

MariX

Xplore | Xchange | Xperience

im Hafen

Die Inspektion von Schiffen

Das Unterrichtsmaterial wurde innerhalb des Interreg-geförderten Projekts MariX entwickelt.





Arbeitsanweisung / Hinweise:

Beantworte die Fragen anhand des Texts zur Geschichte der Klassifikationsgesellschaft!

1. Was war zu Beginn des Seehandels ausschlaggebend für die Beurteilung der Qualität eines Schiffes?

2. Warum war diese Art der Beurteilung problematisch und welche Lösung überlegte man sich?

3. Welche Daten wurden zunächst in Registern festgehalten und worauf wirkten diese sich aus?

4. Welche zusätzliche Idee wurde diesem System durch den Germanischen Lloyd noch hinzugefügt?



Arbeitsanweisung / Hinweise:

Beantworte die Fragen anhand des Texts zur Klassifikationsgesellschaft!

1. Welche Aufgaben hat eine Klassifikationsgesellschaft heutzutage?

2. Was steht in den Bauvorschriften und welche Teile eines Schiffes werden regelmäßig von einer Klassifikationsgesellschaft überprüft?

3. Zu welchen Zeitpunkten im Leben eines Schiffes wird eine Klassifikationsgesellschaft tätig?

4. Welche staatlichen Aufgaben werden auch zum Teil von Klassifikationsgesellschaften übernommen?

Zu Beginn des Seehandels waren der Ruf der Schiffbauer und des Kapitäns sowie die persönliche Besichtigung des Schiffes durch die Kaufleute ausschlaggebend für die Beurteilung der Qualität der Schiffe. Den Kaufleuten fiel es jedoch schwer, die Qualität der Schiffe richtig zu beurteilen; schließlich waren sie keine Schiffbauer.

Zum Vergleich der Schiffe waren außerdem keine einheitlichen Standards gegeben, so dass die Schiffseigner, Versicherer und Reeder sich stark für die Gründung von Klassifikationsgesellschaften aussprachen, die die Schiffe einstufen und beurteilen sollten. So kam es, dass die Schiffsdaten in Registern durch objektive Beurteiler festgehalten wurden, die dem Vergleich der Schiffe dienen. Sie enthielten Informationen über Ausstattung, Ladevolumen und Eigner. Schäden und Mängel wurden ebenfalls festgehalten, was die Versicherungsprämien je nach Ausmaß ansteigen ließ, falls man bei größeren Schäden überhaupt noch Versicherer fand.

Die erste Klassifikationsgesellschaft wurde 1760 gegründet, und zwar die britische Gesellschaft Lloyd's Register of Shipping. Damals existierte in der City von London ein „Coffee House“ des Walisers Edward Lloyd. Dieses „Coffee House“ war Treffpunkt der Reeder, Broker und Kaufleute, um sich über den Handel, die Schifffahrt und deren Betreiber zu informieren.

Lloyds Coffe House (William Holland) Quelle: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lloyds-coffee-house-london-by-william-holland.jpg>



Darin lag die Keimzelle der heute ältesten Klassifikationsgesellschaft. Stück für Stück schlossen sich einige Reeder und Werftbesitzer in einer Gesellschaft zusammen, mit dem Ziel, die Verständigung und den Informationsaustausch zwischen den beiden Parteien „Hersteller“ und „Käufer“ zu verbessern. Außerdem lag den Reedern viel daran, eine Institution zu schaffen, die fachlich in der Lage ist, Schiffe zu bewerten, auf dessen Grundlage dann

Polizen für die Schiffe bei den Versicherungen erstellt werden können.

Durch den Erfolg dieser Idee gründeten sich schnell viele Klassifikationsgesellschaften wie 1828 das Bureau Veritas in Amsterdam sowie 1867 der Germanische Lloyd. Grundlage für die Bewertung von Schiffen wurden beim Germanischen Lloyd sogenannte Bauvorschriften für den Bau von Holzschiffen, die einer der Mitgründer herausgegeben hatte. In diesen wurde die Größe des Schiffes in Verhältnis zur Dimensionierung der wichtigsten Bauteile angegeben. Diese Idee bewährte sich schnell und wurde wiederum von Lloyd's Register übernommen. 1877 wurden dann die ersten Bauvorschriften für eiserne Schiffe herausgegeben.

Klassifikationsgesellschaften sind private Unternehmen, die im Schifffahrtsbereich als technische Gutachter für die Sicherheit von Schiffen tätig werden. Die Aufgaben der Klassifikationsgesellschaften sind zweigeteilt:

