

## ENGINE REGISTRATION SYSTEM (ERS)

### Waarom ERS?

Alle individuele experts voeren onderzoeken uit zonder te weten dat de krukasstoring die zij inspecteren eigenlijk de derde is. De andere 2 worden behandeld door andere experts. Allen zijn zij niet op de hoogte van het feit dat ze naar de 3e soortgelijke schade kijken.

Als zij dit hadden geweten, zou hun aanpak veel gedetailleerder zijn geweest, gericht op het exacte 'waarom', het vinden van argumenten voor garantie, financiële compensatie voor de eigenaar of verzekeraar en vereiste aanpassingen.

Motorschade vormt een groot deel van de negatieve resultaten voor verzekeraars en heeft daardoor een negatief effect op premies en dekking.

Dit zette verzekeraars ertoe aan statistieken te verzamelen over gemelde motorstoringen en deze mogelijke structurele problemen te vinden. Niet om het merk of type motor uit te sluiten van dekking, maar om fabrikanten, eigenaren en experts bewust te maken van structurele storingen en maatregelen ter preventie. Dit resulteerde in de ontwikkeling van de Engine Registratiesysteem (ERS) door IVR in nauwe samenwerking met de verzekeraars.

achmea |

Allianz 

RSA 

HDI

CORINS

MS  Amlin

 Baloise  
Insurance

 nationale  
nederlanden

 BLAAK  
UNDERWRITING  
AGENCIES

Allianz  Esa

"Als een krukas één keer breekt is het een incident, een tweede keer is toeval, maar een derde keer kan het een structureel falen zijn. Het idee achter ERS is het vinden van **de 3e keer.**"

### Hoe werkt het?

Het systeem is eenvoudig en werkt met vier vastgelegde identificatiecriteria:  
kind / make / type / damaged item.

Als soort worden momenteel geïdentificeerd:  
Main engine / Auxiliary engine / Gearbox / Thruster / After treatment plant.

Damaged item is een set lijst met items waarvan er een kan worden gekozen om aan te geven welk onderdeel feitelijk beschadigd is.

Om de schade verder te identificeren, moeten twee oorzaken worden gekozen, namelijk:

- ▶ de technische oorzaak (bijvoorbeeld: coolant / cooling system related of fuel / fuel system related)
- ▶ de gerelateerde oorzaak (bijvoorbeeld: cavitation or incorrect mounting or structural failure)

De ERS-database bevat gegevens die zijn aangeleverd door ERS-geregistreerde experts en is alleen toegankelijk voor deze groep. ERS-inspecteurs kunnen in de database zoeken naar vergelijkbare claims om hun ervaring en kennis

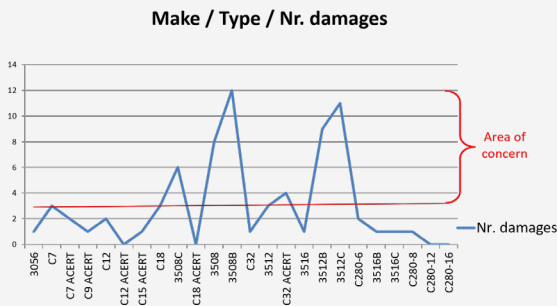


### Vertrouwelijkheid

Alleen technische gegevens worden weergegeven. Persoonlijke gegevens van de eigenaar en het vaartuig kunnen niet door derden worden bekeken. ERS is daarom volledig AVG-proof.

## De resultaten

Elke week genereert het systeem automatisch statistieken, zoals weergegeven in de onderstaande grafiek. Deze statistieken worden door IVR geanalyseerd om te zien of er sprake is van een mogelijk structureel falen.

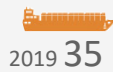
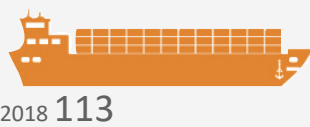


De IVR/ERS-raad van experts zal, in het geval van een vermoedelijk structureel defect, de gerelateerde technische gegevens onderzoeken en er wordt een 'pre-alert' gestuurd naar alle ERS experts. Als er een feitelijk structureel falen wordt geconstateerd, worden de experts geïnformeerd door een 'alert message' waarin zij worden geïnformeerd over de details van het geconstateerde structurele falen en door IVR te ondernemen acties.

