt : \_\_\_\_\_ kW".
- 7. AFSLUTNING**
- 7.1. Ved enhver sagsbehandling vedrørende støjforhold, hvor fastsatte støjgrænser ikke blev opfyldt, skal følgende formulering anvendes i korrespondancen med reder/værft.
- DK: **"Søfartsstyrelsen gør opmærksom på, at godkendte støj­niveauer for dette skib ikke automatisk danner grundlag for sagsbehandling af støj­niveauer på en anden nybygning eller ombygning."**
- UK: **"The Danish Maritime Authority draws your attention to the fact that noise levels approved for this ship will not automatically form the basis of the consideration and determination of noise levels for another newbuilt or converted ship."**