

15 VOORSCHRIFTEN BETREKKING HEBBENDE OP DE NAVIGATIE EN WELKE
DAARMEDE VERBAND HOUDEN

151 VEILIGE NAVIGATIE

151.01 Algemeen

- a. De gezagvoerder heeft tot voornaamste plicht het bevorderen van alles, wat tot een veilige navigatie van het schip kan bijdragen.
- b. Hij zal in het algemeen die routes volgen, welke als de meest geschikte in de betreffende zeilaanwijzingen, uitgaven van het K.N.M.I. en de "nautische instructies" worden aangegeven, daarbij rekening houdend met het type schip, de meer of minder krachtige machines, diepgang, belading enz.
Daar waar de vaarwaters bebakend zijn, zal hij steeds de officiële route bevaren.
- c. De meest mogelijke voorzichtigheid zal steeds in acht worden genomen bij het aanlopen van en navigeren langs als gevaarlijk bekend staande kusten, het rondenvan kapen en landpunten e.d. Bij het aanlopen van land tijdens slecht zicht, zal zonedig gaande worden gehouden of ten anker gegaan, wanneer van dit land niet op de verwachte afstand of tijd zicht of radarpeiling wordt verkregen.
- d. Bij het navigeren in ondiepe vaarwaters en het passeren van banken, zal de gezagvoerder alle voorzorgen nemen ten aanzien van de veiligheid van het schip. Hij dient de gegevens betreffende de horizontale en verticale getijbeweging zorgvuldig te bestuderen en zich er van te overtuigen dat voldoende water kan worden verwacht. In het algemeen zal steeds tenminste 1 voet water onder de kiel worden gehouden. Veelvuldige lodingen en peilingen zullen worden verricht, teneinde te kunnen controleren of het schip een veilige koers volgt. Bij het passeren van banken en/of ondiepten moet van de minst gelode diepte aantekening worden gemaakt in het scheepsdagboek.
- e. Bij de navigatie in nauwe vaarwaters en bij aankomst in of vertrek van een haven, verdient het aanbeveling op het magnetisch kompas te laten sturen, aangezien in de praktijk gebleken is dat een gyrokompas zonder voorafgaande waarschuwing een foutieve koers kan aanwijzen.
- f. Hij dient zijn permanente orders en aanwijzingen voor de stuurman van de wacht in "brugorders" vast te leggen; een leidraad "brugorders" is opgenomen in bijlage 151.01.
Een exemplaar van de "brugorders", dat door alle stuurlieden voor gezien dient te worden getekend, behoort steeds op de brug aanwezig te zijn.

151.01g. Hij zal alvorens zich voor de nacht terug te trekken zonedig duidelijke orders voor de stuurman van de wacht in het wachtboekje inschrijven.

151.02 Typhoon navigatie

- a. Wanneer uit ontvangen berichten en eigen waarnemingen blijkt dat een tropische cycloon nadert en het gebied waarin het schip zich bevindt, of zal begeven, zal beïnvloeden, moeten alle voorzorgen worden genomen om de volle kracht van die storm te vermijden. De nodige meteorologische gegevens zullen daartoe nauwkeurig worden bijgehouden.
- b. De gezagvoerder zal ten aanzien van de te nemen beslissingen inzake de navigatie zich niet alleen laten leiden door de ontvangen weerberichten, maar daarbij ook rekening houden met de eigen observaties.
- c. Indien het schip zich in een haven bevindt, zullen de machines gereed worden gehouden om te kunnen manoeuvreren en het schip stormklaar worden gemaakt.
In geval verwacht wordt dat de haven onder invloed van de storm zal geraken, zal afhankelijk van de omstandigheden een goede ankerplaats worden opgezocht, dan wel naar zee worden vertrokken teneinde het centrum van de cycloon te ontwijken.
Bij het ankeren voor het afrijden van een typhoon, zal direct ruim ketting worden gestoken en daarmee niet worden gewacht tot de volle kracht van de storm wordt ondervonden, aangezien dan verder bijsteken een nadelige invloed kan hebben op de ligging van het anker. Eventueel zal een tweede anker worden gepresenteerd.
- d. Wanneer ten anker wordt gegaan, dient een schets te worden gemaakt, waarop de posities van de in de nabijheid aanwezige schepen worden aangegeven (bijv. met behulp van radar te bepalen), zulks om aan de hand daarvan eventuele positie-veranderingen te kunnen bijhouden, alsmede om in geval van aanvaring (aandrijving) door een ander schip eventueel als bewijsstuk te kunnen worden overgelegd.
- e. Wanneer een schip op zee of liggende in een haven onder de invloed van een tropische cycloon is geweest of wanneer rekening diende te worden gehouden met de mogelijkheid dat het schip onder invloed van zulk een cycloon zou kunnen geraken, zal de gezagvoerder een zo volledig mogelijk verslag over de gevoerde navigatie en/of genomen maatregelen indienen bij de directie (afd. ND).
O.m. moet daarin worden vermeld van welk tijdstip af met de tropische cycloon werd rekening gehouden, welke mogelijkheden van baanrichting in beschouwing werden genomen en de overwegingen welke tot de genomen beslissingen hebben geleid.

