

BIJLAGE 10.1 Kleine Dokeurt (KL) versie 1.1

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.

Voor iedere beurt wordt een projectleider aangewezen die bereikbaar is gedurende de periode dat het schip in het dok ligt

Indien de dienstdoende projectleider niet aanwezig of niet bereikbaar is dan verwacht GVB dat een vervanger bereikbaar is. (Het mobiele telefoonnummer van diens vervanger of 2^e leidinggevende in de lijn door Opdrachtnemer aan GVB dient bekend te worden gemaakt)

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).

Vervolgens scheepsbeheeroverdracht van GVB naar Opdrachtnemer (Stoppunt).

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 Door Opdrachtnemer moet een onderhoudsrapport worden geopend en bijgehouden worden gedurende de gehele periode dat het schip bij Opdrachtnemer aan de werf is. Dit onderhoudsrapport dient voorafgaande aan de afname met GVB te worden gedeeld

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, materiaalmoetheid, scheepsbouw technische afwijkingen, de mate van aangroei en lekkages. Inclusief inschatting van de (herstel)kosten

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 en kanalen alsmede de ruimte tussen scheepshuid en thruster rondsel, en 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 hogedrukreiniger 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.

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 (Stoppunt). (Ook hier kostencalculatie meerwerk)

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 (zink)anodes, die afgeplakt moeten worden, de uitwendige onderdelen van het motorkoelsysteem, die een speciale dunne toplaag antifouling vereisen.

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

Roer en schroeven, roerpropellers

In geval van zichtbare schade aan het roer, de schroeven of de roerpropellers, 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 roerpropellers, op zichtbare schade, erosie, corrosie, materiaalmoetheid, uitwendig technische afwijkingen, de mate van aangroei en eventuele lekkages. Inschatting van de herstelkosten moet worden gedeeld met GVB.

Stoppunt - werk voortzetten na vrijgave GVB.

De roeren, schroeven en roerpropellers 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, uitwendige technische afwijkingen en lekkages. Opdrachtnemer nodigt GVB uren wederom hiervoor uit.

Van beide roerpropellers moeten tijdens zowel kleine als de grote beurt de olie/ water schroefasafdichtingen worden vervangen. Hiertoe moet de oude olie geheel worden afgetapt en na montage van de nieuwe afdichtingen en schroef wederom opgevuld worden met verse olie.

De oude olie moet gecontroleerd worden op kleur en aanwezigheid van eventuele metaalslijpsel.

De volgende specifieke olie dient gebruikt te worden: 600 XP 150 ISO VG 150

Alle ijveren per roerpropeller: 120 ltr.

Alle NZK ponten per roerpropeller: 140 ltr.

Tevens moeten de overige zichtbare onderdelen aan en van de schroefas, zoals de loopbus worden gecontroleerd op vuil, invreting of andere mechanische schade en waar nodig worden vervangen.



Dit moet op tijd worden gemeld bij GVB zodat er een besluit kan worden genomen.

Zink- of aluminium anodes aan en op de roerpropellers worden vernieuwd na gezamenlijke beoordeling van Opdrachtnemer en GVB

Stoppunt - werk voortzetten na vrijgave GVB.

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

De roeren, schroeven en roerpropellers moeten, waar van toepassing voorzien worden van een nieuwe toplaag anti fouling verf volgens het verfsysteem. Daarbij is rekening gehouden met aanwezige zaken als de anodes, die afgeplakt moeten worden. Het pakkingmateriaal, keerringen, bussingen, spacers, etc. en olie van de door GVB aan te wijzen doorvoeringen en/of roerpropellers moeten worden vernieuwd.

Afmeerhaken / anker

Het onderhoudsrapport moet worden voorzien van een professionele en vakbekwame beoordeling op functionaliteit en schade, erosie, corrosie, materiaalmoetheid 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 en geconserveerd. 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 berghoutgang op erosie, corrosie, schade, materiaalmoetheid, scheepsbouw technische afwijkingen, de mate van eventuele aangroei en lekkages. Ook moet de rubberen protectie aan de berghoutgang 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 conservering 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 tevoren) 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.

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).