

**Flaggenstaatliche Interpretation
schiffbaulicher Vorschriften:****FI 01/2017/Rev. 00**

Dieses Dokument wird von der BG Verkehr/Dienststelle Schiffssicherheit als Teil der deutschen Flaggenstaatverwaltung veröffentlicht. Der Inhalt soll eine einheitliche Auslegung internationaler und nationaler Schiffbau-Vorschriften für Seeschiffe unter deutscher Flagge gewährleisten.

Schiffsart:	Fahrgastschiff / Frachtschiff
Bereich:	Intaktstabilität
Thema:	Anwendungsvoraussetzungen für das alternative Stabilitätskriterium
Referenzen:	Res. MSC.267(85) MSC.1/Circ. 1281
Datum:	19.10.2017

Mit der Einführung des IS-Codes 2008 (Entscheidung MSC.267(85), veröffentlicht im Verkehrsblatt 2009, Heft 22), wurden im Teil A, Kapitel 2 verbindliche Stabilitätskriterien definiert, die ein Fahrzeug erfüllen muss. Im Absatz 2.2 "Kriterien, betreffend die Eigenschaften der aufrichtenden Hebelarme" wird unter Absatz 2.2.3 gefordert, dass der größte aufrichtende Hebelarm GZ bei einem Krängungswinkel von über 25 Grad eintreten soll. Ist dies nicht durchführbar, wird unter Hinweis auf das MSC. 1/Circ. 1281 "Erläuterungen zum internationalen Code von 2008 über Intaktstabilität" (veröffentlicht im Verkehrsblatt 2010, Heft 12) darauf hingewiesen, dass vorbehaltlich einer Zustimmung durch die Verwaltung, alternative Stabilitätskriterien auf der Grundlage eines gleichwertigen Sicherheitsniveaus angewendet werden dürfen. In der Anlage des Circ. 1281 wird unter Kapitel 4, Abs. 4.1 darauf hingewiesen, dass für manche Schiffe die Vorschrift in Teil A, Absatz 2.2.3 nicht praktikabel ist. Diese Schiffe zeichnen sich dadurch aus, dass sie recht breit sind und einen geringen Tiefgang haben, sodass das Verhältnis von Schiffsbreite (B) zur Seitenhöhe (D) größer oder gleich 2,5 ist ($B/D \geq 2,5$).

Die Anwendung dieser alternativen Stabilitätskriterien kann nur unter folgenden Voraussetzungen akzeptiert werden:

1. Das Verhältnis B/D beträgt 2,5 oder mehr.

Und entweder

2. Ein vergleichbarer Sicherheitsstandard wird durch die Einhaltung der Intakt- und Leckstabilitätskriterien für Offshore- Versorger nachgewiesen [Offshore Supply Vessel Code, MSC Res. 235(82)].

Die alternativen Stabilitätskriterien entsprechen weitgehend den Kriterien für Offshore Versorger (OSV - Offshore Supply Vessel). Als Offshore Versorger werden im allgemeine Fahrzeuge verstanden, die in erster Linie für den Transport von Vorräten, Materialien und Ausrüstungsgegenständen zu den Offshore Anlagen (Bohrinseln, Windkraftplattformen etc.) bestimmt sind. Da diese Fahrzeuge im Rahmen ihres Einsatzes in engem Kontakt mit anderen Schiffen bzw. Plattformen kommen, besteht ein erhöhtes Risiko einer Seitenbeschädigung. Diese Fahrzeuge müssen neben den Intaktstabilitätskriterien zusätzlich die Leckstabilitätskriterien einhalten. Die Annahme der Schadensausdehnung ist dabei dem OSV-Code [Entschließung MSC.235(82)] zu entnehmen.

Fahrzeuge, deren Einsatzprofil dem eines Offshore Versorgers entspricht und die über ein weitgehend freiliegendes Arbeitsdeck zur Handhabung der Ladung auf See verfügen, müssen den Anforderungen des OSV-Codes in vollem Umfang entsprechen. Eine Fahrtbereichsbeschränkung sowie eine Beschränkung der Wetter- und Seegangsbedingungen können für diese Fahrzeuge entfallen sofern diese nicht aus anderen betrieblichen Gründen notwendig sind.

oder

3. Ein vergleichbarer Sicherheitsstandard wird durch die Erfüllung der Leckstabilitätskriterien des SOLAS Übereinkommens sowie der Intaktstabilitätskriterien des IS-Codes 2008 mit Ausnahme des Kriteriums $GZ_{max} \geq 25$ Grad erreicht.

Bei Fahrzeugen, die über einen geringen Tiefgang und über eine große Seitenhöhe bzw. einen großen Aufbau verfügen und deren Maximum der Hebelarmkurve bei den infrage kommenden Ladefällen vor 25 Grad liegt ($GZ_{max} < 25$ Grad), kann, unabhängig vom B/H Verhältnis, ein vergleichbarer Sicherheitsstandard auf der Basis der Vorschriften des MSC. 1/Circ. 1281 akzeptiert werden.

Diese Fahrzeuge müssen zusätzlich alle übrigen im Teil A des IS-Codes 2008 geforderten Intaktstabilitätskriterien, inklusive des Wetterkriteriums und die Leckstabilitätskriterien gemäß des SOLAS Übereinkommens einhalten.

oder

4. Ein vergleichbarer Sicherheitsstandard wird durch eine Fahrtbereichsbeschränkung auf einen maximalen Küstenabstand von 10 Seemeilen sowie eine Wetter- und Seegangsbeschränkung erreicht.

Es gibt Fahrzeuge, die aufgrund ihres Einsatzes in extrem flachen, küstennahen Gewässern eine Tiefgangsbeschränkung haben und konstruktionsbedingt ein Breiten-Seitenhöhen-Verhältnis von 2,5 und mehr ($B/D \geq 2,5$) haben. Diese Fahrzeuge müssen die Stabilitätskriterien des IS-Codes 2008, Teil A, Kapitel 2, mit Ausnahme des Kriteriums des maximalen aufrichtenden Hebelarms bei 25 Grad oder mehr, in vollem Umfang einhalten. Der Nachweis ausreichender Stabilität kann durch die Einhaltung der alternativen Stabilitätskriterien gemäß MSC. 1/Circ. 1281, Kapitel 4 akzeptiert werden.

Für diese Spezialfahrzeuge wird ein vergleichbares Sicherheitsniveau durch eine Fahrtbereichsbeschränkung auf max. 10 Seemeilen Küstenabstand und eine Wetter- bzw. Seegangsklausel erreicht. Die Leckstabilitätskriterien gemäß dem OSV-Code oder dem SOLAS Übereinkommen müssen nicht eingehalten werden.

Kontakt:

BG Verkehr

Dienststelle Schiffssicherheit

Referat Schiffbau

Telefon: +4940 36 137-222 /-232 /-244 /-254

Telefax: +4940 36 137-204

Email: schiffbau@bg-verkehr.de

www.deutsche-flagge.de