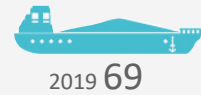
IVR neemt vervolgens contact op met de fabrikant om mogelijke maatregelen ter voorkoming van schade, uit te voeren wijzigingen en communicatie van het probleem aan de gebruikers te bespreken. Alle ERS experts en deelnemers worden geïnformeerd over het resultaat van de besprekingen en de met de fabrikant bereikte oplossingen.

ERS heeft in het verleden al in verschillende gevallen zijn waarde bewezen, waarbij structurele gebreken werden geconstateerd en in goed overleg met de fabrikanten oplossingen werden gevonden en toekomstige soortgelijke schade werd voorkomen. Zo worden claimkosten voor verzekeraars en eigenaren bespaard. Ook worden en statistieken gegenereerd waarvan enkele voorbeelden hieronder worden weergegeven.

### Sea-going

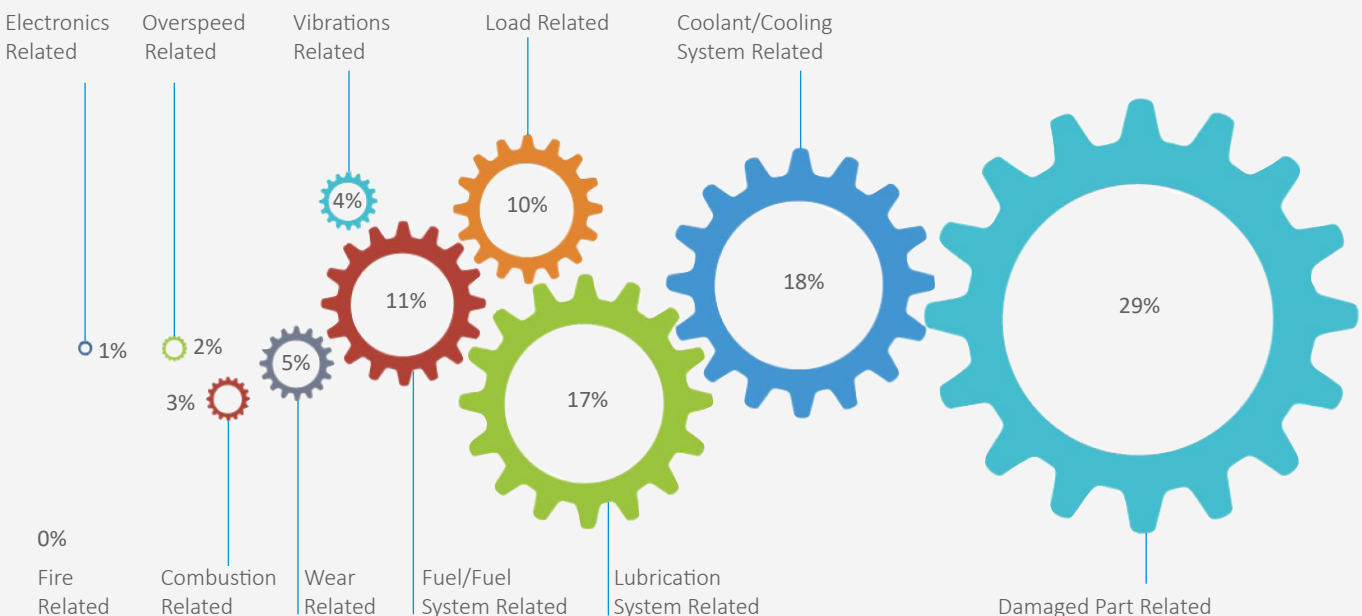


### Inland

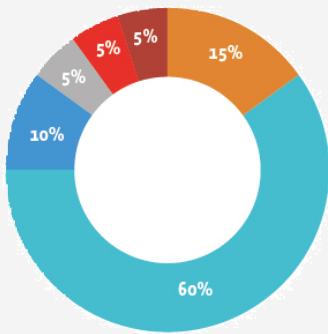


Op deze manier hebben ERS-deelnemers ook een uitgebreidere informatiestroom over schadestatistieken, structurele storingen en schadepreventieve technische informatie. Het verleden heeft geleerd dat dit niet wordt gebruikt om de dekking van machines uit te sluiten of claims af te wijzen, maar gaf verzekeraars juist het vertrouwen dat experts die ERS input geven, **goed op de hoogte zijn van structurele storingen en schadepreventieve technische informatie.**

