

Dr.-Ing. Petri Valanto

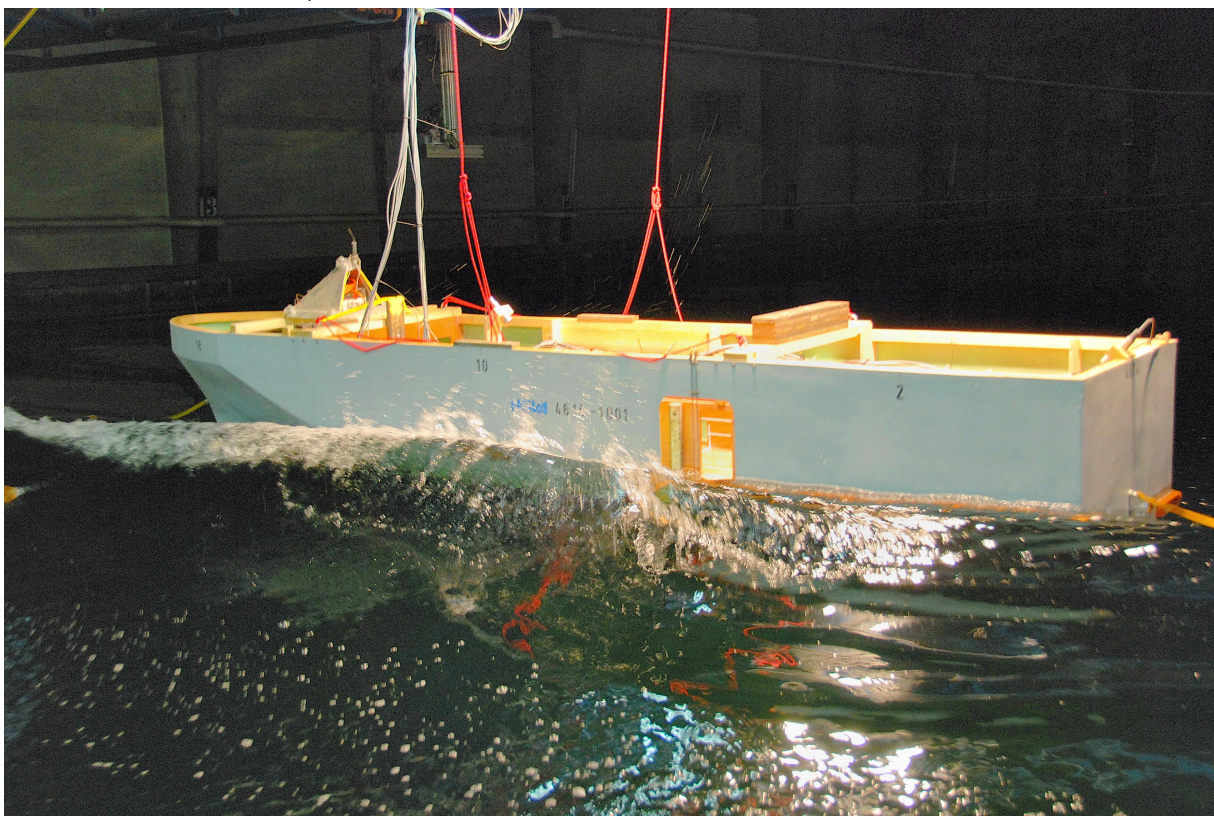
HSVA GmbH
Hamburg

Über Leckstabilität der RoPax-Schiffe

Der Vortrag gibt zuerst einen kurzen Überblick über den *MV Estonia* Unfall im Jahr 1994 auf der Basis der in der HSVA und TUHH in den Jahren 2006-2008 durchgeführten numerischen Untersuchungen. Wie häufig nach solchen spektakulären Schiffshavarien wurden auch nach diesem Unfall Änderungen in den SOLAS Regeln vorgeschlagen: Dieser berühmte Fall führte zur Ergänzung der SOLAS90 Regeln durch das Stockholm Agreement (SA) im Jahr 1995.

Einige Jahre später wurde Prof. Wendels Idee, die Lecksicherheit eines Schiffes mit Methoden der Wahrscheinlichkeitsrechnung zu bewerten, in den Regeln der SOLAS 2009 auch auf Fahrgastschiffe erweitert. Bereits vor dem In-Kraft-Treten der SOLAS 2009 begann die Diskussion darüber, ob die Erfüllung des Übereinkommens von Stockholm (SA) im Zusammenhang mit SOLAS 2009 noch erforderlich ist oder nicht.

Zur weiteren Aufklärung dieser Fragestellung beauftragte die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) im Jahr 2008 die HSVA mit der Bildung eines Konsortiums, um eine Untersuchung über die Leckstabilität der gemäß den Anforderungen der SOLAS 2009 entworfenen RoPax-Schiffe durchzuführen. In diesem Vortrag werden die Ergebnisse dieser Studie dargestellt und Empfehlungen für weitere Maßnahmen gegeben. Die genannten Regeln beeinflussen den Entwurf jedes neuen in Europa zu bauenden oder fahrenden RoPax-Schiffes, das EU-Häfen anläuft.



Ein Schiffsmodell in der frühen Phase eines Leckstabilitätstests im HSVA Schlepptank. Das Foto zeigt eine brechende Welle gerade bevor diese gegen die beschädigte Schiffseite schlägt und eine Menge Wasser durch die Öffnung auf das Fahrzeugdeck des Schiffes stößt.