

BIJLAGE 5.1 Kleine Beurt (KL) – IJVEREN / NZK ponten

Omschrijving

Gehele schip

Opdrachtnemer heeft de onderhoudslocatie voorbereid en geprepareerd voor ontvangst van het schip.

Opdrachtnemer handhaaft voor, tijdens en aan het eind van de werkperiode een duidelijke communicatie met GVB veren zodat vlot gehandeld kan worden en misverstanden voorkomen kunnen worden.

Indien de dienstdoende werfbaas niet aanwezig of niet bereikbaar is dan verwacht GVB dat het mobiele telefoonnummer van diens vervanger of 2^e leidinggevende in de lijn door Opdrachtnemer aan GVB bekend wordt gemaakt.

Tijdens het varen naar de onderhoudslocatie voert Opdrachtnemer een stuurmachine keuring uit (keuringsrapport eisen in Bijlage 4.2 Grote Beurt).

Nadat de onderhoudslocatie is voorbereid en geprepareerd heeft Opdrachtnemer aan GVB de instructie gegeven tot het manoeuvreren van het schip naar de onderhoudslocatie (dok of helling). Deze acties vallen onder de verantwoordelijkheid van de Opdrachtnemer.

Hierbij moet ook aandacht geschonken worden aan het feit dat GVB personeel zoals schippers en monteurs veilig van boord kunnen gaan alsmede ook veilig vanaf het dok of helling het werfterrein kunnen verlaten.

Opdrachtnemer heeft het schip op de onderhoudslocatie gefixeerd volgens het dokplan en heeft het samenstel geschikt gemaakt voor het verrichten van onderhoud aan het schip.

Opdrachtnemer heeft GVB uitgenodigd tot het uitvoeren van een inspectie van aankomst / droogzetting en vervolgens scheepsbeheeroverdracht van GVB naar Opdrachtnemer (Stoppunt).

Door Opdrachtnemer moet een onderhoudsrapport worden geopend en bijgehouden worden gedurende de gehele periode dat het schip bij Opdrachtnemer aan de werf is.

Onderwaterschip

Voordat het schip ontdaan wordt van aangroei en er zichtbare schade wordt geconstateerd moet het onderhoudsrapport worden voorzien van digitale hoge resolutie foto's en deze zo spoedig als mogelijk gedeeld worden met GVB.

- A- Het onderhoudsrapport moet worden voorzien van een professionele en vakbekwame beoordeling van het gehele onderwaterschip (met foto rapportage) voor zover mogelijk Op zichtbare schade, erosie, corrosie, materiaalmoeheid, scheepsbouw technische afwijkingen, de mate van aangroei en lekkages.

Stoppunt - werk voortzetten na bezoek en akkoord GVB.

Het gehele onderwaterschip wordt ontdaan van aangroei, andere aanslag en vuil door middel van hogedrukreiniging (max. 300 bar) met onverwarmd water, zonder gebruik van chemische- of straalmiddelen waarbij rekening is gehouden met het voorgeschreven verfsysteem.

Extra aandacht moet gegeven worden op de staat van de overboord -en aanzuig roosters alsmede de koelwaterleidingen / ribben. Deze dienen ook zover als mogelijk ontdaan te worden van harde aangroei en schoongemaakt worden. Met name de slecht bereikbare plekken voor de hogedruk reiniger zoals de bovenzijde van de koelwaterleidingen tussen het scheepsvlak in dienen dan met de hand vrijgemaakt te worden van aangroei met behulp van schuurlint. Tevens dienen de bochten van de koelwaterleidingen goed geïnspecteerd te worden of er geen zichtbare zwakke plekken aanwezig zijn.

Inspectie en indien nodig overhaal van de overboord afsluiters. GVB hier vooraf over inlichten.

Nadat de hogedrukreiniging en reiniging in het geheel gereed is dient er opnieuw een inspectie te worden uitgevoerd op zichtbare afwijkingen zoals genoemd in de eerste alinea bij A. Daarna nodigt de Opdrachtnemer wederom GVB uit om tevens de conditie van het verfsysteem te kunnen beoordelen

BIJLAGE 5.1 Kleine Beurt (KL) – IJVEREN / NZK ponten

(Stoppunt).

