

Beekmann

HISWA | N.V.E.P. | EMCI Qualified Yacht Surveyor®
Registered-Valuer VRT

Weesperstraat 67
1398 XV Muiden
Mobiel: 06 - 51418590
Internet: www.beekmann.nl
E-mail: guido@beekmann.nl
BTW: NL0325.13.896.B01
BIC: ABNANL2A
IBAN: NL30ABNA0591071363

20003

TWEEDE AANVULLEND EXPERTISE RAPPORT

Ondergetekende, Beekmann Expertise te Muiden, verklaart hiermee januari 2020 van mevrouw Stirnemann, opdracht te hebben ontvangen voor een inspectie van het motorschip,

EUROSHIP DECKSALON 2000



ALGEMENE GEGEVENS

Rapport van	Expertise, aanvullend
Opdrachtschrijving	leverings inspectie
Opdrachtgever	Mevrouw C. Stirnemann
Email	c.stirnemann@adnobilis.ch
Inspectie	Datum Plaats
	14 en 29 januari 2020 Heerewaarden, Euroships
Uitvoerend expert	G. Beekmann
Aanwezigen	De heer en mevrouw Stirnemann, de heren Cornelissen Sr. en Jr, de heer van Zaltbommel. Tijdens het weg varen vanaf Cornelissen waren aan boord: De heer Stirnemann, ondergetekende, twee man van een sleepboot die de Caro assistentie hebben verleend.
Vaartuig	Naam Soort Merk / Type Afmetingen. Bouwwerf WIN code Brandmerk Bouwjaar Romp vorm Materiaal
	Caro Motorjacht, type Luxe motor, geschikt voor binnen wateren Euroship Deksalon 2000 19,95 X 4,95 X 1,15 m. Kees Cornelissen Shipyard Int. BV NL-KCHES026K920. 38032 B 2018 2018-2019 Platbodem Staal
Motoren	Merk Type Uitvoering Accu's Bouwjaar motor Motorvermogen Vertragskast Generator Vermogen Model Acculader 1 Acculader 2 Acculader 3 Omvormer
	Bell Marine Elektro motoren Drivemaster Modular N80-2, Vermogen 50-60 kW schroefas Totale capaciteit 1550 Ah 2019 50 kW bij 1450 rpm. 60 kW bij 1850 rpm 2:1 Northen Lights 26 kW - 1500 rpm - 3 phase M944W3-26 kW Flexis 144D200. 144 Volt- 200 Ampere Flexis 144E 25. 144 Volt- 25 Ampere Victron 24 Volt -100 Ampere Flexis 3,5 kW -230 Volt

Voorgaande informatie is ons door derden verstrekt en derhalve kunnen wij de juistheid hiervan niet garanderen. Sinds 16 juni 1998 dienen alle nieuw afgeleverde schepen aan de eisen van de EU Richtlijn Pleziervaartuigen te voldoen. (Zichtbare kenmerken hiervan zijn o.a. het CE-bouwersplaatje, WIN-code, eigenaarshandleiding en EG-type verklaring).

INLEIDING

- De expert verricht zijn werkzaamheden naar beste weten en kunnen.
- Op grond van de expertiseovereenkomst geldt voor de expert een inspanningsverplichting.
- De keuring is een momentopname waarbij de expert niet kan uitsluiten dat er ondanks zijn gedegen onderzoek toch sprake kan zijn van (verborgen) gebreken aan het vaartuig die niet door de expert tijdens het onderzoek zijn of worden ontdekt.
- Voor zover er geen sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid bij de uitvoering van de opdracht sluit de expert elke aansprakelijkheid ten aanzien van de door hem niet ontdekte (verborgen) gebreken uit.
- De expert beperkt zich bij zijn onderzoek tot die onderdelen van het schip die binnen de overeengekomen opdracht liggen.
- Indien de expert voor herstel of reparatie een bedrag opneemt dan betreft dat een indicatie en kunnen daar geen rechten aan ontleend worden.
- Het door de expert opgestelde rapport mag uitsluitend door opdrachtgever gebruikt worden en is derhalve door opdrachtgever niet overdraagbaar aan derden.
- Het door de expert opgestelde rapport mag uitsluitend door opdrachtgever worden gebruikt voor de vooraf door hem opgegeven doeleinden.
- De keuring is geen keuring op CE conformiteit.