151.02f. Het verslag dient te worden vergezeld van de volgende bijlagen.

- Alle op de cycloon betrekking hebbende ontvangen radionavigatieberichten, voor elk zendstation afzonderlijk in chronologische volgorde genummerd. (Volstaan kan worden met afschriften van de door de telegrafist afgeleverde telegrammen).
- de gedane uurwaarnemingen.
- het betreffende barogram.
- weerkaarten (aan boord getekend, dan wel met de weerkaartenontvanger verkregen).
- een duidelijk overzichtskaartje van voldoende groot bestek waarop aangegeven de bestekken van het schip met de koerslijnen benevens de posities der tropische cyclonen zoals deze worden genoemd in de van de verschillende observatoria ontvangen berichten. (voor Zuid Chinese Zee en N.W. Pacific de speciaal voor dit doel uitgegeven kaartjes formulier ND 378 en ND 379 te gebruiken).

Met een cirkel dient te worden aangegeven het gebied waarbinnen het centrum geacht wordt zich te bevinden en met een pijl de vermoedelijke gemiddelde bewegingsrichting.

Bij de positie van de cycloon (middelpunt van de cirkel) het hoger genoemde nummer van het betreffende radionavigatiebericht te vermelden, alsmede de datum (zonder maand), tijd aan boord en bij de punt van de voornoemde pijl de snelheid per uur van de cycloon te vermelden.

Voorbeeld: Navigatiebericht No.34, dd. 9 Februari te 14.30 aan te duiden 34-091430.

- g. Het verdient aanbeveling om een afschrift van de uurwaarnemingen bij het meteorologisch journaal te voegen.

151.03 Bijhouden bestek

- a. De gezagvoerder draagt zorg dat zowel een gegist als waar bestek wordt bijgehouden en dat daartoe de nautische waarnemingen geregeld en nauwkeuring worden verricht.
Voor controle op de opgegeven koers, de afgelegde afstand en de ondervonden stroom, dient de positie van het schip met regelmatige tussenpozen te worden bijgehouden door het nemen van peilingen, wanneer zulks mogelijk is. In volle zee zal daartoe de astronomische plaatsbepaling zover mogelijk dienen te worden doorgevoerd. Alle observaties moeten in het observatieboekje worden ingeschreven. Het gegist bestek zal nauwkeurig worden bijgehouden door gebruikmaking van de patent- of elektrische log en controle op de slagen van de machine.
Op de gisvaart volgens de log of het aantal omwentelingen van de machine zal geregeld controle worden uitgeoefend door gissen buitenboord.
Bij het navigeren op zicht van boeien en bakens, zal door het nemen van peilingen worden gecontroleerd of deze boeien en bakens in de op de kaart aangegeven positie liggen.
- b. De gezagvoerder zal zich er van overtuigen dat de miswijzing van de magnetische kompassen geregeld wordt gecontroleerd. In dit verband zij vermeld dat een gyrokompas nimmer onvoorwaardelijk mag worden vertrouwd, en dat een voortdurende controle op de te sturen koers - door vergelijking van magnetisch- en gyrokompas - noodzakelijk is, terwijl bij koersveranderingen de nieuwe koers onmiddellijk op het magnetisch kompas dient te worden gecontroleerd. Wanneer nauwe vaarwaters worden bevaren, waarin veelvuldig koersveranderingen plaats vinden, zal een tevoren samengesteld lijstje met de te sturen koersen van nut kunnen zijn.
Bovendien zal het aanbeveling verdienen in nauwe vaarwaters als voorzorgsmaatregel uitsluitend op het magnetisch kompas te sturen en zondig - indien mogelijk en beschikbaar - een tweede stuurmachinemotor en een tweede dynamo te doen bijzetten.
- c. Van de gezagvoerder wordt verwacht, dat hij geen gelegenheid laat voorbij gaan om kaarten, zeemansgidsen, lichtenlijsten en andere hydrografische uitgaven zeer kritisch met de bestaande toestand te vergelijken en dat hij alle geconstateerde onjuistheden of nodig geachte aanvullingen aan de directie, afdeling nautische dienst, zal rapporteren.
Voor het indienen van dergelijke rapporten wordt verwezen naar de in dit dienstreglement gegeven voorschriften onder "indienen rapporten, bevonden afwijkingen in zeekaarten enz. "

