Handboek
IVR/ SPO

Gecontroleerde uitgave

Copyright IVR

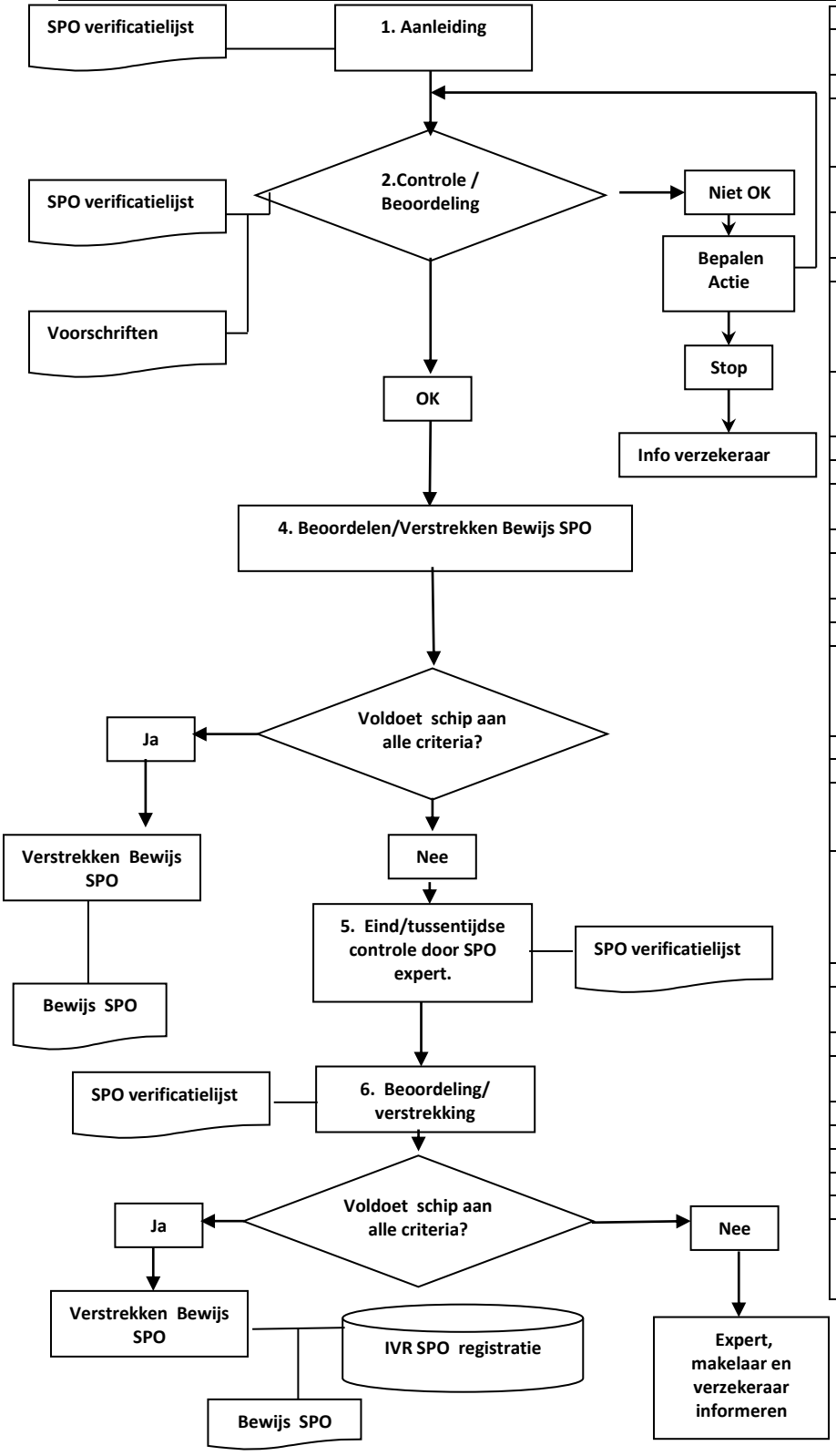
Hfdst.	Titel	Rev. datum	Rev. no.	Aantal pag.
Inh. 01	***Inhoudsopgave***	***01-03-2021***	***20***	***1***
PU	**Procedure Uitvoering**			
PU.01	**Procedure verstrekken (voorlopig) Bewijs van Onderzoek**	**01-03-2021**	**3**	1
PU.02	**Procedure plannen uitvoeren en facturatie SPO**	**01-03-2021**	**3**	1
St.PU.01	Procedure uitvoeren van Inspectie aan Stuurwerk installatie	01-07-2017	2	1
PV	**Procedure Verbetering, Afwijking, Klacht, Preventie, Tevredenheid**			
PV.01	Procedure VAKPT (Verbetering,Afwijking, Klacht, Preventie, Tevredenheid)	04-08-2007	0	1
OPU	**Ondersteunende documenten procedure uitvoering**			
OPU.01	**Opdracht tot uitvoering van Schade Preventie Onderzoek**	**16-02-2021**	**3**	1
OPU.02	**Schade Preventie Onderzoek Verificatielijst**	**01-03-2021**	**8**	1
OPU.03	**Toelichting verificatielijst**	**01-03-2021**	**4**	7
OPU.04	**Bijlage 1 aanvullende informatie verificatielijst**	**01-03-2021**	**2**	3
OPU.05	**IVR Voorschriften voor het SPO**	**01-03-2021**	**2**	5
St.OPU.01	**Verificatie criteria jaarlijkse Stuurmachine Inspectie**	**29-09-2017**	**8**	3
OPV	**Ondersteunende documenten Procedure Verbetering, Afwijking, Klacht, Preventie, Tevredenheid**			
OPV.01	VAKPT formulier	06-12-2013	1	1
OPMO	**Ondersteunende documenten Management en Organisatie**			
OPMO.01	**Erecodex IVR-SPO Expert**	**16-10-2017**	**1**	1
OPMO.02	**Reglement IVR-SPO Expert**	**16-10-2017**	**2**	3
OPMO.03	**Overzicht IVR/SPO Experts**	**01-03-2021**	**32**	7
PMO	**Ondersteunende documenten Kwaliteitscriteria**			
St.PMO.01	**Kwaliteitscriteria IVR-SPO stuurmachine leverancier/fabrikant**	**09-09-2017**	**4**	1
St.PMO.02	**Procedure goedkeuring nieuwe stuurmachine Fabrikant/leverancier m.b.t. uitvoering jaarlijkse inspecties**	**01-07-2017**	**2**	1
St.PMO.03	**Procedure jaarlijkse audit van stuurmachine leverancier/fabrikant door IVR**	**01-07-2017**	**2**	1
	Verklaring Symbolen			
PU	Procedure Uitvoering			
PV	Procedure Verbetering			
St.PU	Stuurmachine Procedure Uitvoering			
OPU	Ondersteunende Documenten Procedure Uitvoering			
OPV	Ondersteunende Documenten Procedure Verbetering, Afwijking, Klacht, Preventie, Tevredenheid.			
OPMO	Ondersteunende Documenten Management en Organisatie			
PMO	Ondersteunende Documenten Kwaliteitscriteria Stuurmachine			

