

Informatie over het IVR Schade Preventie Onderzoek (SPO) programma

Bij de aan vaartuigen uitgevoerde SPO inspecties is gebleken dat bij een vaartuig waar voor het eerst een SPO wordt uitgevoerd telkenmale aan het licht komt dat er heel wat belangrijke tekortkomingen zijn aan de machine installaties zoals:

- niet uitgevoerde alarm calibraties (52%),
- slechte koelwaterbehandeling (82%),
- gebrek aan onderhoudsmanagement (76%),
- niet gecontroleerde uitlijning bij flexibel opgestelde motoren (80%),

Deze tekortkomingen houden hoge schaderisico's in.



Ten onrechte wordt er door menigeen gedacht dat een SPO niet meer aan de orde is nu een groot gedeelte van de vloot sinds het laatste decennium werd vernieuwd. Bovendien vertrouwt men erop dat de moderne techniek beter is dan vroeger, en meent men dat de onderhoudscontracten met motorfabrikanten de kosten van een SPO overbodig maken. Dit is echter een misvatting. Er zijn sterke argumenten om aan te nemen dat een SPO meer dan ooit wel degelijk aan de orde is.

Argument 1:

Vele van deze zogenaamde nieuwe schepen die vóór de economische crisis in de vaart werden genomen, zijn intussen 6 à 10 jaar oud en hebben al heel wat uren op de teller staan. Men kan hier bezwaarlijk nog spreken over "nieuwe" schepen.

Argument 2:

Door de aanhoudende crisis sinds 2008 is er nog steeds een ernstige overcapaciteit in het scheepsvervoer aanbod. Daardoor zijn de vrachten

(te) laag. Door de afloslast van de zware nieuwbouw investering zijn de marges voor de scheepseigenaar minimaal. Heel wat scheepseigenaren draaien zelfs op negatief. Noodgedwongen besparingen uiteten zich onvermijdelijk rechtstreeks door het beknootten van het onderhoudsbudget van de machine installaties.

Argument 3:

Nieuwe motoren zijn uit technisch oogpunt inderdaad beter dan de oudere versies. Echter, ervaring leert dat, indien er toch een schade optreedt bij deze moderne machines, de herstellingskost beduidend hoger is dan bij de vorige generatie motoren.

Argument 4:

De onderhoudsprogramma's die door motorfabrikanten worden verkocht, dekken niet de volledige lading. Zo voorziet een dergelijk programma bijvoorbeeld niet het kalibreren van alarmen noch het controleren van de uitlijning van elastisch opgestelde motoren. Dit kan leiden tot grote schades.

Men beschouwt een SPO wel eens gemakkelijk als overbodig omdat een schip aan tal van andere verplichte inspecties dient onderworpen te worden, zoals Klassenbureaus en EBIS alsook wettelijke Communautair certificaat inspecties, enz.. Deze wettelijke verplichtingen slaan in hoofdzaak op veiligheid voor schip en bemanning.

SPO is echter complementair.

SPO werd specifiek ontwikkeld ter beperking van kostelijke schadeherstellingen en beperking van bedrijfsschade door machine uitval. Een SPO richt zich op preventie van schade aan de dure mechanische installaties (niet alleen motoren). Daarin onderscheidt SPO zich met andere wettelijk verplichte inspecties.

Huiverig voor schaderisico? Vraag dan naar een SPO.

Voor nadere inlichtingen over het SPO programma kunt u contact opnemen met IVR,
Vasteland 12E
3011 BL Rotterdam
Tel: +31 (0)10 411 60 70
E-mail: info@ivr.nl