151.04 Hulpmiddelen voor de navigatie

- a. De gezagvoerder dient volgens goede zeemansgewoonten van de aan boord aanwezige hulpmiddelen bij de navigatie zoals lood, log, radar en richtingzoeker een ruim gebruik te doen maken. Het niet doelmatig benutten van deze hulpmiddelen zal als een ernstige tekortkoming worden aangemerkt.
- b. Hij zal er op toezien dat de stuurlieden regelmatig oefenen in de behandeling en het gebruik van de electronische- en radionavigatiemiddelen.
In dit verband wordt er de aandacht op gevestigd dat de radar een delicaat instrument is en dat deze installatie met de grootste zorg moet worden behandeld, waarbij men zich stipt aan de bedieningsvoorschriften zal houden. In geval van storing zal deskundige hulp worden ingeroepen.
- c. De gezagvoerder ziet toe dat de kompassen, tijdmeters, nautische en meteorologische instrumenten en overige hulpmiddelen voor de navigatie zich steeds in goede staat bevinden en dat aan de behandeling en het onderhoud de nodige zorg wordt besteed.
In gebreken moet zo spoedig mogelijk worden voorzien.
- d. Wanneer daartoe gelegenheid bestaat zullen de kwartiermeesters met het handlood loden, teneinde hun geoefendheid in het gebruik daarvan te kunnen onderhouden.
De loodlijnen moeten periodiek worden geverifieerd waarvan aantekening in het scheepsdagboek zal worden gehouden.
- e. i. De koersschrijver dient in ieder geval te worden bijgezet:
- Bij aankomst in een haven van het moment dat de MK voor "één uur voor manoeuvreren" wordt gewaarschuwd.
 - Indien voor aankomst in een haven eerst geruime tijd onder loodsaanwijzing moet worden gevaren van één uur voor het overnemen der loods.
 - Bij vertrek uit een haven tot het moment dat de loods van boord is en "gereed met manoeuvreren" wordt gegeven.
 - Bij slecht zicht, in drukke vaarwaters en wanneer onder aanwijzing gezagvoerder wordt gevaren.
- ii. Op de papierrol dienen duidelijk de datum, tijd, haven en/of traject te worden vermeld.

151.05 Houden van uitkijk

Gedurende de vaart moet van zonsondergang tot zonsopkomst een uitkijk worden geplaatst op het voorschip. Bovendien zal een uitkijk worden geplaatst in de gevallen bij de wet voorzien, of indien dit voor een veilige navigatie noodzakelijk is. Als voorbeeld moge dienen het plaatsen van een uitkijk op het voorschip tijdens de vaart in drukke vaarwaters, waarin zich kleine vaartuigjes bevinden, welke van de brug af niet op korte afstand voor de boeg kunnen worden waargenomen.

151.06 Maatregelen bij mist of slecht zicht

Bij mist, of in andere omstandigheden, waarbij gevaar voor het schip bestaat, moeten alle waterdichte deuren, patrijspooten, schuiven en sluisjes die daarvoor in aanmerking komen, worden gesloten en gesloten blijven tot het gevaar is geweken. Waterdichte deuren en schuiven, welke niet gesloten kunnen worden omdat zij voor communicatie of anderszins open moeten blijven, behoeven eerst bij onmiddellijk gevaar te worden gesloten. Van de uitvoering van bovengenoemde maatregel moet aantekening worden gehouden in het scheepsdagboek.

151.07 Maatregelen bij aankomst en vertrek

- a. De gezagvoerder zal zich, overal waar de wet, de gewoonte en de voorzichtigheid dit gebiedt, van een loods voorzien. De loods dient niet anders te worden beschouwd dan als raadsman betreffende het vaarwater en wat daarmede verband houdt. Hij kan in loodsmansvaarwaters het aangeven van de koersen, het regelen van de vaart en de uit te voeren manoeuvres aan de loods opdragen.

Hij is echter gehouden de loods steeds te controleren en zal, indien hij redenen heeft aan diens kundigheid te twijfelen, onmiddellijk ingrijpen en dit aan de loods te kennen geven.