 ©

Titel : Handboek SPO

Item: Verstrekken (voorlopig) SPO Bewijs

oofdstuk	: PU.01
evisie	: 03
lad	: 1 van 1
atum	: 01-03-2021
tatus	: Goedgekeurd



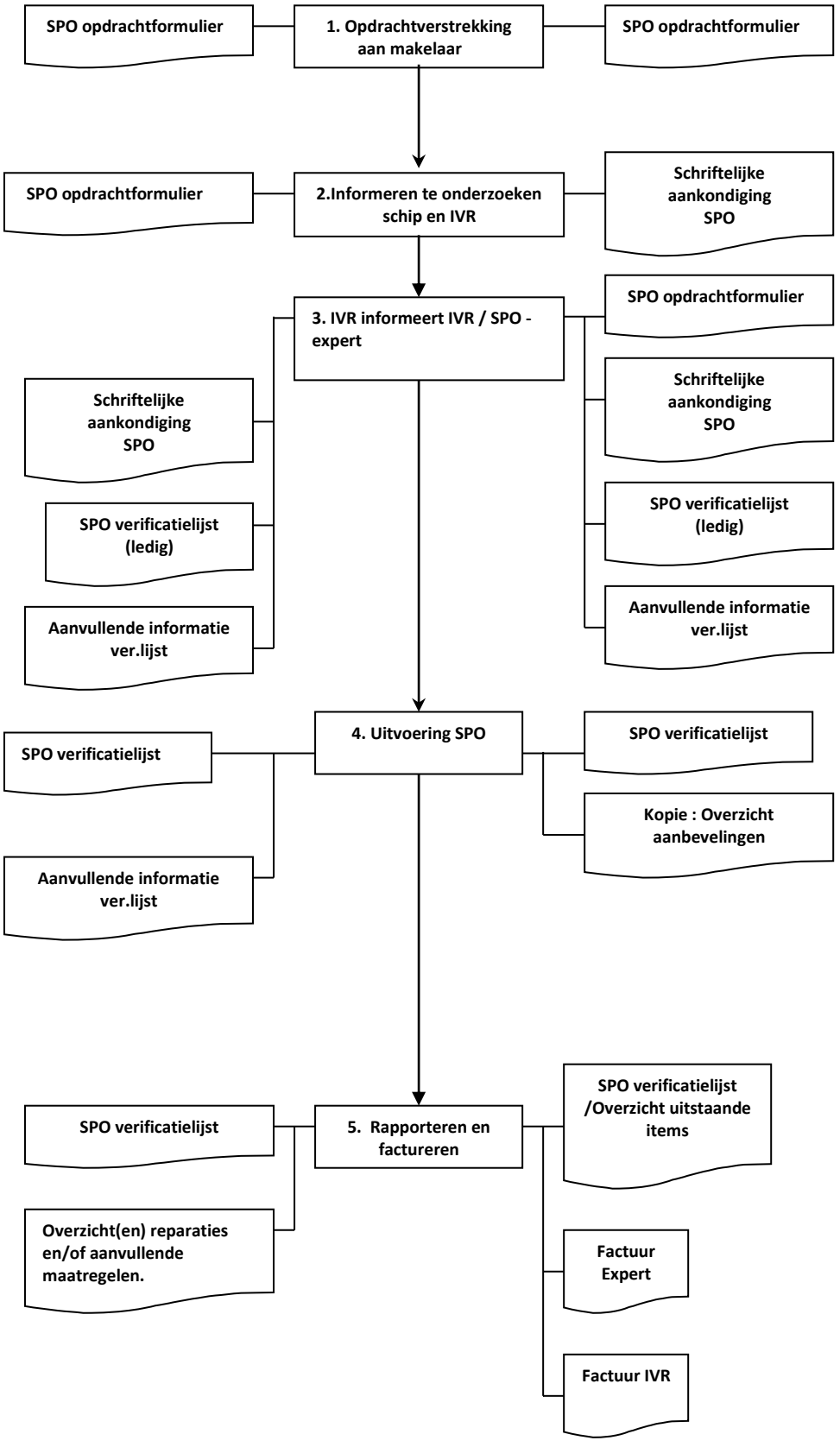
1.	Medewerker Algemeen Secretariaat
	Ontvangt en verwerkt ingekomen SPO verificatielijst in het online registratiesysteem.
2.	**Medewerker Technisch Secretariaat**
	Controleert en beoordeelt SPO verificatielijst aan de hand van voorschriften en ondersteunende documenten
	Controleert eventueel laatst binnengekomen rapport en eventuele nog uitstaande reparaties/aanvullingen
	Correspondeert met belanghebbende bij (vermeende) technische of administratieve tekortkomingen
	Overlegt indien vereist met Technisch Secretaris
	IVR behoudt zich het recht voor in overleg met de betrokken expert correcties van voorgeschreven aanbevelingen aan te brengen na toetsing van de SPO documentatie.
4.	**Medewerker Technisch Secretariaat**
	Beoordeelt : verificatielijst en data in registratiesysteem.
	Informeert Technisch Secretaris bij (vermeende) tekortkomingen
	Indien aan **alle** criteria wordt voldaan dan **"Ja".**
	Maakt Bewijs SPO op: Verstuurt origineel naar eigenaar schip.
	Indien niet aan criteria wordt voldaan dan **"Nee"**
5.	IVR-SPO Expert
	Voert eind- of tussentijdse controle uit op de gegeven aanbevelingen uit te voeren binnen 3 maanden, verzamelt bewijsstukken en/of voert een heronderzoek uit.
	Rapporteert binnen het online registratiesysteem
6.	**Medewerker Technisch Secretariaat**
	Beoordeelt gegevens in IVR-SPO registratiesysteem. Uitkomst registratie systeem wordt vergeleken met uitkomst SPO verificatielijst.
	Beoordeelt of een Bewijs van SPO verstrekt kan worden. Informeert per email verzekeraar (Opdrachtgever), met kopie aan makelaar en expert over nog openstaande items SPO. Actuele stand van zaken
-	Indien aan alle criteria voldaan wordt dan **"Ja"**
	Maakt Bewijs SPO op. Verstuurt origineel Bewijs van Onderzoek naar eigenaar schip.
	Archiveert documenten
-	Indien binnen gestelde termijnen niet aan alle criteria voldaan wordt **"Nee"**
	Technisch Secretaris
	Informeert expert, Makelaar en verzekeraar.
	Medewerker Technisch Secretariaat
	Archiveert documenten

NB: De scheepseigenaar informeert de expert omtrent opvolging van SPO aanbevelingen.

Titel : Handboek SPO

Item: Plannen, uitvoeren en facturatie SPO

Hoofdstuk	: PU.02
Revisie	: 3
Blad	: 1 van 1
Datum	: 01-03-2021
Status	: Goedgekeurd



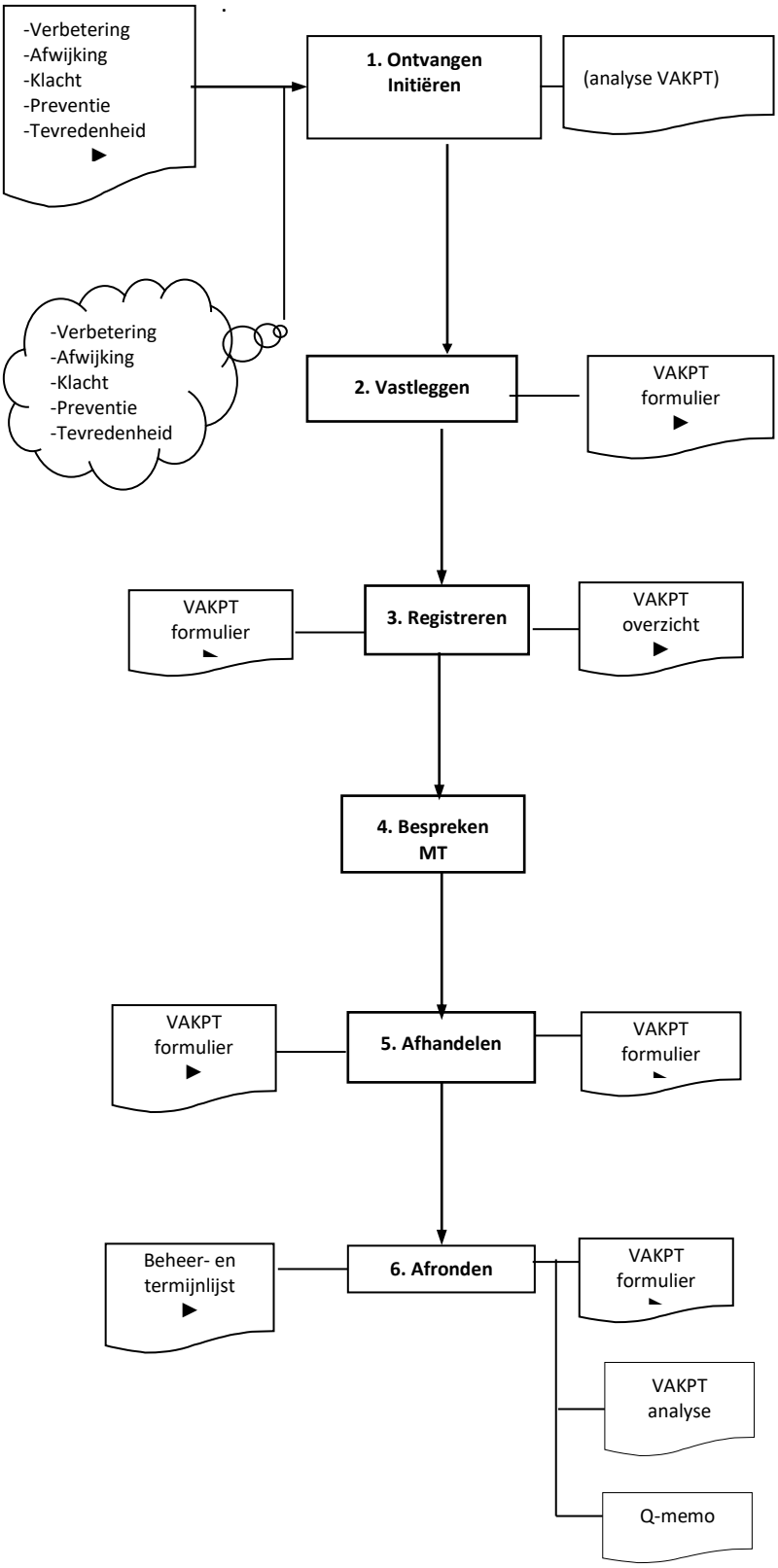
1.	**Opdrachtgever**
☞	Zendt SPO opdrachtformulier aan makelaar met vermelding van SPO expert / expertisebureau
2.	**Makelaar**
☞	Completeert gegevens op SPO opdrachtformulier.
☞	Stuurt SPO opdrachtform. naar Technisch Secretariaat IVR
☞	Informeert het te onderzoeken schip schriftelijk dat het onderworpen wordt aan een SPO .
☞	Informeert het schip en verstuurt: -kopie SPO verificatielijst (ledig) ter info voor het schip -bijlage aanvullende informatie verificatielijst
3.	**Technisch Secretariaat IVR**
☞	Informeert SPO Expert.
	SPO Expert
☞	Maakt afspraak met schip m.b.t. uitvoering SPO.
4.	**SPO Expert**
☞	Voert SPO aan boord uit
☞	Verzorgt de documentatie
☞	Bespreekt eindresultaat onderzoek en laat eigenaar of diens vertegenwoordiger de SPO verificatielijst ondertekenen
☞	Verstrekt kopie overzicht (en) voorgeschreven aanbevelingen (indien geconstateerd) en ondertekende pag. van SPO verificatielijst aan eigenaar of diens vertegenwoordiger .
☞	Voert tussentijdse controle op documentatie schip / aanbevelingen uit of voert indien vereist her-onderzoek uit.
☞	Voert resultaten SPO documentatie /heronderzoek in het online registratiesysteem
5.	**SPO expert**
☞	Maakt kopie van SPO verificatielijst/overzicht uitstaande items en archiveert deze.
☞	Verwerkt de resultaten van de SPO inspectie in het registratie systeem
☞	IVR behoudt zich het recht voor documenten bij de IVR/ SPO expert op te vragen.
☞	Sluit factuur voor uitvoering SPO incl. kosten voor het verstrekken van een (voorlopig) bewijs SPO door IVR, op naam (bovenstaande verzekeraar) opdrachtgever p/a aan makelaar bij. (**Geen** verificatielijst meezenden)
	Technisch secretariaat IVR
☞	Stelt factuur op en verstuurt deze naar betrokken expert.