Dit rapport is het verslag van de door de expert uitgevoerde (deel) keuring. De expertiseovereenkomst is een inspanningsverbintenis.

Expertise opdracht:

Ondergetekende is gevraagd een inspectie te verrichten met betrekking tot de oplevering van het nieuw gebouwde schip type Euroship, Deksalon 2000 met elektrische voorstuwing. Deze keer was de "oplevering", het in ontvangst nemen en weg varen van "Caro" door de familie Stirnemann op dd. 14 januari 2020.

Tijdens de inspectie waren aanwezig:

- De heer en mevrouw Stirnemann
- De heren Cornelissen jr.
- De heer A. van Zaltbommel (Aye Aye Expertise)
- Ondergetekende
- Tijdens de afvaart waren twee man aan boord voor assistentie

Inleiding:

Nadat ondergetekende heeft geconstateerd dat alle genoemde gebreken zoals vermeld in mijn expertiserapport ref. 19111, dd. 23 december 2019, niets was veranderd, zijn wij vertrokken bij Scheepswerf Cornelissen met als bestemming Beneden Leeuwen. Tijdens deze vaart die ongeveer vier uren in beslag heeft genomen, wij een sluis moesten passeren heeft een sleepboot assistentie verleend. De met beroepsvaart druk bevaren rivier, de stroom tegen en de niet betrouwbare voortstuwingsinstallatie, hebben de heer en mevrouw Stirnemann sleepboot hulp gevraagd. Na deze sluis en op de Waal hebben we achter de sleepboot mee gedraaid op 1100 toeren per minuut. Tijdens deze vaart ontstonden nieuwe gebreken aan de voortstuwingsinstallatie.

Los van de bestaande gebreken heeft ondergetekende nieuwe gebreken geconstateerd. Het feit dat deze nieuwe gebreken tijdens deze vaart aan het licht kwamen komt omdat ik een halve dag aan boord was en wij voor het eerst een langer stuk hebben gevaren. Tijdens de eerdere, korte, proefvaarten was dit niet mogelijk omdat technuten van Bell Marine aan boord waren en hebben getracht de problemen met de elektromotoren op te lossen. Dit waren korte proefvaarten om de voortstuwingsinstallatie te testen. Van een echte oplevering met een uitgebreide proefvaart is geen sprake geweest. De centrale verwarming heeft een tijd lang gewerkt, wat een negatieve invloed heeft gehad op het in- en exterieur.

Technische installatie:

- Vermogen is 30 kW i.p.v. 50 kW, maximaal 60 kW vermogen
- Maximale snelheid is 12,9 km/h in plaats van 16 km/h
- Kabel van de zonnepanelen loopt door de ventilatie koker i.p.v. een aparte dak doorvoer
- Er is slechts 1 ventilatie opening in de machine kamer in plaats van twee. Er is geen geforceerde lucht toevoer. De vraag is wat de temperatuur in de machine kamer mag en kan worden in de warme streken.
- Onvoldoende ventilatie in de machinekamer voor de accu's en de generator
- Geen vloerplaten aanwezig in het motorcompartiment
- De Kabola CV- ketel werkt o.a. op 220 Volt. Omdat deze niet op een omvormer is aangesloten moet de generator draaien tijdens de vaart of indien er geen walstroom aanwezig is. Deze werkt dan alleen als er 380 Volt op de steiger aanwezig is

- De generator slaat steeds, elke keer bij gebruik, direct af bij gebruik van de hekschroef. De generator lijkt door overbelasting steeds uit te vallen
- Tijdens het manoeuvren bij aankomst te Leeuwen, na circa 2 uur varen, gaf de display alarm en verviel de voortstuwing. Dit is drie keer achter elkaar ontstaan bij gewoon "normaal" manoeuvreren. (dus niet volle kracht achteruit of vooruit)
- De smeerolie peil van de generator stond ver onder minimum peil. Omdat wij slechts ongeveer 3 uren hebben gevaren, kan dit niet van deze vaart zijn geweest.
- De smeerolie is niet verversd na 60 draaiuren zoals staat aangegeven in de gebruiksaanwijzing
- De 2 dieseltanks hebben een inhoud van circa 2000 liter ipv 2500 conform het contract
- De 3 watertanken hebben een inhoud 3.000 liter i.p.v. 4.000 liter
- Geen vloerplaten aanwezig in het motorcompartiment