- 151.07b. Bij het manoeuvreren in havens of op reden, zal de uiterste voorzichtigheid worden betracht en zullen de plaatselijke voorschriften in acht worden genomen.
- c. Tenzij zulks bij havenreglement is bepaald, wordt het aan het beleid van de gezagvoerder overgelaten zich al dan niet van sleepboothulp te bedienen.
Bij het nemen van een beslissing dient hij niet uit het oog te verliezen, ook ingeval een loods om sleepboothulp verzoekt, van deze dure hulp alleen gebruik te maken, indien de omstandigheden zijns inziens dit gewenst maken.
- d. Bij het ankeren moet steeds zoveel mogelijk worden voorkomen dat het schip met een schok in de ketting optornt.
Ter voorkoming van het verloren gaan van anker en ketting tengevolge van het warmlopen van de bandstopper van het ankerspil, moet bij het ankeren in diep water het anker eerst met het spil worden afgevlerd, hetgeen steeds onder toezicht van een stuurman dient te geschieden.
- e. De met de bediening van de telegraaf belaste stuurman zal bij het geven van manoeuvreerorders aan de stand van de verklikker controleren dat de machinekamer de juiste telegraaforder terugbelt.
Aan de hand van de slagen-aanwijzers zal hij controleren dat met de machine de juiste order wordt uitgevoerd.
In dit verband wordt er de aandacht op gevestigd, dat bij elektrische telegraphen het niet overgaan van de bel en het niet oplichten van de verklikkerlamp een aanwijzing is dat de overbrenginrichting defect is.
- f. Indien, gemeerd liggende, met de machine moet worden proefgedraaid, zal daartoe steeds eerst de toestemming van de betreffende autoriteiten worden gevraagd.

151.08 Tornen van de machine

- a. Teneinde bij het tornen van de machine averij aan de schroef en/of lichters e.d. te voorkomen, moeten de volgende voorschriften strikt in acht worden genomen:
- De machinedienst zal de stuurman van de wacht waarschuwen dat men de machine wenst te tornen.

- Deze stuurman zal zich vervolgens persoonlijk overtuigen dat de schroef vrij is en zonodig maatregelen nemen om deze vrij te maken. Ter plaatse zal een rode vlag tot boven het water worden gehangen.
- Eerst nadat hij aan de machinedienst heeft bevestigd, dat de schroef vrij is, mag met het tornen worden begonnen.
- Gedurende het tornen, zal de stuurman van de wacht zorg dragen dat geen lichters of andere vaartuigen binnen het bereik van de draaiende schroef kunnen komen.

151.08b. Wanneer echter ten behoeve van de werkzaamheden aan de hoofdmotor het tornen elk ogenblik kan plaats vinden, zoals dit in rustbeurten veelal voorkomt, is het echter uiteraard niet wel doenlijk telkenmale opnieuw te waarschuwen dat de schroef vrij gehouden moet worden.

In dergelijke gevallen dient de machinedienst bij de aanvang der werkzaamheden de dekdienst ervan in kennis stellen, dat aan de hoofdmachine wordt gewerkt en het tornen op ongeregelde tijden zal plaats vinden, zodat maatregelen moeten worden getroffen de schroef voor langere tijd, zonodig de gehele dag, vrij te houden.

Indien tegelijkertijd nabij de schroef buitenboord werkzaamheden moeten worden uitgevoerd, dan dient, ter voorkoming van beschadiging aan de schroef, in onderling overleg te worden bepaald hoe en wanneer e.e.a. het best kan worden uitgevoerd.

151.09 Beproeven van de stuurmachine

- a. Bij het beproeven van de stuurmachine zullen met betrekking tot het roer soortgelijke voorzorgsmaatregelen worden genomen, als bij het tornen van de machine.
Op de brug moet worden gecontroleerd dat de roerverklikker de juiste stand van het roer aangeeft en dat bij het aan boord liggen van het roer de drukmeters van de telemotor niet terug lopen.
- b. Teneinde slijtage aan de slippers van de zuigers van de Hele Shaw pompen bij het langdurig draaien in middenstand zoveel mogelijk te voorkomen, zal de stuurmachine niet eerder dan een half uur voor het werkelijk vertrek worden bijgezet, terwijl na aankomst deze zo spoedig mogelijk dient te worden gestopt.
- c. Gedurende de tijd dat de stuurmachine bijstaat en niet wordt gemanoeuvreerd, moet de stuurmachine geregeld, ca. elke 5 minuten, worden doorgedraaid.

151.10 Gereed houden machines

- a. Van elk vooruitzicht dat de vaart voor korte of lange tijd aanmerkelijk zal worden veranderd, dient de machinckamer steeds zo mogelijk minstens een half uur van te voren te worden gewaarschuwd.
- b. In nauwe vaarwaters, bij mist en in alle omstandigheden waarbij plotseling en veelvuldig manoeuvreren nodig kan zijn, dient de wachthebbende werktuigkundige in de machinekamer te worden opgedragen zich gereed te houden om te kunnen manoeuvreren; zonodig zal op manoeuvreersnelheid worden overgegaan.
- c. Waar zulks niet bij havenreglement is bepaald of bij speciale instructie is voorgeschreven, wordt het aan het beleid van de gezagvoerder overgelaten te bepalen waar en wanneer het schip stoomklaar moet blijven, waarbij zoveel mogelijk met de eisen der economie zal worden rekening gehouden. Tijdens het gemeerd liggen langs zij van een bunkerstation dient in het algemeen de hoofdmachine voor gebruik gereed te worden gehouden, zodat in geval van brand ten spoedigste kan worden ontmeerd.