©

Titel : Handboek SPO

Item: V.A.K.P.T procedure (Verbetering, Afwijking, Klacht, Preventie en Tevredenheid)

Hoofdstuk	: PV.01
Revisie	: 0
Blad	: 1 van 1
Datum	: 04-08-2007
Status	: Goedgekeurd



1.	**Medewerker(s)**
☞	Ontvangt en/of initieert verbetervoorstel, afwijking, klacht, preventie of tevredenheidmelding

2.	**Medewerker(s)**
☞	Legt verbetervoorstel, afwijking of klacht vast op een VAKPT- formulier (**V**erbetering / **Af**wijking / **K**lacht / **P**reventie / **T**evredenheid-formulier)
☞	Overlegt zonodig of directe actie is gewenst
☞	Draagt zonodig zorg voor uitvoering directe actie en/of info Alg. Secretaris**/** Technisch Secretaris. Vermeldt ondernomen actie(s) op het VAKPT formulier
☞	Geeft VAKPT formulier aan kwaliteitsmanager

3.	**Kwaliteitsmanager**
☞	Beheert en actualiseert overzicht VAKPT formulieren
☞	Rapporteert zonodig ontvangen verbetervoorstel, afwijking of klacht in de periodieke managementteamvergadering

4.	**Managementteam**
☞	Bespreekt zonodig verbetervoorstel, afwijking of klacht
☞	Wijst zonodig afhandelingverantwoordelijke aan
☞	Stelt zonodig in overleg met afhandelingverantwoordelijke de corrigerende/preventieve maatregel en de afhandelingtermijn vast.

5.	**Afhandelingverantwoordelijke**
☞	Handelt verbetering, afwijking of klacht af
	Kwaliteitsmanager
☞	Bewaakt de voortgang
☞	Beheert en actualiseert VAKPT formulier

6.	**Kwaliteitsmanager**
☞	Verifieert afhandeling verbetering, afwijking, klacht, preventie
☞	Sluit VAKPT formulier af
☞	Communiceert zonodig naar indiener, verzekeraar en eventuele betrokkenen omtrent afhandeling, verbetering, afwijking of klacht, mondeling/schrift. (Indien vereist wordt een Q-memo opgesteld en verstuurd naar betrokken partijen)
☞	Archiveert VAKPT formulier Q-Memo
☞	Analyseert verbeteringen, afwijkingen, klachten, preventie en gebruikt analyse voor beoordeling managementsysteem
	IVR-SPO expert
☞	Neemt notitie van Q-Memo, stuurt ontvangstbevestiging en archiveert Q-Memo

Opdracht tot uitvoering van Schade Preventie Onderzoek

Datum opdracht:

1. Door opdrachtgever (verzekeraar) in te vullen en per e-mail naar Makelaar zenden

Soort onderzoek:	◉ **1e SPO Onderzoek**	○ **Vervolg onderzoek (na 2,5 jaar)**	
Naam Verzekeringsmij:		**Expertisebureau:**	
Naam opdrachtverstrekker:		Naam expert:	
Adres:		Adres:	
Postcode:		Postcode:	
Plaats:		Plaats:	
Telefoonnummer:		Telefoonnummer:	
E-mail adres:		E-mail adres:	
Mobiel telefoonnummer:		**Naam makelaar:**	
Naam te onderzoeken vaartuig:		Naam contactpersoon:	
NAB nr. /Polisnummer:		Adres:	
		Postcode:	
Uitvoering SPO vóór datum :		Plaats:	
		Telefoonnummer:	
Vorig onderzoeknr vermelden:		E-mailadres:	

2. In te vullen door Makelaar en aansluitend doorsturen naar IVR en IVR informeert IVR/SPO expert

Scheepsgegevens eigenaar		Adres:	
Scheepsnaam:		Postcode:	
Europees Scheepsidentificatienummer:		Plaats:	
Scheepstype:		Tel.nr./Mobiel tel nr:	
Naam kaptein/eigenaar:		E-mail adres:	
Voorlopig geplande Onderzoeksdatum:		Noem de 2 leaders:	
Is het vaartuig geinformeerd?			
Zijn de begeleidende SPO documenten ter info aan eigenaar/schipper verzonden?			

Opmerkingen:

In te vullen door IVR/SPO-SECRETARIAAT

Datum binnenkomst:			

Opmerkingen:

SCHADEPREVENTIE ONDERZOEK (SPO) VERIFICATIELIJST

versie 20-04-2021

1.1.1 **IVR SPO onderzoeknummer (invullen door IVR)**

NO	ONDERWERP								
1.	**Scheepsgebonden gegevens**								
1.1	Onderzoeksdatum								
1.2	Officieel scheepsnummer (ENI)								
1.3	Scheepstype								
1.5	Naam schip			ex-naam:					
1.6	Nationaliteit / Thuishaven		Thuishaven						
1.7	Bouwjaar								
1.8	Naam eigenaar / reder								
1.9	Eigenaar van het schip sinds								
1.10	Adres eigenaar	Straat:		Postcode:		Plaats:			
1.11	Naam kapitein								
1.12	E-mail adres eigenaar								
1.13	Naam opdrachtgever /Verzekeringsmij								
1.14	Naam verzekeringsmakelaar								
1.15	Vaartuig exploitant								
1.16	Vaartuig bevrachter								
1.17	Certificaat type		Geldig tot:						
1.18	ADN certificaat		Geldig tot:						
1.19	Vaargebied wettelijk		Vaargebied daadwerkelijk:						
2.	**Algemene gegevens**								
2.1	Naam SPO expert								
2.2	Naam Expertise Bureau								
2.3	Plaatsnaam en locatie uitvoering SPO	Plaats:		Locatie:					
3.	**Type aandrijving / brandstof**								

4.	**Algemene gegevens verbrandingsmotoren / voortstuwing**	Fabrikaat	Voortstuwings type	Type brandstof	kW	omw./min.	draaiuren	bouwjaar	Emissie type
4.1	Hoofdmotor 1.								
4.2	Hoofdmotor 2.								
4.3	Hoofdmotor 3.								
4.4	Keerkoppeling / reductor no. 1.								
4.5	Keerkoppeling / reductor no. 2.								
4.6	Keerkoppeling / reductor no. 3.								
4.7	Roerpropeller no. 1								
4.8	Roerpropeller no. 2								
4.9	Hulpmotor 1.								
4.10	Hulpmotor 2.								
4.11	Hulpmotor 3.								
4.12	Nabehandelingssyteem								

5.	**Operationeel management**				
5.1	Is er sprake van schipper - eigenaar - zet-schipper?	Opmerking:			
5.2	Is er sprake van wisselenden bemanning	Is er een sprake van een standaard overdrachtsprotocol bij crew-change?		Zie tevens aanvullende informatie SPO punten	
5.3	Heeft de exploitant een alcohol / drugs policy?				
5.4	Is er een periodieke alcohol / drugs test	periode:	(niet voor ADN tankers)	laatste datum:	