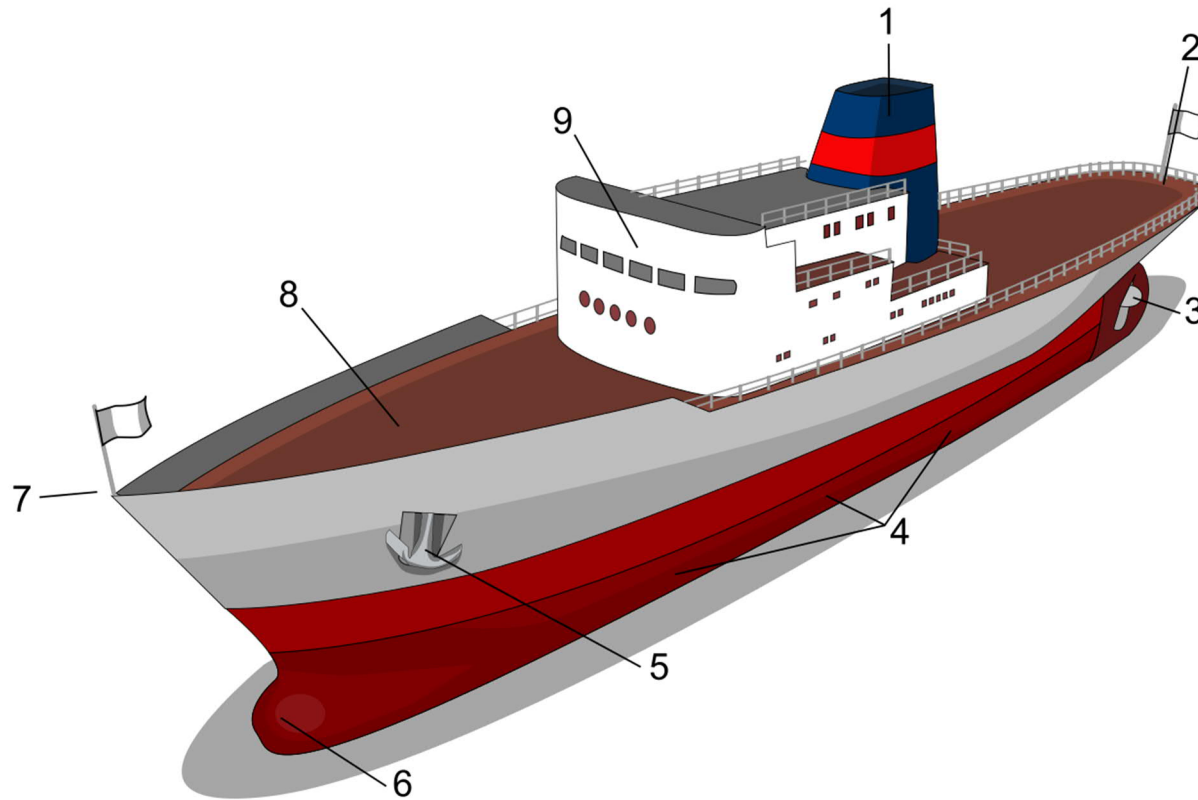
1. Klassen-Tätigkeit im Auftrag des Reeders
2. Aufgabenwahrnehmung im Auftrag von Flaggenstaaten.

Für diese Aufgaben erstellen Klassifikationsgesellschaften technische Richtlinien zum Entwurf und zur Konstruktion von Schiffen und geben diese als Bauvorschriften heraus. Bauvorschriften enthalten beispielsweise Festigkeitsberechnungen zur Gestaltung und Dimensionierung schiffbaulicher Konstruktionen.

Klassifikationsgesellschaften überwachen und dokumentieren die Einhaltung dieser Richtlinien beim Bau eines neuen Schiffes und erteilen ihm daraufhin eine sogenannte Klasse. Die Klasse ist eine Beurteilung der Seetüchtigkeit und Basis bei Schiffs- und Ladungsversicherungen sowie beim Handel von Schiffen. Die Besichtigter der Klassifikationsgesellschaft kontrollieren den Erhaltungszustand der von ihnen betreuten Schiffe im Laufe der Betriebszeit des Schiffes in regelmäßigen Intervallen. Solche Prüfungen umfassen die Beurteilung des Schiffsrumpfs und aller für den Schiffsbetrieb wesentlichen Teile, wie der Antriebsmaschine und anderer technischer Einrichtungen. In bestimmten Intervallen wird eine große Klasseerneuerung durchgeführt, bei der das Schiff gedockt wird. Hier erfolgt eine genaue Untersuchung der Außenhaut des gesamten Unterwasserschiffes, der Ruder, Propeller, Bugstrahlruder, der Seeventile und Seekästen. Aufgrund des Erhaltungszustands wird entschieden, ob die Klasse des Schiffes erhalten, herabgestuft oder entzogen wird. Eine Klassifikationsgesellschaft könnte daher salopp als „Schiffs-TÜV“ bezeichnet werden, jedoch geht ihr Aufgabenbereich mit dem Angebot umfassender technischer Unterstützung und eigener Forschung noch weit darüber hinaus. So zertifizieren Klassifikationsgesellschaften nicht nur Schiffe, sondern auch Offshore-Konstruktionen oder Windkraftanlagen, was man mit der Prüfstatik in der Bauindustrie vergleichen kann. Um ihr Wissen und ihre Erfahrungen bei fortschreitender technischer Entwicklung immer auf hohem Niveau und auf dem neuesten Stand zu halten, betreiben Klassifikationsgesellschaften Forschungsabteilungen.

In vielen Staaten nehmen Klassen auch staatliche Aufgaben der Schiffssicherheit im Auftrag von Flaggenstaatverwaltungen wahr. Klassen überwachen in diesem Bereich die Einhaltung internationaler technischer Sicherheitsvorschriften der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation IMO (sogenannte statuarische Regelwerke). Sie stellen internationale Schiffssicherheitszeugnisse für die jeweiligen Schiffe aus. Der Umfang der Aufgabenübertragung auf die Klassen ist von Staat zu Staat verschieden.

Grundsätzlich ist eine Reederei nicht verpflichtet, ihr Schiff klassifizieren zu lassen, allerdings ist sie im Betrieb eines nicht klassifizierten Schiffes stark eingeschränkt, da nur wenige Staaten nicht klassifizierte Schiffe in ihren Hoheitsgewässern akzeptieren. In europäischen Hoheitsgewässern oder Häfen werden Schiffe ohne Klassifikationszertifikat nicht geduldet.



Quelle: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3635152>