



IVR RICHTLIJN VOOR KWALITEIT NIEUWBOUW CASCO'S

INTRODUCTIE

De periode van voor de crisis van 2008 werd gemarkeerd door een nieuwbouwexplosie van binnenvaartcasco's. De casco's werden in grote getale gebouwd in de lage loon landen. Dit leidde echter niet altijd tot een acceptabele casco constructie kwaliteit.

De vraag was groter dan het aanbod, waardoor de eigenaar weinig inbreng had in het eindproduct. De verkopende scheepsmakelaar, kon zich beroepen op het door een Klassenbureau verstrekt certificaat. De aard en wijze van inspectie leidend tot verstrekking van een dergelijk Klassencertificaat was niet altijd even inzichtelijk. De praktijk heeft geleerd dat met de certificerende inspecties uitgevoerd tijdens nieuwbouw in de lage loon landen, niet per definitie een gegarandeerde goede kwaliteit werd verkregen. Er zijn gevallen bekend waar het materiaal niet bleek te voldoen aan de vereiste kwaliteit, constructie delen slecht waren uitgelijnd, de laskwaliteit beneden de minimum standaard bleek te zijn, enz.

De crisis van 2008 veroorzaakte een plotselinge terugval van het aantal nieuwbouw casco's. Deze rustige periode gaf de gelegenheid om te evalueren wat er fout is gegaan met de nieuwbouw van casco's in de voorgaande jaren.

Dit heeft geleid tot de conclusie dat - teneinde de veiligheid en kwaliteit van nieuwbouwcasco's te kunnen garanderen - er behoefte is aan een goede kwaliteitsstandaard. De Technische Commissie van de IVR heeft derhalve gewerkt aan de totstandkoming van een dergelijke standaard. Op basis van de brede kennis en ervaring van de commissieleden is een praktische richtlijn opgesteld. Eigenaren van binnenvaartschepen wordt aanbevolen bij nieuwbouw in het nieuwbouwcontract te refereren aan deze IVR richtlijn. Disputen kunnen worden voorkomen bij toepassing van deze standaard.

IVR NIEUWBOUW CASCO RICHTLIJN

Tekening:

- Tekeningen alsook sterkteberekeningen goed te keuren door of een door IACS erkende Klassenbureaus of door een door de overheid erkende Particuliere Instelling (PI).

Plaat-, profiel- en pijp materiaal:

- Materiaal certificaten van de leverancier te verstrekken; willekeurige herleidbaarheid controle door een door de eigenaar aangestelde vertegenwoordiger;
- van 4 proefmonsters van plaat-, profiel- en pijpmateriaal, willekeurig geselecteerd door een door de eigenaar aangestelde vertegenwoordiger, de mechanische en chemische samenstelling laten testen in samenhang met de materiaal certificaten van de leverancier.

Constructie:

- uitlijning en rechtheid van constructie elementen en platmateriaal te voldoen aan de IACS richtlijn No. 47 "Scheepsbouw- en Reparatie Kwaliteit standaard" (Rev. 5, Oct. 2010);
- constructie te voldoen aan de in ROSR1995 en de Richtlijn 2006/87/EC hieraan gestelde eisen.

Lassen:

- Lasmetaal "type-test goedgekeurd" door Klassenbureaus;
- Droge opslag van lasmetaal, te controleren door de door de eigenaar aangestelde vertegenwoordiger;

- Certificaten van lassers te overhandigen in relatie tot de verschillende te maken lassen en te controleren door de door de eigenaar aangestelde vertegenwoordiger;
- Alle lassen dienen te voldoen aan de IACS richtlijn No. 47 "Scheepsbouw- en Reparatie Kwaliteit standaard" (Rev. 5, Oct. 2010)richtlijn;
- Alle lassen visueel te inspecteren door de eigenaar of diens vertegenwoordiger en te -Röntgen (x-ray) inspecties uit te voeren door een erkend extern bedrijf als volgt:
 - * per stomplas:
 - bodemplaat: 2 x-rays
 - huidplaat: 1 x-ray van gangplaat aan elke zijde
 - bilge gang: 1 x-ray aan elke zijde
 - luikhoofd: 1 x-ray aan elke zijde (uitsluitend voor droge lading schepen)
 - dubbele bodem: 1 x-ray voor droge lading schepen en 2 x-rays voor tankers
 - dubbele wand: 1 x-ray aan elke zijde voor tankers en droge lading schepen
 - * langlassen:
 - 10 x-rays willekeurig gekozen van langs lasnaden van de bodemplaten
 - 16 x-rays willekeurig gekozen van langs lasnaden van de dubbele bodemplaten voor tankers en droge lading schepen

Per elke onvoldoende las controle, kunnen 2 extra x-rays controles noodzakelijk zijn.

Als deze extra x-rays controles eveneens onvoldoende blijken, kan door de door de eigenaar aangestelde vertegenwoordiger worden geëist de volledige stomp en langlassen over de volle lengte van de lassen ultrasonisch te laten testen.

Tank testen:

- alle ballast-, brandstof-, drinkwater-, smeeroil-, vuilwater- en vuile olie tanks en alle waterdichte compartimenten voor het conserveren van de lassen testen met 0,1 bar;
- ladingtanks willekeurig met waterdruk - druk in overeenstemming met de in het ADN gestelde eisen - testen;
- voornoemde tests desgewenst uit te voeren in aanwezigheid van de door de eigenaar aangestelde vertegenwoordiger.

Pijpwerk:

- al het geïnstalleerde pijpwerk hydraulisch testen met 1,5 x de werkdruk voor conservering;
- voornoemde tests desgewenst uit te voeren in aanwezigheid van de door de eigenaar aangestelde vertegenwoordiger.

Conservering:

- voorbereiding van oppervlakken en aanbrengen van de conservering (verf) goed te keuren door een inspecteur van een gekwalificeerde verfleverancier met afgifte van een certificaat voldoende aan de door de leverancier gestelde garantie eisen.

IVR tracht middels deze richtlijn een bijdrage te leveren tot veiligere en een betere kwaliteit binnenvaartcasco's.