151.11 Zeekaarten en nautische boekwerken

- a. De gezagvoerder zal er op toezien dat de aan boord aanwezige zee-kaarten en nautische boekwerken worden bijgewerkt overeenkomstig de in deel 2 van dit dienstreglement gegeven voorschriften.
- b. Waar mogelijk zal de bemiddeling van agenten worden verzocht om "berichten aan zeevarenden" ter inzage te krijgen; een opgave van de plaatsen is opgenomen in B.a.Z. no.1 van elk jaar.
- c. Het is voorts van belang dat men kennis neemt van de inhoud van B.a.Z. no.1 en de "weekly edition" no.1 van de N.t.M., aangezien daarin inlichtingen van algemene aard zijn opgenomen.

152 LOODSEN

152.01 Overnemen Loods

- a. Bij het overnemen van een loods dient er voor te worden gezorgd dat het schip slechts een geringe vaart loopt en dat zo goed mogelijk lij wordt gemaakt. Een loodseind moet zonodig tijdig worden gevierd, terwijl een hieuwlijn in gereedheid zal worden gehouden.
- b. Indien geen gebruik wordt gemaakt van de statietrap, moet de loodsladder op een zodanige plaats worden opgehangen, dat de ladder over haar gehele lengte tegen de huid blijft rusten. De loodsladder moet deugdelijk zijn bevestigd. Er moet gezorgd worden dat de loods veilig van het bovensinde van de ladder het dek kan bereiken.
- c. Ter plaatse waar de loods aan boord komt, moeten zowel de railing als het dek goed schoon zijn, terwijl 's nachts zowel binnen- als buitenboord voor een goede verlichting moet worden zorg gedragen.
- d. De loods zal steeds door een stuurman worden ontvangen en uitgeleide worden gedaan, die zich tevens overtuigt van de deugdelijk bevestiging der loodsladder.

152.02 Loodsladder

- a. De voor het overnemen van een loods te gebruiken stormladder, met bijbehorende deugdelijke handleiders, welke voor geen enkel ander doel mag worden gebezigd, moet in deugdelijke staat verkeren en goed droog en schoon zijn.
- b. De ladder moet een zodanige lengte hebben, dat vieren tot het wateroppervlak steeds mogelijk is, terwijl de treden, voldoende breed en van het zogenaamde "non-trip" model, wit moeten zijn geschilderd. Om ronddraaien tijdens het beklimmen te voorkomen, moeten spreilatten op een onderlinge afstand van 12 voet zijn aangebracht.

153 SLEEPBOOTASSISTENTIE

153.01 Bestellen van sleepboten

- a. Sleepboten zullen als regel door tussenkomst van de agent worden besteld.
- b. Op de betreffende rekeningen dienen de tijden, gedurende welke daadwerkelijk assistentie werd verleend, duidelijk te worden ingevuld.

153.02 Voorwaarden sleepboothulp

- a. Sleepboothulp wordt steeds verleend op de voorwaarden van het contract, dat wordt gesloten tussen de eigenaren van de sleepboot en de agent of gezagvoerder.
- b. Ten aanzien van de toepassing van de condities wordt in het algemeen onder "whilst towing" verstaan de periode: aanvangend wanneer de sleepboot in een positie is directe orders van het schip te ontvangen betreffende het overnemen van trossen of werplijnen, dan wel wanneer de sleeptros door het schip of de sleepboot is uitgegeven, en eindigend wanneer de laatste order van het schip om de sleeptrossen los te gooien is uitgevoerd dan wel de sleeptros is losgegooid en de sleepboot geheel vrij van het schip is. Onder slepen wordt mede verstaan ophouden, duwen, trekken of wenden.
- c. Een van de voornaamste bepalingen in een sleepcontract is dat de sleepboothulp wordt verleend op de voorwaarde dat de sleepboot wordt beschouwd als te zijn in dienst van het gesleepte schip.

