

schuttevear

Publication Weekly magazine Schuttevaer

115e annual edition, nr. 30, July 26 2003

ABSTRACT (in dutch)

Regels stabiliteitsboek belangrijker dan ijkmerk

Nauwkeuriger berekeningen van de hoogte van het zwaartepunt maakt het voor binnenschepen mogelijk meer lading mee te nemen. De maximale hoeveelheid lading wordt op de meeste nieuwe schepen tegenwoordig namelijk bepaald door de lekstabiliteit. Ladingsoort en manier van stuwen zijn daarbij bepalender dan het ijkmerk.

Eigenaren van nieuwe containerschepen, ADNRSchepen en droge ladingsschepen boven 110 meter en tankers moeten in staat zijn voor elke beladingconditie te berekenen of de lekstabiliteit voldoende is. Oudere schepen moeten, wanneer ze opnieuw worden geijkt of worden verlengd, eveneens aan de strengere stabiliteitsregels voldoen. De schepen moeten dan een stabiliteitsboek hebben met tabellen, waarin de bij verschillende beladingtoestanden toegestane maximale hoogte van het zwaartepunt staat (de zogenaamde KG). Met formulieren of een beladingscomputer kan de schipper vervolgens voor elke reis zijn KG berekenen.

Bij containervervoer moet daarbij van elke laag containers het gewicht worden ingevuld. Een stabiliteitsboek bevat aparte tabellen voor containers van 8,5 voet en 9,5 voet hoog. Ook voor stortgoed, zoals zand, zijn aparte tabellen opgenomen. De berekeningen houden rekening met het zwaartepunt van het lege schip, ballast, brandstof en water. Voor containers komt daar de winddruk bij, die gesteld is op maximaal twintig kilo per meter. 'De maximale diepgang hangt dus minder af van de ijk dan van het soort lading', zegt Bart Soede van het Bussumse Scheepsbouwkundig Advies en Rekencentrum (SARC), dat het grootste deel van de stabiliteitsberekeningen in de binnenvaart uitvoert en tachtig procent van de beladingssoftware levert. 'Het ijkmerk geeft eigenlijk alleen het minimale vrijboord aan.'