Interieur:

- Bakboord- en stuurboord schuifdeur van de salon zijn krom getrokken waardoor er een tocht spleet van 4 mm wijkt
- De schuifdeuren zijn gaan "werken" waardoor er spleten in het hout zijn ontstaan. De deuren zijn vaktechnisch van zeer slechte kwaliteit
- Geen stuurstoel aanwezig
- Het houtwerk rond de patrijspoorten is niet afwaterend. Dit betekent dat condens vorming van de patrijspoorten op het houtwerk valt en daar blijft liggen omdat het onderste deel niet afwaterend is. Dit geldt voor al het timmerwerk rond de patrijspoorten.
- Het plafond strookt niet. Er zitten vele hobbels in aan de stuurboordzijde
- De sluitingen van kast deurtjes werken niet omdat deze slecht zijn gemonteerd en of afgesteld
- Vele kastdeurtjes liggen niet gelijk, zodat de spleten tussen de verschillende kast deurtjes en laden, niet gelijk zijn
- De kastdeuren in de wasruimte ontbreekt de middenstijl. Er zitten wel sluitingen maar omdat er geen middenstijl aanwezig is hebben deze sluitingen geen functie
- De ramen van de salon zijn afgekit. Aan de onderzijde ontbreekt de kit bij alle ramen
- De deur van de achterhut loopt klem op de vloerdelen
- Een deur loopt klem tegen het plafond
- Een vloerdeel in de achterste hut staat plaatselijk bol
- De watertank onder het bed in de achterste hut komt bol te staan, indien geheel gevuld, waardoor de latten bodem omhoog wordt gedrukt en dus het matras. De tweede watertanks staan boven deze watertanks opgesteld en met elkaar verbonden zodat de hydrostatische druk bij gevulde tanks groter wordt
- Grote schuifdeur van de salon loopt zwaar. De geleiding loopt niet goed evenwijdig aan de deur en de geleiding is te klein t.o.v. de grote schuifdeur
- Houtwerk rond het luik van het luik is onthecht en staat bol
- Mengkraan de douche is niet juist aangesloten. Koud en warm zijn verwisseld
- Het aanrechtblad, een glasplaat, van de keuken is gebarsten en zit een streep van circa 100 x 1,7 cm. Deze is niet weg te poetsen. Moet zijn ontstaan tijdens de montage van dit custom built gemaakt blad. Deze moet gedemonteerd worden om opnieuw gestraald te worden
- De vaatwasser is aan de bovenzijde ingedeukt. Dit moet ontstaan tijdens de inbouw werkzaamheden of het vervoer, omdat deze nu onder het voornoemde blad staat. Thans kan de vaatwasser niet goed functioneren
- De zijdeuren kunnen niet worden afgesloten. 1 cilinder slot was krom en is reeds door de heer Stirnemann vervangen.

- De temperatuur in de voorste hut, de eigenaarshut komt tot maximaal 17 graden i.p.v. 23 graden zoals de overige accommodaties in het schip.
De vloerverwarming stopt naast het bed, waardoor het verwarmd oppervlak niet over de gehele vloeroppervlakte is geïnstalleerd. De heer en mevrouw Stirnemann willen juist in de eigenaarshut de ingestelde temperatuur kunnen bereiken.
De buitentemperatuur was tijdens mijn metingen 11 graden. De overige hutten 23 graden. Gemeten met digitale temperatuur meter van het type Fluke
- De wandcontactdoos in de badkamer achter, ontbreekt

Romp:

- Deuk in de stevenbalk tijdens aankomst op 14 januari 2020. De heer Cornelisen jr. gaf toe dat deze deuk tijdens het proef varen door hun was ontstaan
- Op diverse plaatsen zitten krassen in het lakwerk van de romp
- Op diverse plaatsen zitten aan de stuurboordzijde, de zijde waarbij het schip langs zij het ponton van Euroships lag, door schavielen beschadigd
- Op diverse plaatsen is het lakwerk van het dek beschadigd door roestpitjes ontstaan door slijpwerkzaamheden
- Op diverse plaatsen zijn corrosie plaatsen aanwezig zoals bijvoorbeeld bij de roest vast stalen relingen en tussen de flens van de mast