6.		**Crew management en communicatie**				
	6.1	Zijn alle medewerkers in staat effectief te communiceren in een gemeenschappelijke taal?		Welke taal?		
	6.2	Is er een up-to-date Operator's Navigatie en stuurhuis organisatie handboek aan boord met adequate navigatie-instructies en -procedures? (Zie tevens aanvullende informatie SPO punten)				
	6.3	Is het vaartuig is voorzien van een in hoogte verstelbare stuurhuis?		Zie tevens aanvullende informatie SPO punten	Opmerking:	
	6.4	Is er een doorvaarthoogte alarmsysteem?		Zie tevens aanvullende informatie SPO punten		
	6.5	Kent de bemanning het gebruik van stuurhutmechanisme		Zie tevens aanvullende informatie SPO punten	Opmerking:	
	6.6	Is de navigatieapparatuur operationeel?		Zie tevens aanvullende informatie SPO punten	Opmerking:	
	6.7	Zijn systemen en kaarten geupdate?		Zie tevens aanvullende informatie SPO punten	Opmerking:	
	6.8	Zijn er instructies voor noodstuurinrichting duidelijk begrepen?		Zie tevens aanvullende informatie SPO punten	Opmerking:	
	6.9	Is er sprake van een gedegen reisvoorbereiding?		Zie tevens aanvullende informatie SPO punten	Opmerking:	
	6.10	Is er mogelijke afleiding risico in de stuurhut		Zie tevens aanvullende informatie SPO punten	Opmerking:	
	6.11	Is men bekend met led-verlichting beinvloeding?		Zie tevens aanvullende informatie SPO punten	Opmerking:	
	6.12	Is de eigenaar zich bewust van cyber-risico?		Zie tevens aanvullende informatie SPO punten	Opmerking:	
7.		**Veiligheidsvoorzieningen**			Opmerkingen:	
	7.1	De voorgeschreven brandblusmiddelen zijn compleet en gereed voor gebruik? (Zie tevens aanvullende informatie SPO punten)				
	7.2	SOS-Afsluiters en/of afstandbediende snelafsluiters testen en in orde? Bedieningen buiten MK gelocaliseerd?				
	7.3	Is zelfsluitende peilglasafsluiter (onderzijde) op Smeerolievoorraadtanks aanwezig en goed werkend?				
	7.4	Functioneert het Algemeen Alarm in machine kamer, achterschip en voorschip?				
	7.5	Zijn brandkleppen van luchtkokers machinekamers gangbaar en goed afsluitbaar?				
	7.6	Zijn hendels van brandkleppen van luchtkokers voorzien van OPEN/DICHT indicatie?				
	7.7	Functioneert de Noodstop v.d. Centrale verwarming?				
	7.8	Functioneert de Noodstop Mechanische ventilatie MK' (s) ?				
	7.9	Zijn accu's volgens voorschriften opgesteld?				
	7.10	De bijboot verkeerd in goede staat en is gereed voor gebruik				
8.		**Technische installatie**				
	8.1	**Stuurwerk**				
	8.1.1	Is een inspectie door een bij het IVR aangesloten fabrikant/leverancier éénmaal 3 jaar?				
	8.1.2	Is het (separate) vetsmeerapparaat van het stuurwerk ééns per 5 jaar gecontroleerd door fabrikant / leverancier?				
	8.2	**Vetgesmeerde schroefassen**				
	8.2.1	Is het vetsmeerapparaat eens per 2,5 jaar door leverancier / fabrikant aantoonbaar getest/gerepareerd?				
	8.3	**Watergesmeerde schroefassen open- / gesloten systeem**				
	8.3.1	Is een flow-alarm/ meter aanwezig?				
	8.4	**Voortstuwing en hulpbedrijf installaties**			Opmerking:	
	8.4.1	Is onderhoudsmanagement voor motoren, generatoren, tandwielkasten en flexibele koppelingen aantoonbaar, volgens voorschriften fabrikant of een onderhoudsysteem op basis van conditie incl. tussentijdse inspectie/controles door fabrikant/leverancier. (Alleen voor installaties boven de 150kW)				
	8.4.2	Is er een onderhoudsprogramma in gebruik voor generatoren en elektromotoren?				
	8.4.3	Wordt er aan hoofdmotor(en), roerpopellor(s) en tandwielkast(en)/keerkoppeling(en) aantoonbaar smeerolie analyse uitgevoerd? (HM 4x/jaar Twk 2x/jaar minimaal)				
	8.4.4	Wordt door de fabrikant voorgeschreven koelwater treatment de motoren aantoonbaar toegepast? (Testkit aantoonbaar in gebruik.)				
	8.4.5	Zijn urenteller(s) effectieve draaiuren voorzien?				
	8.5	**Alarmeringsystemen (voor motoren en tandwielkasten / koppelingen boven de 150 kW)**			Opmerking:	
	8.5.1	Zijn alle alarmen in MK en stuurhuis aantoonbaar getest en waar mogelijk gecalibreerd? Testen en waar mogelijk calibreren van alle MK alarmen. MK: Vs en As. testrapport met "Soll- & Istwert" door onderaan-nemer op te stellen. (Minimaal vereist aantoonbare calibratie eens per 2,5 jaar)				
	8.6	**Alarmering algemaan minimaal aanwezig**				
	8.6.1	Is Bilge Alarm machinekamer achterschip voorzien? Alarm moet separate melding zijn.				
	8.6.2	Is Bilge Alarm in pompkamer voorzien? Alarm moet separate melding zijn.				
	8.6.3	Is Bilge Alarm in boegschroefruimte / machinekamer voorschip voorzien? Alarm moet separate melding zijn.				

9.	**Schaden en/of reparaties**			
9.1	Heeft het schip in de afgelopen 2,5 jaar schade opgelopen aan casco en/of machine- installaties		Opmerkingen:	
9.2	Zijn aantoonbare preventieve of correctieve maatregelen getroffen om dit in de toekomst te voorkomen?		Opmerkingen:	

10.	**Algemene indrukken m.b.t. onderhoud en conditie van het vaartuig en installaties**		
10.1	Machinekamer achterschip		Opmerking:
10.2	Machinekamer voorschip		Opmerking:
10.3	Stuurhuis		Opmerking:
10.4	Dek		Opmerking:
10.5	Pompkamer		Opmerking:

11.	**Overzicht opmerkingen / aanbevelingen.**	
	Item nr.	AANBEVELINGEN binnen 3 maanden TE REALISEREN
11.1		
11.2		
11.3		
11.4		
11.5		
11.6		
11.7		
11.8		
11.9		
11.10		
11.11		
11.13		
11.14		
11.15		
11.16		

De kapitein / eigenaar informeert de IVR-SPO expert omtrent de opvolging van de aanbevelingen als vermeld onde 11. met betrekking tot de gestelde termijnen

12.	**Her-onderzoek**			
12.1	Her-onderzoek gewenst?		Indien niet vereist dan bewijsvoering reparatie opsturen naar SPO expert	
12.2	Datum her-onderzoek			
12.3	Plaats uitvoering her-onderzoek			
12.4	Locatie her-onderzoek			
12.5	Voldoet het vaartuig nu aan alle critieria?		Opmerking:	

13. Eindbeoordeling schadepreventieonderzoek expert

De ondergetekende verricht het onderzoek op basis van de Voorschriften voor het verstrekken van het (voorlopig) Bewijs van Schade Preventie Onderzoek van de IVR volgens de op dat moment geldende voorschriften, waarin zijn aansprakelijkheid voor verkeerde beoordelingen, fouten en nalatigheden uitdrukkelijk zijn uitgesloten.

De expert stel vast dat het vaartuig _____ aan de gestelde criteria voldoet.

14. Geldigheid "Bewijs van Schade Preventie Onderzoek"

Het "Bewijs van Schade Preventie Onderzoek" heeft een geldigheidsduur van 2,5 jaar gerekend na datum eerste onderzoek.

14.1 Het volgend onderzoek dient plaats te vinden vóór: _____

Aan de resultaten van het onderzoek kunnen geen rechten worden ontleed.

De eigenaar of kapitein die bij het onderzoek aanwezig is geweest verklaart zich akkoord met de bevindingen n.a.v. het Schade Preventie Onderzoek.

Naam eigenaar/kapitein (in blokletters) _____ Datum ondertekening: _____

Handtekening eigenaar/kapitein

Naam expert (in blokletters) _____ Datum ondertekening: _____

Handtekening expert

IVR - SPO

SCHADE PREVENTIE ONDERZOEK

Toelichting op de verificatielijst voor IVR/SPO expert

1. Wat is een Schade Preventie Onderzoek (SPO)?

Een SPO opdracht wordt verstrekt door een binnenvaart cascoverzekeraar in samenwerking met de expert en een makelaar.

Met het SPO wordt een onderzoek verricht naar de uitrusting van mechanische installaties en veiligheid algemeen aan boord van een binnenvaartschip.

- Er wordt onderzoek verricht naar de aanwezigheid en functionaliteit van de vereiste alarmeringen en beveiligingen.
- Er wordt nagegaan in welke mate de uitrusting wordt onderhouden en gereviseerd m.b.t. draaiuren en intervallen zoals voorgeschreven door fabrikanten of op basis van conditie middels aantoonbare inspecties door fabrikant/leverancier (technisch management).

2. Doelstelling:

- Op verzoek van verzekeraars is IVR verzocht een schade preventie onderzoek aan boord van binnenvaartschepen te ontwikkelen. Met het SPO wordt beoogd preventief het schaderisico te beperken en bijgevolg de uit te keren schadepenningen te verminderen. De verzekeringsmaatschappijen willen middels invoering van het SPO het risicomanagement optimaliseren.
- Het SPO is complementair aan de wettelijk voorgeschreven inspecties van de Classificatie maatschappijen en de Scheepvaartinspectie/ILT /SUK , daar het SPO tevens aandacht besteedt aan het technisch management.
- Met een SPO krijgen verzekeraars en de binnenvaartondernemers een beter inzicht in onderhoudsplanning en uitvoering van werktuigen aan boord van binnenvaartschepen.
- Het voldoen aan de criteria van het SPO kan tot ondersteuning van de binnenvaart-ondernemer leiden en zal resulteren in verbetering van het onderhoud technisch beheer van de binnenvaartonderneming.

3. Toepassingsgebied:

Zoals hierboven gesteld, is het SPO in hoofdzaak van toepassing op mechanische installaties, management, crew management, communicatie en veiligheid in het algemeen.

Mechanische installaties:
- stuurwerken
- hoofd-, hulpmotoren en boegschroefinstallatie boven de 150 kW
- alarmeringssystemen
- schroefassen en afdichtingen

Veiligheid algemeen: In hoofdzaak worden brandbeveiliging van de machinekamer en andere preventieve zaken zoals bilge-alarmeringen in machinekamers, algemeen alarm, uitrusting brandstoftanks etc.. Tevens wordt aandacht besteed aan (crew)-management, communicatie en cyber risico.

