

§ 19 SeeSchFVO Unterteilung und Stabilität

SeeSchFVO - Seeschiffahrts-Verordnung

Ⓞ Berücksichtigter Stand der Gesetzgebung: 13.08.2026

1. (1) Zu Regel 4 (Flutbarkeit): Ist die Flutbarkeit einer wasserdichten Abteilung größer als die mittlere Flutbarkeit für den betreffenden Schiffsteil, so kann der Bundesminister für Verkehr die Berechnung der Schottenkurve für diese größere Flutbarkeit verlangen, wenn dies aus Gründen der Sicherheit erforderlich ist.
2. (2) Zu Regel 6 lit. e (Sondervorschriften für die Unterteilung):

Falls unter einem Hauptquerschott eine wasserdichte Bodenwange nicht vorhanden ist, ist der Einfluß des unter dem Schott liegenden Doppelbodenteils zu berücksichtigen.

1. (3) Zu Regel 7 (Stabilität beschädigter Schiffe): Für Fahrgastschiffe, deren Kiel am oder nach dem Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung gelegt worden ist, gelten folgende Zusatzbestimmungen:
 1. 1. zu lit. b Z iii: Zum Nachweis ausreichender Stabilität im Leckfall müssen für die kritischen Schadensfälle die Kurven der aufrichtenden Resthebelarme berechnet werden;
 2. 2. zu lit. c: Für Lade- und Vorratsräume darf eine Flutbarkeit von 60 nur eingesetzt werden, wenn diese Räume normalerweise entsprechend ausgenutzt werden. Andernfalls ist mit einer Flutbarkeit von 95 zu rechnen;
 3. 3. zu lit. f: Bei unsymmetrischer Flutung muß eine positive metazentrische Höhe von mindestens 0,05 m auch für den theoretischen aufrechten Zustand nachgewiesen werden. Der Einfluß unsymmetrischer Flutungen ist auch für den Zustand vor dem Krängungsausgleich zu untersuchen. Ferner ist für den Endzustand der Überflutung nachzuweisen, daß bei einer unsymmetrischen Belastung durch ein krängendes Moment, gebildet aus Fahrgastgewicht und einem Hebelarm von 0,1 B, noch ein positives Stabilitätsmoment vorhanden ist und das Schiff nicht durch ungeschützte Öffnungen flutet;
 4. 4. zu lit. h: Bei dem Nachweis, daß eine Lockerung vertretbar ist, muß mit dem Flutbarkeitswert 100 für Inhalt und Oberfläche gerechnet werden. Eine Verminderung - jedoch nicht unter die in der Z 2 angegebenen Werte - kann zugelassen werden, wenn nachgewiesen ist, daß der Wert 100 in keinem Fall erreicht werden kann.
2. (4) Zu Regel 8 (Ballast): Diese Regel findet auch auf Frachtschiffe Anwendung.
3. (5) Zu Regel 9 (Piek- und Maschinenraumschotte, Wellentunnel usw.): Lit. a und b dieser Regel finden auch auf Frachtschiffe mit der Maßgabe Anwendung, daß der Abstand des Kollisionsschottes vom vorderen Lot nicht größer als 10 m zu sein braucht und daß in dem Kollisionsschott oberhalb des Doppelbodens und unterhalb des Freiborddecks keine Türen, Mannlöcher oder Zugangsöffnungen vorhanden sein dürfen.
4. (6) Zu Regel 11 lit. g (Festlegen, Anmarken und Eintragung der Schottenladelinien): In Frischwasser darf der aus dem Freibordzeugnis ersichtliche Frischwasserabzug in Anspruch genommen werden.
5. (7) Zu Regel 12 lit. e (Bauart und erstmalige Prüfung der wasserdichten Schotte usw.): Bei kommunizierenden Tankpaaren ist die Vergrößerung der Druckhöhe bei Neigungen zu berücksichtigen.

6. (8)Zu Regel 13 (Öffnungen in wasserdichten Schotten):

1. 1.zu lit. a:Türen sind so hoch wie möglich über dem Doppelboden anzuordnen;
2. 2.zu lit. i Z i:Die Schließzeit der Schiebetüren mit Kraftantrieb muß mindestens 20 s betragen. Das Schallsignal muß spätestens 5 s vor Beginn des Schließvorganges ertönen;
3. 3.die Regel 13 gilt auch für die Tunneltüren von Frachtschiffen.

7. (9)Zu Regel 14 lit. i Z ii (Öffnungen in der Außenhaut unterhalb der Tauchgrenze): Zwei selbsttätige Rückschlagventile sind nur zulässig, wenn das innere Ende des Ausgußrohres mindestens 0,01 L über der Schottenladelinie liegt.

8. (10)Zu Regel 18 lit. i (Lenzpumpenanlagen auf Fahrgastschiffen): Der Durchmesser der Zweiglنزrohre bestimmt sich nach folgender Formel:

□

Hiebei ist:

d = der Zahlenwert des in mm gemessenen Innendurchmessers des Zweiglنزrohres,

l = der Zahlenwert der in m gemessenen Länge der wasserdichten Abteilung,

B = der Zahlenwert der in m gemessenen Breite des Schiffes,

D = der Zahlenwert der bis zum Schottendeck in m gemessenen Seitenhöhe des Schiffes.

1. (11)Zu Regel 19 (Stabilitätsunterlagen für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe): Der Krängungsversuch ist im Beisein eines Beauftragten der beauftragten Klassifikationsgesellschaft durchzuführen. Die Niederschrift über den Versuch ist von dem Beauftragten gegenzuzeichnen. Die mit den erforderlichen Erläuterungen und Anweisungen für den Kapitän versehenen Stabilitätsunterlagen sind der beauftragten Klassifikationsgesellschaft mit einer für ihre Akten bestimmten Abschrift vor Anbordgabe zur Beurteilung zuzuleiten. Zu den Stabilitätsunterlagen gehören mindestens:

In Kraft seit 15.04.1981 bis 31.12.9999

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at