Sanitaire installatie:

- de vulleringen van de watertank, gemaakt van PVC, zijn gedeukt, vervormd door niet professionele installatie
- de condens droger waterafvoer is in dezelfde afvoer "gepropt" als de wasmachine. Hierdoor was lekkage ontstaan omdat er geen juiste afvoer was gemaakt voor de condens droger. De heer en mevrouw Stirnemann hebben de afvoer nu provisorisch in een lege fles gestopt.
- De thermostaat kraan in de achterste douche werkt niet omdat koud-en warm leidingen zijn verwisseld
- Warmwater leidingen zijn niet geïsoleerd
- In de bilge onder het bed staat een redelijk plas water. Waar dit water vandaan komt is ondergetekende niet duidelijk. Het water kan ook niet worden weg gepompt
- De centrale verwarming werkt alleen als men 380 V walstroom heeft of de generator draait. Er zijn niet of nauwelijks marina's waar 380 Volt aanwezig is.

Overige gebreken:

- Ankerwinch kan niet juist worden bediend omdat het jaagwiel te kort op het potdeksel staat geïnstalleerd. Draaien aan het jaagwiel is nagenoeg onmogelijk, omdat je hand klem loopt tegen het potdeksel. Deze keer was de pin uit het jaagwiel gedemonteerd. Dit is niet de bedoeling van een winch met zo'n jaagwiel.
- Het vaartuig heeft geen Certificaat van Onderzoek wat op dit schip vereist is conform de binnenvaart wet. Er mag op dit moment niet met het schip worden gevaren.
- Geen digi kaart in de plotter aanwezig. Deze was besteld en betaald
- De kookplaat is niet aangesloten, of een gedeelte hiervan, op de omvormer
- De maximale hoogte van het schip is 3,49 cm. Dit is met circa 50 % gevulde dieseltank en lege water - en zwartwater tanks
- De zonnepanelen steken 2 cm boven de voornoemde waarde van het dak uit. Totale hoogte is dus 3,51 cm tijdens de meting
- Volgens het CvO moet er een anker van aanwezig zijn van 195 kg. Het geïnstalleerde anker is 85 kg.

- De CE- verklaring, welke is overhandigd in de vorm van het CE- handboek, blijkt bij navraag IMCI, nog niet gereed te zijn. De boot heeft dus nog geen geldig CE- certificaat, terwijl dit wel zo wordt gepresenteerd door de heer Cornelissen.

Conclusie:

De voortstuwingsinstallatie, de technische installatie's, het interieur zijn vaktechnisch gezien onvoldoende, soms slecht uitgevoerd.

Toelichting:

De heer Kedjian bevestigde ons dat de ventilatie onvoldoende is. Met name tijdens het laden van de accu's ontstaat er "knalgas". Adequate ventilatie is noodzakelijk bij deze accu's. Ook moet er een "vonkvrije " ventilator motor in de aanvoer lucht van de machinekamer worden geïnstalleerd en een afvoer van gelijke diameter als de aanvoer.

Foto's

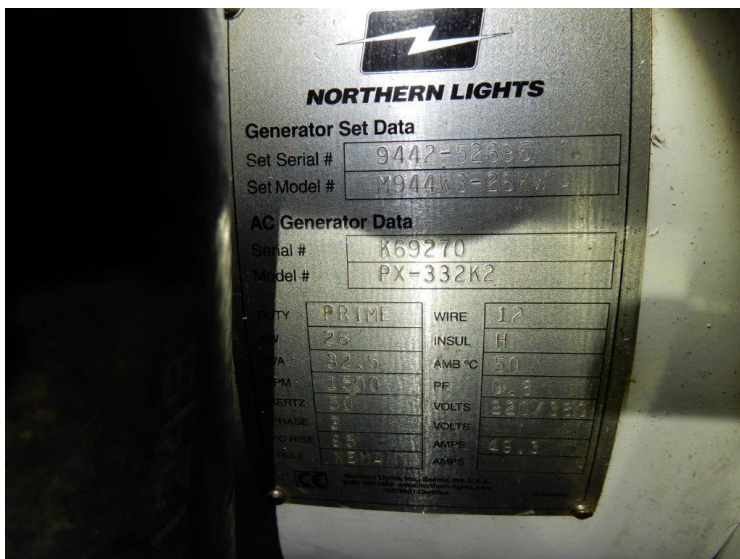


De 2 elektro motoren aan elkaar gekoppeld.