Het onderwaterschip moet worden voorbehandeld. Uitgangspunt is 100% maar GVB kan besluiten na eigen beoordeling hiervan af te wijken conform staffelen (25 / 50 / 75 /100%) van het oppervlak met daarbij het in acht nemen van de verrekening conform het prijzenblad voor de optimale hechting en tevens van de nieuwe toplaag antifouling volgens het voorgeschreven verfsysteem.

Stoppunt - werk voortzetten na vrijgave GVB.

Het onderwaterschip is voorzien van een nieuwe toplaag antifouling volgens het voorgeschreven verfsysteem. Daarbij moet rekening gehouden met aanwezige zaken als de zinkanodes, die afgeplakt moeten worden, de uitwendige onderdelen van het motorkoelsysteem, die een speciale dunne toplaag antifouling vereisen.

Het onderwaterschip is voorzien van nieuw geschilderde ijkmerken in lijn met de permanent markeringen / diepgangsmarken.

Roer en schroeven, thrusters

In geval van zichtbare schade moet het onderhoudsrapport worden voorzien van digitale hoge resolutie foto's.

Het onderhoudsrapport moet worden voorzien van een professionele en vakbekwame beoordeling van het roer en de schroeven, dan wel de thrusters, op zichtbare schade, erosie, corrosie, materiaalmoetheid, uitwendig technische afwijkingen, de mate van aangroei en eventuele lekkages.

Stoppunt - werk voortzetten na vrijgave GVB.

De roeren, schroeven en thrusters moeten worden ontdaan van aangroei, andere aanslag en vuil door middel van hogedrukreinigen (max. 300 bar) met onverwarmd water, zonder gebruik van chemische- of straalmiddelen waarbij is rekening gehouden met het voorgeschreven verfsysteem.

Na verwijderingen van alle aangroei en aanslag opnieuw inspectie op zichtbare schades, erosie, corrosie, materiaalmoetheid, uitwendig technische afwijkingen en lekkages. Opdrachtnemer nodigt GVB veren wederom hiervoor uit.

Zinkanodes aan en op de thrusters worden vernieuwd na gezamenlijke beoordeling van Opdrachtnemer en GVB

Stoppunt - werk voortzetten na vrijgave GVB.

De delen nabij roeren, schroeven en thrusters moeten, waar van toepassing, worden voorbehandeld voor de optimale hechting van een nieuwe toplaag antifouling volgens het voorgeschreven verfsysteem.

De roeren, schroeven en thrusters moeten, waar van toepassing voorzien worden van een nieuwe toplaag antifouling verf volgens het verfsysteem. Daarbij is rekening gehouden met aanwezige zaken als de zinkanodes, die afgeplakt moeten worden.

Het pakkingmateriaal van de schroefasafdichtingen van de schroeven / thrusters zoals keerringen, bussingen, spacers, etc. moeten worden vernieuwd alsmede de olie worden ververs. Gegadigde moet hiervoor de benodigde originele ZF / Veth thruster onderdelen en correcte olie in voldoende hoeveelheid aanleveren.

Verder dient gegadigde volledige assistentie te verlenen aan het door GVB aangestuurde bedrijf die de thruster service uitvoert. Zoals (de)-montage schroeven, aftappen en afvoeren van olie evenals suppletie van de benodigde nieuwe olie.

De schroeven dienen door gegadigde opgemeten worden.

Indien tijdens inspectie van de thruster en in het bijzonder op de schroef beschadigingen en interingen zijn geconstateerd moet na overleg tussen GVB, extern service bedrijf en de gegadigde deze

BIJLAGE 5.1 Kleine Beurt (KL) – IJVEREN / NZK ponten

afwijkingen door gegadigde worden gerepareerd, gepolijst, anti-zingranden worden aangebracht en tenslotte statisch worden gebalanceerd.