Dit houdt blijkens de uitspraken van de gerechtshoven in dat het gesleepte schip verantwoordelijk is voor een fout of verzuim van de kapitein van de sleepboot, tenzij de gezagvoerder van het gesleepte schip kan bewijzen dat de sleepbootkapitein de ontvangen orders niet heeft opgevolgd, dan wel dat grote onkunde van de kapitein van de sleepboot het ongeval veroorzaakte. De bewijslast berust steeds bij de gezagvoerder van het gesleepte schip. Hij zal dus steeds nauwlettend toezien op de handelingen van de sleepbootkapitein en zonodig tijdig ingrijpen. De sleepboot moet steeds de sleeptros kunnen kappen of laten slippen. Wordt een ongeval veroorzaakt, omdat de sleepboot de tros niet kan kappen of laten slippen, dan zal - indien dit door het gesleepte vaartuig bewezen wordt - de sleepboot verantwoordelijk worden gesteld.

154 INDIENEN RAPPORTEN

154.01 Bevonden afwijkingen in zeekaarten, enz.

- a. Aangezien het voorkomt, dat opnemingsvaartuigen, die naar aanleiding van rapporten van gezagvoerders worden uitgezonden, zonder succes geruime tijd aan het zoeken zijn en dat jarenlang nodeloos "gevaren" op de kaart staan die de scheepvaart tot omwegen dwingen, is het noodzakelijk, dat de in te dienen rapporten betreffende bevonden afwijkingen in zeekaarten, zeemansgidsen, enz. zo volledig mogelijk zijn.

In het oog gehouden dient te worden, dat hetgeen de een onder gunstige omstandigheden soms toevallig ziet, de ander, dikwijls zelfs na vrij grote inspanning, niet kan vinden en dat, vooral in zeegebieden met vulkanische of koraalbodem, de ondiepten soms zo weinig uitgestrekt zijn, dat aanlopen vaak slechts bij toeval plaats vindt.

Het is daarom van belang zoveel gegevens te verzamelen, dat de wijziging of aanvulling met zekerheid in de kaart kan worden geplaatst.

- b. Voor plaatsbepalingen komen in de eerste plaats in aanmerking gemeten hoeken en rechtwijzende peilingen (waar mogelijk tenminste 3 hoeken en 3 peilingen; opgaven van richtingen in één zijn zeer waardevol), afstandsbepalingen (b.v. door metingen van bekende hoogten), astronomische bestekken en tenslotte ook gegiste bestekken.

- c. Bij het aanlopen van onbekende, ondiepten dienen de volgende gegevens te worden vermeld:

- datum en tijd (MTG);
- de wijze waarop de lodingen werden verkregen;
- de eerder opgedane ervaringen met het type lodingsstoestel;
- de koers en vaart van het schip;
- of de diepgang van het schip in rekening is gebracht;
- of de lodingen al dan niet tot het reductievlak van de kaart zijn herleid;
- indien de lodingen met het echolood werden verkregen, dient het desbetreffende echolodingspapier te worden bijgevoegd.

De volgende bijzonderheden zijn daarbij van belang:

- merk de diepteregistratielij, telkens wanneer een plaatsbepaling wordt verkregen door het trekken van een lijn langs de gebogen rand van de schaal, zorgdragende de registratie-arm niet aan te raken;
- nummer de plaatsbepaling en schrijf er de datum en tijd (MTG) bij, opdat de toe te passen reductie later kan worden bepaald;
- zet bij de grafiek de geregistreerde diepte van de ondiepste lodingen;

- trek na het loden en alvorens het papier op te rollen de zendlijn en de diepteprofiellijn over en droog het papier, (tussen vloeipapier), bij voorkeur bij zwakke verlichting;
- merk iedere verandering in fase opvallend;
- vermeld of de zendlijn op de diepgang was afgesteld, of indien de zendlijn op 0 was afgesteld, welke diepgang het schip op het moment van de lodingen had.

154.01d. Vermeld moeten worden de bijzonderheden omtrent de weersgesteldheid op het tijdstip van de waarnemingen.

- e. Op in te zenden kaartjes of schetsen moet steeds de schaal en de rechtwijzende Noordrichting worden aangegeven.
- f. Tevens dienen alle gegevens ter identificering der gebruikte kaart te worden vermeld, zoals nummer, jaartal van uitgave (eventueel ook hernieuwde uitgave) en de druk, zomede jaartal van uitgave van het betreffende boekwerk (inbegrepen een eventueel uitgegeven aanvullingsblad).
- g. Omtrent het constateren van het niet of onregelmatig functioneren van vuren of mistsignalen en van het verdreven zijn van boeien, het ontdekken van voor de scheepvaart gevaarlijke wrakken enz., dient telegrafisch mededeling te worden gedaan aan de daarvoor in aanmerking komende autoriteiten, terwijl zonodig e.c.a. moet worden uitgescreid "to all ships".

| 154.02 Kwartaal rapporten elektronische installaties

- a. Betreffende de toestand en de werking van de elektronische installaties waaronder die in huur van en/of in onderhoud bij "Radio Holland N.V." zal de gezagvoerder elk kwartaal een rapport opmaken en dit in duplo indienen bij de afdeling nautische dienst.
- b. In verband met de in de contracten met "Radio Holland" opgenomen "niet functionerings clausule", moeten de data der periode(n), gedurende welke een installatie tengevolge van enig eigen gebrek niet heeft gefunctioneerd, nauwkeurig worden vermeld.
- c. De rapporten moeten door de radiotelegrafist voor gezien worden getekend.