Achter de motor zit de reductie kast met schroefas



voorzijde



Northern Lights Generator



Laad stroom stopcontacten voor het laden via de walstroom. 380 Volt voor het laden van de accu's van de voorstuwingsinstallatie.



Jaagwiel van de anker winch met ingekorte pen.



Pen is bij mijn tweede inspectie
gedemonteerd.
Het jaagwiel, ankerwinch is niet
bedienen



Zonnepanelen op het dak.



Hoogste gemeten punt bij lege drinkwater en zwartwater tank is inclusief zonnepanelen 3,51 meter.



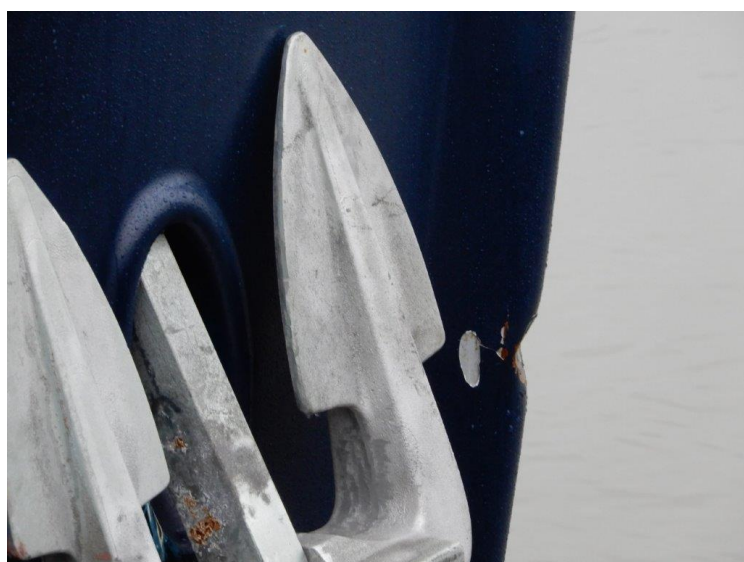
Zonnepanelen steken 2 cm boven de pet van de salon uit.



Acculader op 230 Volt



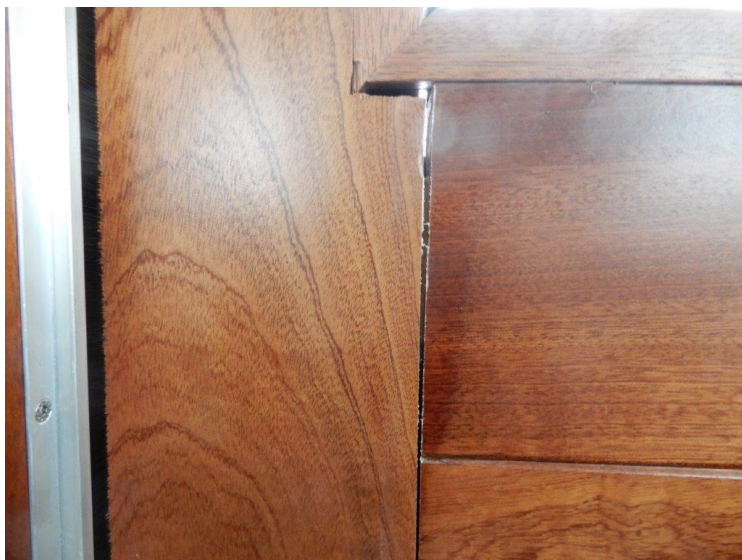
Acculader behorende bij de Bellmarine installatie