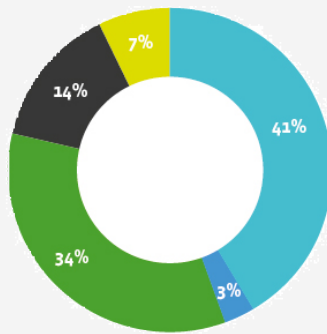
### Technical cause of damage



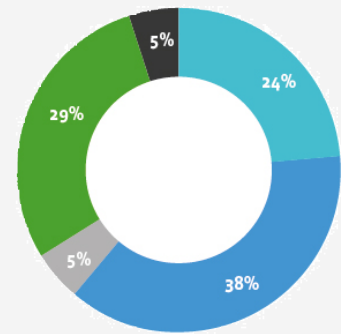
Related technical causes of coolant/cooling system



Related technical causes of damaged parts



Related technical causes of lubrication system



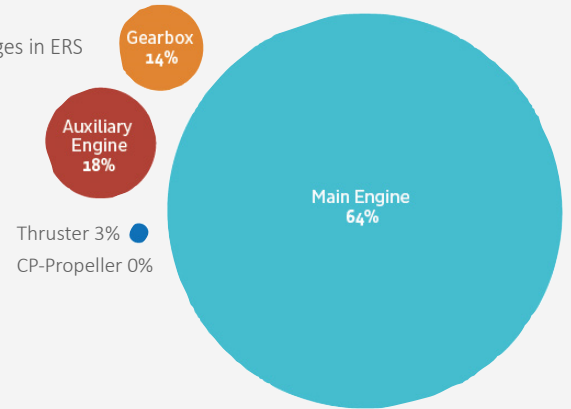
- Cavitation
- Excessive wear
- Component failure
- Normal wear
- Crew negligence
- Lack of maintenance
- External cause
- Incorrect mounting/setting
- Structural failure

## Het platform

Naast het informeren van ERS-deelnemers en experts over (pre-)alerts, informeert IVR experts ook via het ERS-platform, over technische folders die rechtstreeks van motorfabrikanten zijn ontvangen of via ERS-experts, over zaken die aandacht nodig hebben om schade, onderhoudsproblemen en wijzigingen te voorkomen.

Via het platform werden experts bijvoorbeeld geïnformeerd over MAK's servicebrief nr. 0003M20 Februari 2017 met details en uitleg over het belang van smeerolieonderhoud bij M20C-motoren die op HFO draaien en mogelijke gevolgen voor de schade. Op deze manier helpt en informeert ERS niet alleen de inspecteur, maar is het ook in staat om essentiële technische informatie beschikbaar te stellen aan eigenaren, waardoor schade en stilstand van het schip als gevolg van schade wordt voorkomen.

Kind of damages in ERS



## Participatie van eigenaren

Als eigenaren de experts en makelaars kunnen aanmoedigen om claims te melden in de ERS-database, zou dit helpen om de reikwijdte van informatie, statistieken en de kans op het vinden van meer structurele fouten te vergroten. Als eigenaren van mening zijn dat ze worden geconfronteerd met een structureel defect in hun machines, kunnen ze hun experts vragen om in de ERS-database te zoeken naar soortgelijke claims of IVR informeren over het vermeende structurele falen, zodat IVR kan onderzoeken of dit inderdaad het geval is en het proces van een (pre-)alert kan opstarten.



Alle experts die zijn aangesloten bij een erkende maritieme vereniging zoals - NIVRE, NAMS, FEMAS - kunnen ERS expert worden. Ga naar [ers.ivr.nl](http://ers.ivr.nl) om de demo te bekijken of neem contact op met [h.arntz@ivr-eu.com](mailto:h.arntz@ivr-eu.com).

### DISCLAIMER

De inhoud van dit technisch bulletin is met de grootst mogelijke zorg samengesteld. IVR kan echter de nauwkeurigheid of volledigheid van de informatie niet garanderen. De IVR aanvaardt geen aansprakelijkheid die zou kunnen voortvloeien uit de inhoud van dit bulletin.

©IVR Technical Leaflet Engine Registration System (ERS)- July 2020