4. Het concept van het SPO:

4.1 Verificatielijst:

Het SPO wordt uitgevoerd aan de hand van een verificatielijst waarvan de te onderzoeken "items" in groepen onderverdeeld zijn naar gelang het onderwerp, zoals hiervoor opgesomd (voortstuwingsinstallatie, management, stuurwerk, …).

4.2 Scoresysteem:

- Het SPO is gebaseerd op een ja / nee ("scores"). Een uitrusting voldoet aan de vereisten of voldoet niet. Het is "ja" of "nee". Bij alle velden is bij mogelijk voor de inspecteur een aanvullende opmerking te maken.;
- De inspecteur beoordeelt in hoeverre de in te vullen items voldoen. Indien niet aan de items wordt voldaan, c.q. niet aanwezig is of onvoldoende en verbetering / aanpassing behoeft, dienen deze in de lijst van Aanbevelingen (item 11.) te worden vermeld.

4.3 Aanbevelingen:

Aan "items" waar volgens de verificatielijst niet of onvoldoende aan voldaan wordt, wordt de eigenaar in de gelegenheid gesteld binnen de gestelde termijnen deze aanbevelingen uit te laten voeren en bewijs te verzamelen dat reeds invulling aan bepaalde zaken gegeven is. Deze bewijsvoering wordt de IVR/SPO expert toegezonden.

De vereiste uitvoeringstermijnen is **binnen 3 (drie) maanden**.
Indien omstandigheden hiertoe aanleiding geven kan de expert langere uitstel verlenen, doch dient hieromtrent met reden omkleed, melding te maken in de SPO verificatielijst item. 11 "Aanbevelingen binnen 3 maanden te realiseren".

4.4 Bewijs van Schade Preventie Onderzoek:

Wanneer het vaartuig niet aan alle gestelde criteria voldoet, dan wordt nog geen **"Bewijs van Schade Preventie Onderzoek"** door de IVR uitgereikt

Wanneer het vaartuig voldoet aan de gestelde criteria, dan wordt een **"Bewijs van Schade Preventie Onderzoek"** door de IVR uitgereikt, welke een geldigheidsduur heeft van 2½ jaar, gerekend vanaf de datum van het eerste onderzoek.
Het controleren op compleetheid van de SPO verificatielijst geschiedt door de IVR. Correcties van de verificatielijst worden in overleg met de expert door de IVR gerealiseerd. Het uitreiken van de SPO certificaten geschiedt door de IVR.

4.5 Heronderzoek:

Naargelang de belangrijkheid/hoeveelheid van aanbevelingen beslist de expert of al dan niet een heronderzoek noodzakelijk is. In sommige gevallen kan ook volstaan worden dat de eigenaar/schipper bewijsstukken (bijv. facturen en werkrapporten) naar de expert opstuurt.
De expert controleert of het schip aan alle criteria voldoet en voert de resultaten naar aanleiding van de inspectie in bij het online registratiesysteem rapport.

4.6 Haalbaarheid:

Bij het opstellen van de verificatielijst is veel aandacht besteed aan de redelijkheid en haalbaarheid van het onderzoek. Er is nauwlettend toegezien dat geen nodeloze criteria werden gesteld.

Bronnen zijn:

- Know-how en ervaringen van de experts welke tijdens het uitvoeren van inspecties aan boord van binnenvaartschepen gebreken vaststelden, welke niet direct tot de onderzoeks-scope van ILT en classificatiebureaus behoren. Denk hierbij vooral aan onderhoudstechnische zaken.
- Uitkomsten van de Engine Registration Systems (ERS) analyses.
- Bepaalde rapporten van de Raad van Transportveiligheid
- Evaluatie van verzekeraars, makelaars en experts.

Tijdens opmaak van de verificatielijst is getracht zoveel mogelijk items te beoordelen welke buiten de scope van wetgevingscontroles valt zoals certificering.

Alle gestelde eisen zijn gestoeld op praktijkervaring, waarvan bewezen is dat indien men niet aan de criteria voldoet een risico tot (ernstige) schade aanwezig is. Het voldoen aan de SPO-criteria is dus zeker ook in het belang van de scheepseigenaar.

Handleiding:

De verificatielijst bestaat uit 14 items.

Bij de verificatielijst behoort nader informatie inzake de diverse SPO punten, welke informatie geeft over in te vullen zaken en/of achtergrond informatie hierover de genoemde punten. Verwijzen wordt hiervoor naar **BIJLAGE I – Aanvullende informatie over SPO punten**.

Item 1:
Behelst algemene gegevens van het vaartuig, eigenaar, eventuele exploitant en certificaatgegevens die dienen te worden ingevuld.

Item 2.:
Hier dienen de gegevens van der uitvoerend inspecteur te worden ingevuld.

Item 3.:
Hierin wordt aangegeven op welke brandstof de voortstuwings- en/of hulpinstallatie draait.

Item 4.:
Hierin worden alle gegevens van hoofd- en hulpmotoren ingevuld alsook gegevens van de emissie typekeuring (CCR-I / CCR-II / Stage-V) en eventuele nabehandelingsinstallatie.

Item 5.:
Hierin worden gegevens van het operationeel management ingevuld, en gehanteerde protocollen ten aanzien van o.a. alcoholgebruik aan boord e.d.

Item 6.:
Hier worden bemanning en communicatie informatie ingevuld. Verwezen wordt naar **BIJLAGE I – Aanvullende informatie over SPO punten** voor nadere informatie over de diverse item 6. punten.

Item 7.:
Feitelijk zijn de meeste punten hier ook onderdeel van certificerende inspecties, echter deze gebeuren eens in de 5 jaar (ADN- en passagiersvaartuigen) of eens in de 7 jaar. Gezien echter de bij ontbreken pof onvoldoende werkende zaken in deze neemt het risico en verergering van schade in hoge mate toe. Vandaar dat deze zaken toch in de SPO lijst zijn opgenomen.

Voor wat betreft voorschriften installatie accu’s wordt verwezen naar ESTRIN artikel 10.11 - Batterijen, accumulatoren en laadapparatuur.

Item 8.:
Hier betreft het feitelijk of divers onderhoud conform voorschriften van fabrikanten is uitgevoerd en alarmeringen aantoonbaar naar behoren functioneren. Belangrijk hierbij is dat, voor zover mogelijk, ook gevers van de diverse alarmen op hun juiste afstelling en werking worden gecontroleerd (gerefereerd wordt o.a. naar item 8.6.1).

Item 9.:
Belangrijk is om bij de schipper navraag te doen over mogelijk voorgevallen schaden, de uitgevoerde herstelwerkzaamheden (voor wat betreft typegoedgekeurde motoren, conform het keuringsprotocol met gebruikmaking van de juiste part nummers en afstellingen, teneinde de typegoedkeur gestand te doen). Voorts of acties zijn ondernomen om dergelijke schaden, uiteraard voor zover mogelijk te voorkomen. Mochten schaden veroorzaakt zijn door aanvaring is het te overwegen om met de schipper nader in te gaan op de oorzaak en te bezien of maatregelen zijn of kunnen worden genomen om dergelijke voorvallen te voorkomen.

Item 10.:
Het gaat hier om een algehele indruk in de visie van de inspecteur. Aanvullende opmerkingen kunnen van belang zijn om de gedane constatering / beoordeling nader uiteen te zetten.

Item 11.:
Hier dienen alle naar mening van de inspecteur aan te passen zaken welke niet of onvoldoende voldoen aan de in de SPO lijst genoemde vereisten, welke **binnen 3 maanden** dienen te worden aangepast.

Item 12.:
De expert beslist of een heronderzoek noodzakelijk/vereist is. Hij bepaalt de uiterste datum van dit heronderzoek i.o.m. de kapitein/eigenaar en vult dit in rubriek 12.
Voor het heronderzoek wordt gebruikt gemaakt van een nieuw daartoe geëigend document. Hetgeen aanvullend dient te zijn op de voorheen opgestelde SPO verificatielijst.

Item 13:
De eigenaar of kapitein die bij het onderzoek fysiek aanwezig is geweest wordt verzocht de SPO verificatielijst mede te ondertekenen, hiermede verklaart hij zich akkoord met de bevindingen.
Het is van groot belang dat de IVR SPO expert het een en ander toelicht waarom deze items in het SPO systeem zijn opgenomen m.b.t. schadepreventie en veiligheid.

Item 14.:
"Het volgend onderzoek dient plaats te vinden vóór dd. ……"
Hier wordt het volgende ingevuld:

- de ultieme datum van het heronderzoek;
- ofwel, indien geen heronderzoek noodzakelijk is 2,5 jaar te rekenen vanaf de eerste SPO inspectiedatum.

Documenten procedure:
De SPO verificatielijst, die tijdens het SPO wordt ingevuld, wordt **niet** aan de eigenaar/schipper afgegeven.
De schipper/eigenaar krijgt van de IVR/SPO expert wel een kopie van:

- de bladen met aanbevelingen (item 11.)
- en blad met de items 13. en 14. welke mede door hem is ondertekend

Deze documenten dienen aan boord opgemaakt te worden . Het origineel ingevulde document gaat naar de IVR. Een kopie blijft in het dossier van de expert.

