

Flaggenstaatliche Interpretation schiffbaulicher Vorschriften:

FI 05/2017/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:	Frachtschiff
Bereich:	Intaktstabilität
Thema:	Ermittlung der Leerschiffsdaten von Pontons ohne die Durchführung eines Krängungsversuches
Referenzen:	Res. MSC.267(85) Abstimmung (Sept. 2009) zw. SeeBG und GL (jetzt BG Verkehr und DNVGL)
Datum:	19.10.2017

Gemäß der Resolution MSC.267(85) (IS-Code 2008) definiert sich ein Ponton u. a. wie folgt:

1. ohne eigenen Antrieb,
2. der Völligkeitsgrad der Verdrängung ist größer als 0,9
3. ein Breiten-Seitenverhältnis von über 3,0

Für Pontons oder pontonartige Fahrzeuge nach den o. g. Kriterien, für die kein Krängungsversuch durchgeführt werden soll, ist der Höhengschwerpunkt VCG auf Höhe des Hauptdecks anzunehmen. Dies gilt nur für den eigentlichen Schwimmkörper; Aufbauten, Deckshäuser, Stelzen etc. sind gesondert einzurechnen.

Sofern eine detaillierte Dokumentation der Massen und Schwerpunkte des Schwimmkörpers vorgelegt wird, kann der Gesamthöhengschwerpunkt wie folgt angenommen werden:

$$VCG = VCG_{(\text{Gewichtsrechnung})} + 0,15 \times \text{Seitenhöhe}$$

Als detaillierte Dokumentation gilt dabei eine Gewichtsrechnung, bei der z. B. die Stahlstruktur bis auf Platten, Unterzüge, Steifen und Kniebleche aufgeschlüsselt ist. Ein entsprechender technischer Übersichtsplan der Konstruktion ist der Auflistung beizufügen. Diese

Dokumentation ist durch die Klassifikationsgesellschaft bei der Prüfung der Stabilitätsberechnung mit zu prüfen, wobei eine Plausibilitätsprüfung hierbei ausreicht.

Ein Höhenschwerpunkt von weniger als $0,7 \times$ Seitenhöhe darf jedoch, unabhängig von dem Ergebnis der Gewichtsrechnung in Verbindung mit der oben genannten Formel, in keinem Fall für die Stabilitätsberechnung verwendet werden.

Es ist aber unerlässlich, die Gewichtsrechnung mittels eines Tragfähigkeitsnachweises zu überprüfen. Im Zuge des Tragfähigkeitsnachweises sind ebenfalls der Längen- und Breitenschwerpunkt zu ermitteln, um für die Stabilitätsberechnung verwendet werden zu können.

In Fällen, in denen das Ergebnis der Massenberechnung von der Masse des Tragfähigkeitsnachweises mehr als 2 % der im Tragfähigkeitsnachweis ermittelten Masse abweicht, ist ein Krängungsversuch durchzuführen.

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