Deuk in de stevenbalk



Zijkant door de deuk naar buiten gedrukt



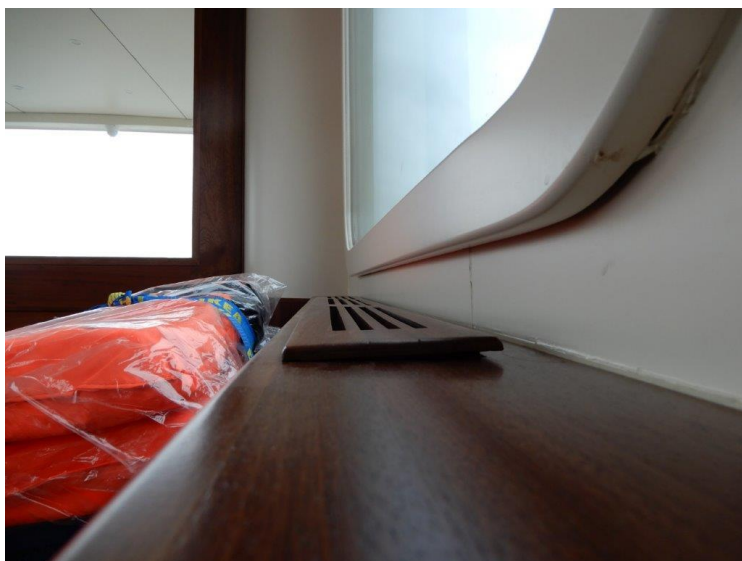
Dit is het beeld van de beide schuifdeuren. Je kijkt zo naar buiten door de kieren heen. Vaktechnisch gezien slecht gemaakt



idem



Glaslatten stroken niet en de kit is slordig afgewerkt

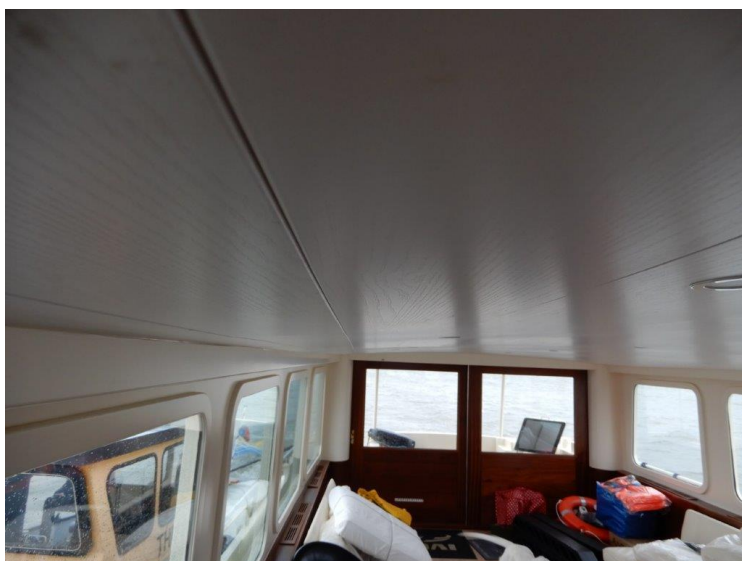


Onderzijde van de ramen zijn niet afgekit.

Alle roosters van de centrale verwarmings zijn krom getrokken



Kitwerk is slordig aangebracht



Plafond in de salon strookt niet en wijkt



Slordige afwerking



Roest beschadigingen in het
lakwerk van het dek



Roest sporen tussen de flens van de spijkbare mast



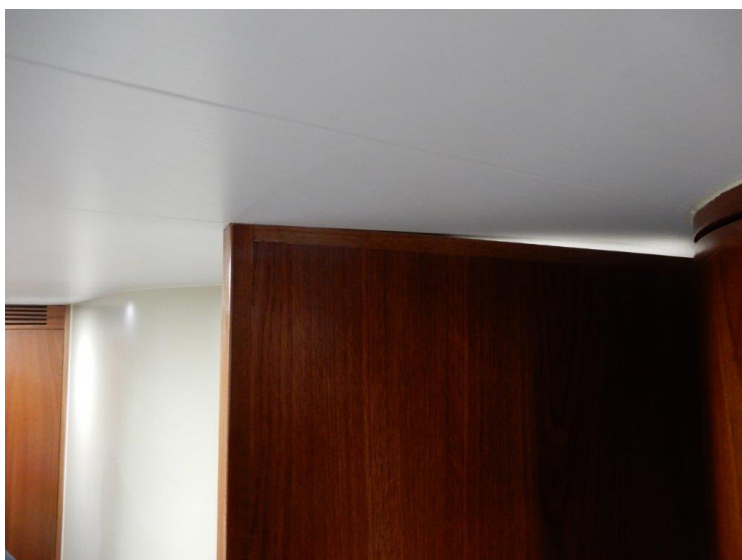
Roest water sporen op verschillende plaatsen. Binnenzijde zou bijvoorbeeld niet geconserveerd kunnen zijn