155 BIJHOUDEN BOEKJES EN JOURNALEN

155.01 Wachtboekje

- a. De wachtboekjes dienen door de stuurlieden van de wacht te worden gebruikt om daarin alle aantekeningen te maken, die voor het bijhouden van het journaal nodig zijn, terwijl het al die gegevens moet bevatten, nodig om een volledig en duidelijk overzicht te krijgen van de afgelegde weg, de gevoerde navigatie en de gedane manoeuvres.
- b. O.m. moet daarin onmiddellijk worden aangetekend:
- de diepgang bij vertrek en aankomst;
 - de gestuurde koersen, t.w. standaard - stuur - giro kompaskoersen, miswijzing en rechtwijzende koersen;
 - de genomen peilingen, t.w. de afgelezen kompaspeilingen met daarachter de toegepaste miswijzing;
 - de genomen radio- en radarpeilingen eventueel met vermelding van de afstand;
 - de ankerpeilingen met vermelding van gelode diepte, gebruikte anker en lengte gestoken ketting;
 - tijd en log bij koersveranderingen en peilingen;
 - passeren van boeien, bakens en vuurtorens met vermelding van tijd, log en afstand;
 - gedane lodingen met tijd en aanwijzing log;
 - het minste water bij het varen over drempels, banken, enz;
 - alle gegevens betreffende bestekken, voorzover niet vermeld in het observatie boekje;
 - het pompen op tanks en vullingen;
 - alle gegevens betreffende het manoeuvreren, voor zover deze niet in het manoeuvreerboekje worden opgenomen;
 - het overgaan van hand- op automatisch sturen en omgekeerd.
 - aan het einde der wacht de gegevens betreffende het weer en ingeval automatisch wordt gestuurd, dat de aut. stuurinrichting bij staat.
- c. Bij het overgeven van de wacht worden de kompaskoersen vergeleken, de koerslijn in de kaart en de toegepaste miswijzing gecontroleerd, terwijl de aftredende stuurman voor de overgegeven kompaskoersen parafeert.
- d. Wanneer de gezagvoerder orders voor de stuurman van de wacht achterlaat, zal hij deze steeds in het wachtboekje inschrijven en paraferen en de stuurman van de wacht laten lezen en paraferen. De opkomende stuurman van de wacht moet deze orders, zolang zij nog van kracht zijn, eveneens paraferen.
- e. Uitvlakken in het wachtboekje zal de betrouwbaarheid schaden. Doorhalingen moeten worden geparafeerd.
- f. Volgeschreven wachtboekjes moeten aan de afdeling nautische dienst worden opgezonden.

155.02 Manoeuvrerboekje

- a. Wanneer met de machines meermalen achtereen moet worden gemanoeuvreed, zoals bij aankomst en vertrek, dient van alle aanwijzingen betreffende de met de machine(s) uit te voeren manoeuvres aantekening te worden gemaakt in het "manoeuvrerboekje".
- b. In het manoeuvrerboekje zijn de verschillende telegraaforders kolomsgewijs aangegeven, zodat alleen de tijden, afgerond op volle minuten, waarop de telegraaf op de brug de orders naar de machinekamer overbengt, in de betreffende kolommen behoeven te worden ingevuld. (Zolang de minuut niet vol is, wordt deze en niet de volgende genoteerd).
Wanneer de telegraaf op "attentie" wordt gezet dient het tijdstip in de kolom "stop" te worden ingevuld met de toevoeging "attentie".
- c. De klokken op de brug en in de machinekamer dienen volkomen gelijk te lopen. Bij het waarschuwen van de machinekamer dat gemanoeuvreed zal worden, zal de stuurman van de wacht de juiste stand van de klok op de brug aan de wachtgebende werktuigkundige in de machinekamer opgeven, en deze moet de klok in de machinekamer daarnaar stellen.
- d. De stuurman belast met de bediening van de telegraaf, zal tevens het manoeuvrerboekje bijhouden. Bij het noteren van de tijden bij de juiste soort manoeuvre dient de grootste accuratesse te worden betracht. In dit verband zij opgemerkt dat het manoeuvrerboekje als bewijsstuk kan/moet dienen bij een onderzoek, dat naar aanleiding van een ongeval wordt ingesteld.
Er mogen geen bladen uit de manoeuvrerboekje worden gescheurd. Doorhalingen moeten worden geparafeerd.
- e. Alleen indien de veiligheid van de navigaties of het toezicht op de uit te voeren manoeuvres het nauwkeurig invullen van het manoeuvrerboekje bepaald onmogelijk maken, kan gedurende die tijd het bijhouden van het manoeuvrerboekje op de brug achterwege blijven en zullen de tijden van het manoeuvrerboekje in de machinekamer worden aangehouden.
- f. Volgeschreven manoeuvrerboekjes moeten worden opgezonden aan de afdeling nautische dienst.
- g. Indien het schip is uitgerust met een telegraafrecorder, kan - tenzij dit instrument defect is - het invullen van het manoeuvrerboekje achterwege blijven.