Afmeerhaken / anker

Het onderhoudsrapport moet worden voorzien van een professionele en vakbekwame beoordeling op functionaliteit en schade, erosie, corrosie, materiaalmoeheid en afwijkingen aan de ankers, de staalkabels en de winches. van de afmeerhaken en in het bijzonder de lagers ervan.

Hierbij moeten beide ankers worden gepresenteerd tot op de dokvloer. Deze moeten worden geïnspecteerd, ontroest, **hoge druk wassen** en geconserveerd met een dubbele laag. Extra aandacht moet worden gegeven aan de vrije gangbaarheid van het anker alsmede de gangbare (wartel)verbinding naar de ketting en staalkabel alsmede aanwezigheid van corrosie op de sluitingen.

Romp

In geval van zichtbare schade moet het onderhoudsrapport voorzien worden van digitale hoge resolutie foto's.

Het onderhoudsrapport moet worden voorzien van de professionele en vakbekwame beoordeling van de romp tussen waterlijn en berghoutsgang op erosie, corrosie, schades, materiaalmoeheid, scheepsbouw technische afwijkingen, de mate van eventuele aangroei en lekkages. Ook moet de rubberen protectie aan de berghoutsgang worden beoordeeld of (gedeeltelijke) vervanging daarvan noodzakelijk is.

De romp tussen waterlijn en berghout moet door middel van machinaal en op mogelijk moeilijk bereikbare plekken met de hand geschuurd worden en daarbij tevens worden ontdaan van metaalzouten en corrosie waarbij rekening moet worden gehouden met het voorgeschreven verfsysteem.

De romp tussen waterlijn en berghout moet worden voor behandeld voor de optimale hechting van een nieuwe toplaag verf volgens het voorgeschreven verfsysteem.

Stoppunt - werk voortzetten na vrijgave GVB.

De romp tussen waterlijn en berghout is voorzien van een nieuwe toplaag (donkerblauwe) verf volgens het voorgeschreven verfsysteem.

Gehele schip

Opdrachtnemer heeft de inspectiebevindingen en haar beoordeling daarvan steeds onmiddellijk met GVB besproken.

Al het werk, inclusief eventueel aanvullend meerwerk, dat door GVB schriftelijk werd opgedragen, inclusief af conserveren van staalreparaties (volgens specificatie verfsysteem), dient netjes en schoon opgeleverd (olie, vetrestanten, lappen, etc. verwijderd) te worden en moet door Opdrachtnemer binnen de afgesproken tijd zijn uitgevoerd en dit vervolgens ook bijtijds ter goedkeur worden aangeboden aan GVB.

Opdrachtnemer moet GVB op tijd (2 dagen van te voren) laten weten dat het schip gereed is en aangeven wanneer het vertrek uit het dok of van de helling kan gaan plaatsvinden. Dit zodat GVB op tijd schipper en monteur kan regelen om het schip uit te varen en terug te brengen naar de thuishaven van GVB veren. Opdrachtnemer moet hiertoe eerst GVB uitnodigen tot het uitvoeren van een afname-inspectie van het uitgevoerde werk aan het schip om vervolgens het schip wederom over te kunnen dragen aan GVB. Indien weersomstandigheden de afgesproken gereeddatum gaan bedreigen dient de opdrachtnemer alle mogelijke alternatieven aan te wenden om er voor te zorgen dat die datum wel gehaald wordt. Als het hierdoor noodzakelijk is om in de avonduren, weekenden of tijdens feestdagen te werken (of andere maatregelen te treffen) komen de eventuele extra kosten voor de maatregelen niet in aanmerking voor verrekening.

Door Opdrachtnemer wordt het onderhoudsrapport compleet gemaakt en binnen 1 week na dat het schip vertrokken is aangeboden aan GVB.

Opdrachtnemer moet het schip voorbereiden op het vertrek vanaf de onderhoudslocatie waarbij ook de veiligheid van het schip en GVB werknemers wordt gegarandeerd.

Als het schip en de onderhoudslocatie gereed zijn en op instructie en onder verantwoordelijkheid van Opdrachtnemer manoeuvreert GVB het schip weg van de onderhoudslocatie (dok of helling).