Houtwerk laat na 1 week bewoning al los



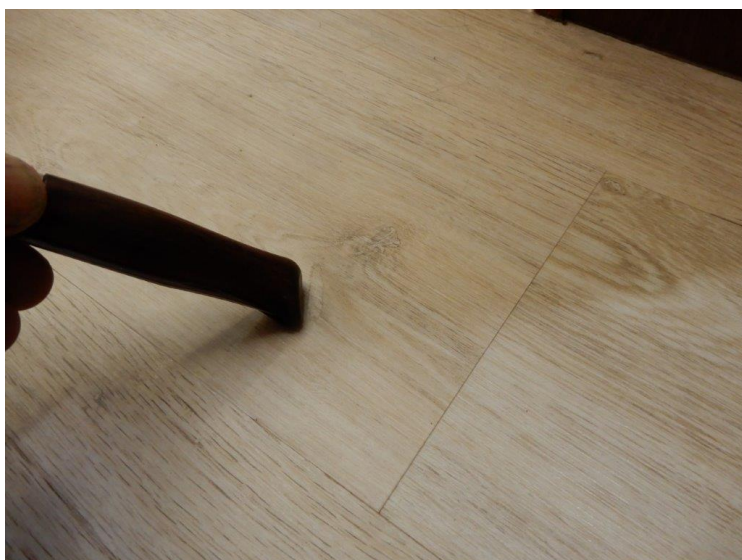
In de nissen van de patrijspooten blijft het condens water staan. In de hoeken op deze foto
Dit komt omdat de onderzijde van de nis niet afwaterend is gebouwd. Nu blijft er in elke nis water staan. Dit is vaktechnisch fout gemaakt.



Deur in de accommodatie loopt klem tegen het plafond.