De kapitein/eigenaar ontvangt een Bewijs van Onderzoek eventueel met bijbehorende overzichten van aanbevelingen. ***Indien een tussentijdse controle (documenten of heronderzoek) op uitstaande items door de expert is verricht wordt het resultaat van de verificatie naar IVR verstuurd en IVR controleert en registreert deze gegevens.***

Begeleidend document schipper/eigenaar:
Teneinde het succes en de efficiëntie van het SPO te verhogen, dient de expert zeker te stellen dat de eigenaar/schipper minimaal 2 weken op voorhand in het bezit is van het SPO Begeleidend document en de SPO verificatielijst.
Dit SPO Begeleidend document stelt de eigenaar/schipper in de gelegenheid zich voor te bereiden op het SPO. Tijdens het SPO moeten namelijk een aantal aantoonbare documenten zoals facturen, werkrapporten, analyserapporten overlegd worden. Deze documenten dienen door de eigenaar/schipper verzameld te worden.

Eventueel waar nodig tijdens de inspectie te overhandigen leaflets

I. Aanvullende informatie over SPO punten.
II. IVR leaflet "Binnenvaartbrandstof en 2011"
III. IVR leaflet LED technoliogie
IV. IVR leaflet Cyber security in de binnenvaart

BIJLAGE I - Aanvullende informatie inzake SPO items:

1.1
Scheepstype invullen uit zoals in het certificaat blz. 2 vermeldt (zie pull-down keuzelijst)

1.6
Thuishaven zoals op het certificaat blz. 2 vermeldt.

1.7
Bouwjaar zoals op blz. 2 van het certificaat vermeldt.

1.19
Type certificaat en geldigheid zoals vermeld op blz. 2 punt 10 en 11 van het binnenvaartcertificaat vermeldt.

1.20
Type geldig ADN certificaat invullen, daarnaast achter “Vaargebied daadwerkelijk” het werkelijk vaargebied invullen volgens opgaaf schipper (wat is zijn feitelijk vaargebied in de praktijk?

4.1 / 4.2 / 4.3 / 4.9 / 4.10 / 4.11
Type brandstof invullen middels pull-down lijst. Verzocht wordt de eigenaar te informeren over mogelijke toevoeging van bio in de gebunkerde brandstof en de daardoor noodzakelijke aandacht voor tanks, filters en leidingsystemen, middels gebruikmaking van “**IVR’s leaflet Binnenvaartbrandstof en 2011**”.

5.2
N.a.v. de vraag of er een sprake van een standaard overdrachtsprotocol bij crew-change, dient de inspecteur te beoordelen of er een overdrachtsprotocol is.
Zo ja, deze dan beoordelen of afdoende is c.q. adviseren een overdrachtsprotocol op te stellen wanneer sprake is van regelmatige overdracht van taken of wisseling bemanning.
Belangrijk:
Indien een overdrachtsprotocol afwezig is, dient dit als een Aanbeveling onder item 11. te worden opgenomen.

6.1
De inspecteur dient zich te vergewissen hoe het geregeld is met de taal en taal kennis aan boord.

6.2

Is er een up-to-date Operator's Navigatie en Stuurhuis Organisatie Handboek aan boord met adequate navigatie-instructies en -procedures voor de operator?

Voor een voorbeeld voor de ten minste inhoud van een dergelijk handboek wordt verwezen naar bijgevoegd "**Handleiding voor inhoud van een navigatie- en brugorganisatie handboek**".
Een bijgewerkte kopie van de vaarreglementen die van toepassing zijn op de waterweg moet aan boord van elk vaartuig aanwezig zijn, met uitzondering van onbemande vaartuigen, open kleine vaartuigen en samenstellingen van drijvend materiaal.

Belangrijk:
Indien het vaartuig nog niet over een Operator's Navigatie en Stuurhuis Organisatie Handboek beschikt wordt het geadviseerd om een specifiek noodplan voor gebruik aan boord op te laten maken. Bij afwezigheid van een noodplan dient dit als aanbeveling onder item 11. te worden opgenomen.

6.3
Zie voor wat betreft de eisen waaraan mimimaal dient te worden voldaan aan **ESTRIN Hoofdstuk 7, artikel 7.12.**

6.4
Is de bemanning op de hoogte van de werking en mogelijke inregeling van het doorvaarthoogte alarmsysteem indien deze aanwezig is? Let op, een dergelijk systeem is (nog) niet verplicht.

6.5
Als het vaartuig is voorzien van een verstelbare stuurhut, geeft de exploitant dan instructies voor het veilig gebruik ervan?
Minimale instructies moeten omvatten;

- Bedrijfsparameters duidelijk aangegeven
- Waarschuwingssignalen tijdens het gebruik
- Procedures voor gebruik

Inschuifbare stuurhuizen moeten zijn voorzien van een noodzaksysteem.
Bij alle daalbewegingen wordt automatisch een duidelijk hoorbaar akoestisch waarschuwingssignaal geactiveerd. Dit voorschrift is niet van toepassing indien het risico van letsel als gevolg van het neerlaten wordt voorkomen door passende ontwerpkenmerken.
Het stuurhuis moet in elke positie veilig kunnen worden verlaten.
Is de bemanning op de hoogte van de werking? Veelal best om dit te laten zien aan de inspecteur ter beoordeling.

6.6

Verwezen wordt hierbij naar **ESTRIN – Bijlage 5 – Onderdeel III - Voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers in de binnenvaart.**

Specifiek dient aandacht te worden besteed aan de apparatuur, beeldschermen, bedieningsunits en dergelijke zodanig zijn geplaats en ingebouwd dat de beoordeling van de scherminformaties, de bediening moeiteloos mogelijk zijn, het uitzicht niet belemmerd wordt op de schermen noch naar buiten en de apparatuur naar de mening van de inspecteur adequaat is geïnstalleerd.
Is de navigatieapparatuur geschikt voor het type schip en is deze operationeel?
Ongeacht of een vaartuig wettelijk verplicht is om specifieke navigatieapparatuur te vervoeren, als navigatieapparatuur is aangebracht, moet deze operationeel zijn. De inspecteur dient steekproeven uit te voeren om ervoor te zorgen dat de uitrusting, zoals gemonteerd en passend voor het vaartuig, operationeel is. Als er apparatuur ontbreekt of niet werkt, noteer dit dan als observatie.
In stuurhuizen ontworpen voor radarnavigatie door één persoon:

- het radarscherm mag in zijn normale positie niet significant buiten de zichtas van de stuurman worden verschoven;
- het radarbeeld blijft perfect zichtbaar, zonder masker of scherm, ongeacht de lichtomstandigheden buiten de stuurhut;
- de bochtaanwijzer wordt direct boven of onder het radarbeeld aangebracht of hierin verwerkt.

Nautische apparatuur, zoals radar, bochtaanwijzer, AIS, marifoon e.d. dienen te zijn voorzien van keuringen conform ESTRIN (laatste versie) / RPR / BPR.
De inspecteur dient steekproefsgewijs enige certificaten en inspectie verklaringen, voor zover van toepassing voor het vaartuig, te controleren of deze zijn afgegeven aan boord en geldig zijn.
Voorbeeld: wanneer de inspecteur een observatie maakt aangaande gecertificeerde apparatuur of twijfel heeft aangaande gecertificeerde apparatuur, dient de inspecteur ook het van toepassing zijnde certificaat of de inspectie verklaring te controleren.

6.7

Navragen bij de schipper of updates van kaarten regelmatig wordt doorgevoerd en hoe hij over updates wordt geïnformeerd.
Inland ECDIS-apparatuur die in de navigatiemodus kan worden gebruikt, wordt als radarapparatuur beschouwd. Bovendien moet worden voldaan aan de eisen van de Inland ECDIS-norm en artikel 7.06 en Bijlage 5 van ESTRIN, rekening houden met de overgangsbepalingen in 32.02.

Als er een elektronisch kaartsysteem is geïnstalleerd, zijn de gebruikers dan gekwalificeerd en hebben ze voldoende training gehad in het systeem?

6.8
De bemanning / schipper dient aan de inspecteur feitelijk te laten zien dat hij weet hoe de noodstuurinrichting werkt, hoe deze aan en uit te schakelen. Tevens verifiëren wie van de bemanning mogelijk nog meer aan het roer staat en ook hen vragen de bekendheid met de werking van de apparatuur te tonen.

Zijn er instructies voor het omschakelen van een noodstuurinrichting of hulpstuurinrichting / pomp geplaatst en zijn deze aantoonbaar duidelijk begrepen?
Als er een boeg- of hekschroef is gemonteerd, zijn er dan bedieningsinstructies en zijn de stuwrichtingen duidelijk aangegeven op de bedieningsconsole?

Vaartuigen langer dan 110 m moeten zijn uitgerust met een voortstuwingssysteem met meerdere schroeven, met ten minste twee onafhankelijke motoren met hetzelfde vermogen en een boegschroef die wordt bediend vanuit het stuurhuis en ook effectief is wanneer het vaartuig in onbeladen toestand verkeert; of beschikken over een voortstuwingssysteem met één schroef en een boegschroef die vanuit het stuurhuis wordt aangestuurd met een eigen stroomvoorziening en die ook effectief is wanneer het vaartuig in onbeladen toestand is en het mogelijk maakt dat het vaartuig op eigen kracht vaart in bij een storing van het hoofdvoortstuwingssysteem.

In het geval van roerpropeller-, waterstraal-, cycloïdale propeller- en boegschroefsystemen zijn gelijkwaardige inrichtingen aanvaardbaar als bedienings-, aanwijs- en controleapparatuur.

6.9
De inspecteur dient met de schipper te overleggen wat als reisvoorbereiding zoal wordt gedaan en of dit naar zijn mening als adequaat kan worden aangemerkt. Is er sprake van analyse van doorvaarthoogte op de route, mogelijke belemmeringen, waterstanden e.d. en hoe hij aan deze gegevens komt en of deze worden vastgelegd.

Een goed reisvoorbereiding dient o.a. te omvatten;

- een gedetailleerd reis- of doorgangsplan dient te worden opgesteld dat de gehele reis of doorgang van ligplaats tot ligplaats moet bestrijken met controle van doorvaarthoogten en mogelijk nabijheid van gevaren op de geplande route.
- Kaarten, doorvaarthoogten en bericht van overheden met betrekking tot brugovergangen, beperkte waterwegen en sluizen voor beoogde routes dienen inzichtelijk te zijn

- Voorwaartse en achterwaartse diepgang van het schip of de pontons en kiel- en verticale spelingen (luchtgaten) voor alle bruggen, havens en aanlegplaatsen dienen inzichtelijk te zijn. Let op: Luchtstromen dienen duidelijk in het stuurhuis te worden weergegeven
- Juiste instelling van AIS en eventueel RIS en overige benodigde communicatie- en navigatie apparatuur voor beoogde routes dienen bekend te zijn.

Communicatie contacten bij alle Vessel Traffic Services, bruggen en faciliteiten, en alle haven specifieke vereisten voor VHF-radio. Positiebewaking in smalle kanalen en rivieren moet continu mogelijk zijn.

6.10
De inspecteur dient zich ervan te vergewissen of er zaken in de stuurhut zijn die mogelijk afleiding kunnen veroorzaken, zoals een computer voor mailing, Netflix, TV, spelcomputer, feestverlichting, tablet enz. Mocht dit het geval zijn de schipper informeren over de risico's van dergelijke zaken en het gebruik hiervan tijdens de vaart.

6.11
Verwezen wordt naar IVR Led light leaflet.

6.12
Verwezen wordt naar IVR's leaflet Cyber-risico.

7.1
Verwezen wordt naar ESTRIN - **Artikel 13.03** ***Draagbare blustoestellen.***
Belangrijk is dat de inspecteur controleert of de brandblussystemen ook gekeurd zijn en feitelijk operationeel zijn.

IVR-VOORSCHRIFTEN

VOOR HET SCHADEPREVENTIE ONDERZOEK

Inwerkingtreding 01.09.2009
aangepast 16-10-2017

INDEX

1. ALGEMENE VOORWAARDEN VOOR HET VERSTREKKEN VAN HET BEWIJS VAN SCHADEPREVENTIE-ONDERZOEK

2. SCHADEPREVENTIE ONDERZOEK

3. IVR/SPO-EXPERTS

4. SLOTBEPALINGEN

1. ALGEMENE VOORWAARDEN VOOR HET VERSTREKKEN VAN HET SCHADEPREVENTIE ONDERZOEK (SPO)

1.1. Bewijs van Schadepreventie onderzoek

Het Bewijs van Schadepreventie onderzoek verklaart dat het schip voldoet aan de aspecten en onderdelen van de verificatielijst van het SPO, die leiden tot afgifte van het "**Bewijs van Schade Preventie Onderzoek"**.

In geval een schip naar aanleiding van het onderzoek niet voldoet aan alle aspecten en onderdelen van de verificatielijst wordt geen "Bewijs van Schade Preventie Onderzoek" verstrekt.

1.2. Voorwaarden voor het verstrekken van het bewijs van Schadepreventie onderzoek

Het "Bewijs van Schadepreventie Onderzoek" wordt verstrekt op grond van een onderzoek dat gebaseerd is op de verificatielijst van het SPO.

Het onderzoek dient door een erkende IVR/SPO-expert te worden uitgevoerd.

Het "Bewijs van Schade Preventie Onderzoek" vervangt niet de officiële documenten (onder andere Uniecertificaat voor binnenschepen) die verstrekt worden door de bevoegde instanties.

1.3. Ongeldigheidverklaring

Indien er gedurende de geldigheid van het "Bewijs van Schade Preventie Onderzoek" gerede twijfels rijzen over de vraag of aan de voorwaarden voor het verstrekken van het "Bewijs van Schade Preventie Onderzoek" nog wordt voldaan, behouden de opdrachtgevers zich het recht voor een nieuw onderzoek uit te voeren of uit te laten voeren.

Blijkt uit dit onderzoek dat het schip niet meer ten aanzien van de eisen van de verificatielijst voldoet, heeft de IVR het recht het "Bewijs van Schade Preventie Onderzoek" ongeldig te verklaren en in te trekken.

De eigenaar en de IVR/SPO-expert, die het laatste onderzoek uitgevoerd heeft, de verzekeraar en de makelaar worden over het intrekken van het bewijs van schadepreventie geïnformeerd.

1.4 Verkoop / Wijziging van management

In geval van verkoop verliest het "Bewijs van Schade Preventie Onderzoek" zijn geldigheid.

In geval van wijziging van management dient hiervan melding te worden gemaakt aan de opdrachtgever.

1.5. Aansprakelijkheid

Noch de IVR/SPO- expert noch de IVR is aansprakelijk voor onjuiste beoordelingen, fouten en nalatigheden.

1.6. Zwijgplicht

Zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en de scheepseigenaar wordt geen document met betrekking tot het schade preventie onderzoek van het schip aan derden ter inzage gegeven en worden geen inlichtingen verstrekt.

1.7. Registratie

Alle onderzochte schepen worden onder aanduiding van het verstrekte “Bewijs van Schade Preventie Onderzoek” in het schepen informatie systeem van de IVR opgenomen.

2. SCHADEPREVENTIE ONDERZOEK

2.1. Grondregel

Als basis voor het schade preventie onderzoek dient de SPO-Verificatielijst en de erbij behorende toelichting.

Een “Bewijs van Schade Preventie Onderzoek” wordt uitsluitend verstrekt na een voorafgaand, objectief en zorgvuldig onderzoek van het schip door een IVR/SPO-expert en indien daarbij aan de minimum eisen (scores) wordt voldaan.

2.2. Geldigheidsduur

Het “Bewijs van Schade Preventie Onderzoek” heeft een geldigheid van 2,5 jaar.

2.3. Opdrachtverstrekking

De opdracht tot het uitvoeren van een schade preventie onderzoek wordt verstrekt door de opdrachtgever, zijnde één van de twee leidende verzekeraars, aan de IVR/SPO-expert.
Voor de uitvoering van een schade preventie onderzoek is een voorafgaande toestemming van de scheepseigenaar vereist.

De opdrachtgever is eigenaar van de verificatielijst en krijgt inzage in de ingevulde verificatielijst alsmede het originele “Bewijs van Schade Preventie Onderzoek”.

2.4. Onderzoek

De IVR/SPO-expert voert het onderzoek uit aan de hand van de SPO-Verificatielijst en de erbij behorende toelichting. De ingevulde SPO-Verificatielijst wordt ná het onderzoek in het online registratie systeem ten behoeve van het verstrekken van een “Bewijs van Schade Preventie Onderzoek”.

Een schade preventie onderzoek wordt door de IVR/SPO-expert op een daartoe bestemd formulier aangemeld bij de eigenaar van het betreffende schip en de IVR.

De scheepseigenaar krijgt eveneens een kopie van de voor hem van toepassing zijnde pagina’s van de ingevulde verificatielijst alsmede het originele “Bewijs van Schade Preventie Onderzoek”.
De opdrachtgever, makelaar en de expert krijgen inzage in de ingevulde verificatielijst alsmede het originele “Bewijs van Schade Preventie Onderzoek” in het online registratie systeem.

3. IVR/SPO-EXPERTS

3.1. Benoeming

De benoeming van een IVR/SPO-expert geschiedt op basis van het “Reglement voor de Experts ten behoeve van de uitvoering van een schade preventie onderzoek (IVR/SPO-expert)”.

3.2. Werkwijze

De IVR/SPO-expert is in zijn hoedanigheid onderworpen aan de bepalingen van het “Reglement voor de Experts ten behoeve van de uitvoering van een schadepreventie onderzoek (IVR/SPO-expert)” en verantwoording verschuldigd aan de IVR.

4. SLOTBEPALINGEN

4.1. De interpretatie van de IVR-Voorschriften voor het schade preventie onderzoek is uitsluitend voorbehouden aan de IVR.

4.2. Waar in de deze Voorschriften vermeld staat "IVR", wordt bedoeld de directie van de vereniging.

4.3. De betreffende organen van de IVR worden door de directie over alle aangelegenheden geïnformeerd.

4.4. De IVR stelt een tarief vast voor het verstrekken van het “Bewijs van Schade Preventie Onderzoek”.

Erecodex IVR-SPO expert

De IVR-SPO expert wordt verzocht formeel in te stemmen met het naleven van deze erecodex en gedragsregels zoals vermeld in de IVR voorschriften:

- De IVR-SPO expert verricht zijn werkzaamheden in strikte betrouwbaarheid zowel ten aanzien van de IVR als ook ten aanzien van de opdrachtgever .

- De IVR-SPO expert onthoudt zich van de aanname van giften en/of commissies.