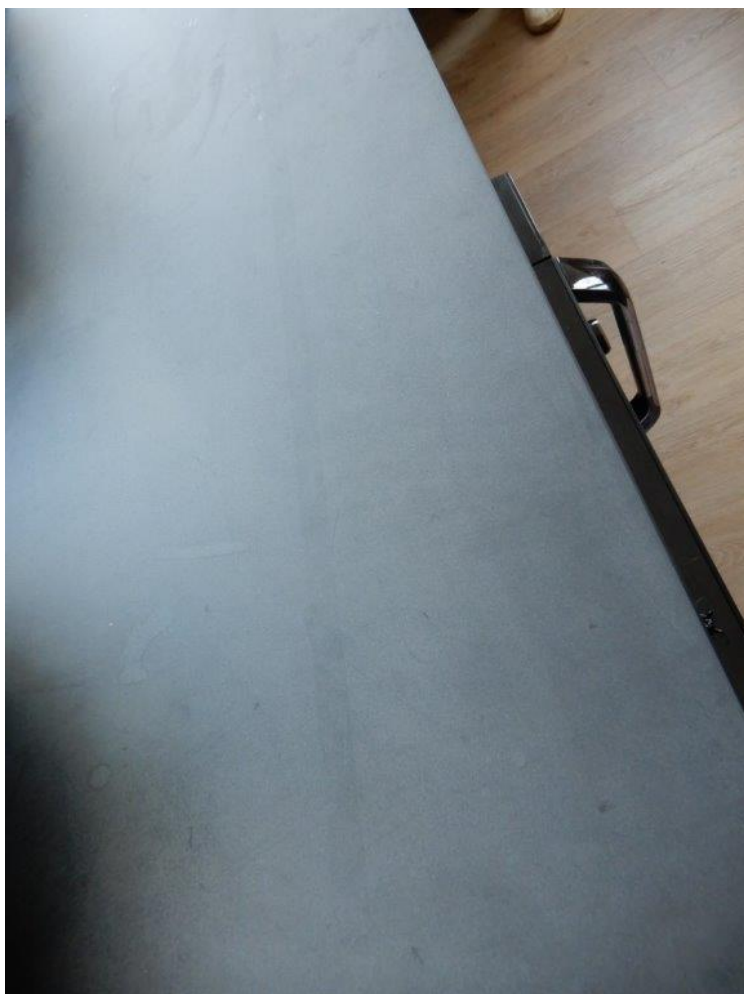
Slordige afwerking



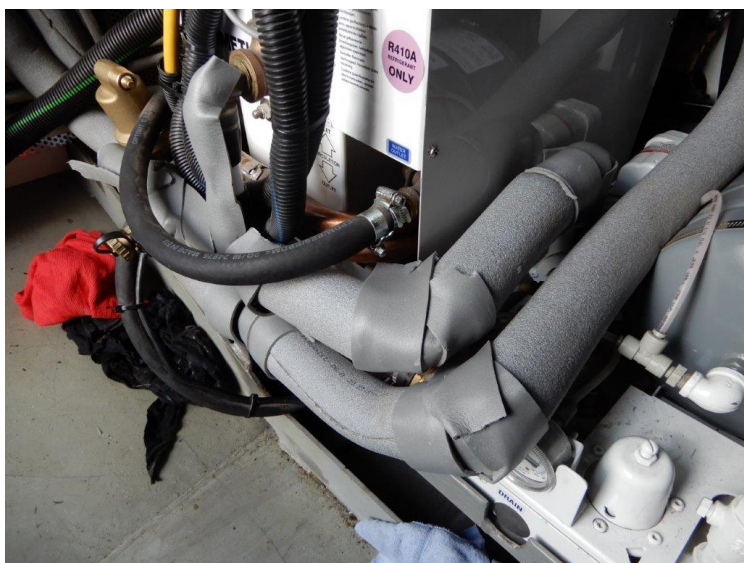
Houten vloer van de accommodatie is onthecht. Er zit een bobbel in de vloer.



Bovenzijde van de vaatwas machine is ingedeukt.
Beschadigd gemonteerd



Aanrechtblad heeft een streep van circa 1 meter lang en mm breed.



Koud water leidingen van de airconditioning zijn slordig en niet juist geïsoleerd.



Verfsysteem van de romp is op diverse plaatsen beschadigd. Met name aan de stuurboordzijde waar het schip tegen het ponton van Euroships heeft gelegen



Diverse krassen in de stootrand

Deze expertise is geen vrijwaring en garantie tegen verborgen en andere gebreken die niet tijdens de expertise zijn ontdekt. Ondergetekende is niet aansprakelijk voor niet ontdekte gebreken.

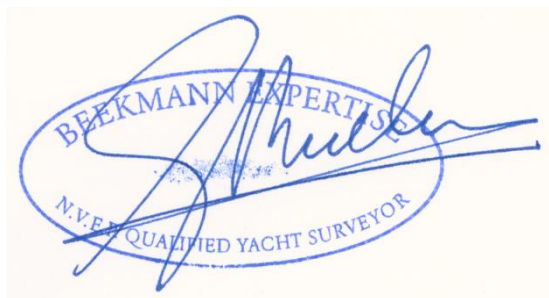
Eventueel genoemde reparatiebedragen zijn ramingen, waaraan geen rechten kunnen worden ontleend. Definitieve bedragen kunnen per reparateur verschillen. Het is altijd verstandig om offertes aan te vragen.

Dit rapport mag alleen gebruikt worden door de opdrachtgever en is derhalve niet overdraagbaar.

Wij wijzen u er nogmaals met klem op dat het onderhavige rapport geen betrekking heeft op de delen van het schip die wij niet hebben beoordeeld.

Aldus gedaan (geschreven) naar beste weten en kunnen met inachtneming van de genoemde beperkingen / uitsluitingen; dit rapport is opgemaakt en getekend om te dienen waar zulks zal behoren.

Muiden, 31 januari 2019



Beekmann Expertise
Hiswa | NVEP Qualified Yacht Surveyor®
Register- Taxateur VRT