- De IVR-SPO expert betracht in de uitvoering van zijn werkzaamheden strikte geheimhouding van de hem medegedeelde gegevens en feiten.

- De IVR-SPO expert onthoudt zich van elke handeling of uiting, die indruist tegen de belangen van de IVR.

- Het is de IVR-SPO expert ten strengste verboden, om gedurende de uitoefening van zijn werkzaamheden alcohol en/of drugs te gebruiken, *of onder invloed van alcohol en/ of drugs te verkeren*.

- In geval van schending van de erecodex zegt de IVR-SPO expert zijn volle ondersteuning toe bij het formele onderzoek van de feiten.

- In geval van schending van de erecodex en gedragsregels treden de bepalingen van de schorsingsprocedure in werking.

Datum:…… .....Plaats:…….

Naam :……..

Handtekening:……

Revisie : 1
Datum : 17-10-2017
Status : Goedgekeurd

REGLEMENT VOOR DE EXPERTS TEN BEHOEVE VAN DE UITVOERING VAN EEN SCHADEPREVENTIE ONDERZOEK (IVR/SPO-EXPERT)

I. BENOEMING TOT EXPERT

I.1 VOORWAARDEN VOOR EEN BENOEMING

1. De aanvraag voor benoeming tot IVR/SPO-expert moet schriftelijk door de aanvrager bij de IVR worden ingediend. Hij dient bij de aanvraag te overleggen: zijn curriculum vitae, rapporten en diploma's, alsook referenties.

2. Als voorwaarden voor de benoeming tot IVR/SPO-expert gelden:
   a) minstens 3 jaar aantoonbare praktische ervaring als scheeps- en machine-expert.
   b) beschikken over een HBO- of gelijkwaardige opleiding alsook ervaring en vakbekwaamheid, die door de Avarij-Commissie van de IVR als voldoende beoordeeld worden.

3. Van de benoeming tot onafhankelijke IVR/SPO-expert zijn alle personen uitgesloten, wiens professionele bezigheid naar beoordeling van de Avarij-Commissie van de IVR geen onafhankelijkheid garandeert.

4. Ten tijde van de eerste benoeming als expert dient de expert minstens één periode conform artikel 7 benoembaar te zijn. De maximum leeftijd voor de activiteiten als expert is 65 jaar.

5. De expert moet jaarlijks minstens 3 inspecties uitvoeren.
Als dit aantal inspecties per kalenderjaar niet gehaald wordt, vervalt de kwalificatie van IVR/SPO-expert.
Deze kwalificatie kan echter na voltooiing van een IVR/SPO-cursus door de expert, door de IVR opnieuw worden verstrekt. De kosten van deze scholingscursus worden elk jaar op voorstel van de directie door de Loss Prevention Committee (LPC) vastgesteld. Deze kosten zijn door de expert te dragen

6. Ná officiële benoeming dient de betreffende expert een interne IVR/SPO/ERS-cursus te volgen.

I.2. BENOEMING EN HERBENOEMING

7. De IVR/SPO-expert wordt voor 5 jaar benoemd. De benoeming vindt plaats door de Loss Prevention Committee van de IVR.

8. Herbenoeming voor ten hoogste dezelfde periode is mogelijk en geschiedt onder de volgende voorwaarden:

a) De expert heeft zijn werkzaamheden in de daarvoorliggende periode zonder berispingen verricht. Op voorstel van de directie beslist de LPC over een herbenoeming voor een volgende periode van 5 jaar

b) De expert heeft in de daarvoorliggende periode van de directie een berisping gekregen. Op voorstel van de directie beslist de LPC tot een herbenoeming onder bepaalde voorwaarden of tot een afwijzing van de herbenoeming.

©

II. VERANTWOORDELIJKHEDEN EN TAKEN VAN EEN IVR/SPO-EXPERT

9. De door de IVR benoemde experts werken onder eigen verantwoordelijkheid met inachtneming van het Reglement en op basis van de IVR-Voorschriften voor het Schadepreventie Onderzoek.

10. Voorwaarde voor het verstrekken van een (voorlopig) bewijs van Schadepreventie Onderzoek is een voorafgaand persoonlijk onderzoek van het schip door de expert onder toepassing van de IVR-Voorschriften voor het Schadepreventie Onderzoek in de op dat moment geldige versie en de aanwijzingen van de IVR.

11. Over het onderzoek van een schip wordt op de SPO-Verificatielijst aan de IVR gerapporteerd. De SPO-Verificatielijst wordt ingevuld aan de hand van de gecontroleerde scheepsdocumenten en de bevindingen aan boord. Daarbij is te vermelden of de kapitein, eigenaar of vertegenwoordiger van de rederij aanwezig was. De in de verificatielijst gestelde vragen moeten nauwkeurig worden beantwoord.

12. De SPO-Verificatielijst wordt samen met de Aanbevelingenlijst direct, maar uiterlijk 2 weken na de keuring, verwerkt in het registratie systeem van de IVR. In uitzonderingsgevallen kan in afstemming met het Technisch Secretariaat en onder vermelding van de redenen hiervan worden afgeweken.
De IVR/SPO-expert bewaart een kopie van de SPO Verificatielijst voor eventuele vragen.

13. De expert overtuigt zich ervan dat alle uit te voeren reparaties overeenkomstig werktuig- en scheepsbouwtechnische normen zijn doorgevoerd.

III. VERSTREKKEN VAN EEN DEFINITIEF SPO-BEWIJS

14. Een bewijs van Schadepreventie Onderzoek mag slechts na een onderzoek overeenkomstig paragraaf II. worden verstrekt.

15. De expert informeert de directie van de IVR ook dan wanneer op grond van zijn onderzoek geen verzoek tot het verstrekken van een bewijs van Schadepreventie Onderzoek bij het kantoor van de IVR kan worden ingediend omdat de kwaliteit van schip niet voldoet aan de eisen van de SPO-Verificatielijst.

IV. GEDRAGSREGELS

16. Vooraf aan de benoeming worden de kandidaten formeel om naleving van de volgende gedragsregels verzocht:

17. De IVR/SPO-expert verricht zijn werkzaamheden in strikte betrouwbaarheid en in naleving van alle voorschriften en aanwijzingen van de IVR zowel ten aanzien van de IVR alsook ten aanzien van de scheepseigenaar.

18. De expert handelt in zijn hoedanigheid als IVR/SPO-expert objectief en onafhankelijk.

19. De IVR/SPO-expert onthoudt zich van het aannemen van giften, commissies of voordelen van de opdrachtgever of diens vertegenwoordiger in het onderzoek.

20. De IVR/SPO-expert onthoudt zich van elke handeling of uiting, die indruist tegen de belangen van de IVR.

V. SCHORSINGSPROCEDURE

De bepalingen van de schorsingsprocedure zijn van toepassing:

- in geval van een grove schending en in het bijzonder bij grove nalatigheid tegen de voorschriften van der IVR en/of aanwijzingen van de Technisch Secretaris en de directie en de bepalingen van de gedragsregels;
- in geval van een wettelijke veroordeling wegens een strafbaar feit of een overtreding tegen bepalingen/voorschriften met betrekking tot de uitoefening van alle beroepsactiviteiten.

De IVR kan een schorsingsprocedure inleiden, indien het niet langer gevergd kan worden dat de IVR het nodige vertrouwen in de IVR/SPO-expert stelt.

Wordt de directie van de IVR op de hoogte gebracht van klachten over de werkzaamheden van een IVR/SPO-expert dan dient zij overeenkomstig de volgende procedure te handelen:

21. De directie draagt zorg voor het verzamelen van alle stukken, die van belang kunnen zijn voor de beoordeling van de klacht(en).

22. De directie hoort de betreffende expert inzake de klacht(en).

23. Wordt vastgesteld, dat er in het onderhavige geval sprake is van een grove schending en/of grove nalatigheid tegen de voorschriften van der IVR en/of aanwijzingen van de directie en de bepalingen van de gedragsregels en/of een wettelijke veroordeling wegens een strafbaar feit of een overtreding tegen bepalingen/voorschriften met betrekking tot de uitoefening van alle beroepsactiviteiten dan heeft de directie de volmacht, de expert onmiddellijk te schorsen.

24. Er wordt een Ad-Hoc-Comité opgericht, bestaande uit de Voorzitter van de Loss Prevention Committee, een telkens te benoemen lid van de Loss Prevention Commissie, een telkens te benoemen lid van de Juridische Commissie en de directie van de IVR.

25. Het Ad-Hoc-Comité hoort de betreffende expert. De expert heeft op elk moment van de procedure het recht zich op eigen kosten juridisch bij te laten staan.

26. Het Ad-Hoc-Comité besluit op grond van de hoorzitting. Het Comité kan besluiten tot een laatste vermaning of tot een royement. Het Ad-Hoc-Comité informeert de Loss Prevention Commissie en de Raad van Beheer over het besluit. Wordt de betreffende expert geroyeerd dan is daarmede een toekomstige nieuwe benoeming uitgesloten.

27. Gaat de betreffende expert tegen het besluit van het Ad-Hoc-Comité in beroep dan beslist de Raad van Beheer in laatste instantie. Tegen deze beslissing van de Raad van Beheer staat geen hoger beroep open.

28. De betreffende expert wordt door de directie van de IVR geïnformeerd over de beslissing van het Ad-Hoc-Comité en de Raad van Beheer