155.03 Observatieboekje

Wanneer ten behoeve van de navigatie astronomische observaties worden verricht, moet de betreffende stuurman alle gegevens nodig voor de berekening van de bestekken in het observatieboekje inschrijven. Het invullen van het observatieboekje dient met de nodige netheid te geschieden.

155.04 Radiopeilingenboekje

- a. Wanneer met de richtingzoeker peilingen worden genomen, hetzij voor de navigatie hetzij voor controle op de nauwkeurigheid dan wel voor verificatie van de correctiegrafiek, moet daarvan aantekening worden gemaakt in het radiopeilingenboekje. Alle vereiste gegevens dienen volledig te worden ingevuld.
- b. Bij de jaarlijkse inspectie van de radioinstallatie wordt door de betrokken inspecteur aan de hand van de in het radiopeilingenboekje voorkomende peilingen beslist of de bestaande correctiegrafiek door een nieuwe moet worden vervangen. Het is mede daarom dat aan het bijhouden van het radiopeilingenboekje grote zorg dient te worden besteed.

155.05 Meteorologisch- en stroomjournaal

- a. Overeenkomstig de door het K.N.M.I. gegeven aanwijzingen moet aan boord een meteorologisch- en stroomjournaal worden bijgehouden. De met het bijhouden daarvan belaste stuurman draagt zorg voor het berekenen en invullen van de nodige gegevens.
- b. Alle stuurlieden zullen medewerken dat de meteorologische waarnemingen nauwkeurig en op tijd worden verricht.
- c. De meteorologische- en stroomjournalen moeten aan het einde van elke reis, of bij korte reizen ca. elke 3 maanden, worden afgesloten en tezamen in de daarvoor bestemde omslagen, eventueel door tussenkomst van de afdeling nautische dienst, per zeepost aan het K.N.M.I. te de Bilt worden gezonden.

156 HET VOEREN VAN VLAGGEN

156.01 Algemene bepalingen

- a. De navolgende grootte-verhoudingen tussen natievlag en overige vlaggen zullen worden aangehouden, t.w.:

natievlag	4½ kl.	voor ns NIEUW HOLLAND en STRAAT N-schepen
natievlag	3 kl.	voor overige schepen
overige vlaggen	2 kl.	ook de Ned.vlaggen t.b.v. van topvlaggen
geus	1 kl.	

- b. Onder de natievlag verstaat men de Nederlandse driekleur, welke aan de vlaggestok wordt gevoerd. Hierbij zij het volgende aangetekend:
- Een ieder dient de Nederlandse vlag met respect en eerbied te behandelen.
 - De buitenlandse nationaliteitsvlaggen dienen eveneens met grote zorg te worden behandeld, opdat niemand aanstoot kan nemen.
 - In buitenlandse havens voert men een goede, onbesmette nationaliteitsvlag van het land, waarin men zich bevindt, in de voortop. In Britse wateren is dit de "red ensign" - dus niet de "Union Jack" - en in de Australische wateren de "Australian Red Ensign".
 - Bij het opzetten en wegnemen van vlaggen wordt de natievlag altijd het eerst gehesen en het laatst neergehaald.
 - Natievlaggen, benevens seinvlaggen welke voor plaatselijke natievlaggen kunnen worden aangezien, zullen niet voor versieringsdoeleinden worden gebezigd, tenzij plaatselijke gebruiken zulks nodig maken.
- c. In een haven of op een rede zal worden gevlagd met de Nederlandse vlag aan de vlaggestok, als geus de Nederlandse vlag, de natievlag van het land waarin men zich bevindt in de voortop en de maatschappijvlag in de achtertop (gedurende de tijd dat een schip varende is, zal de geus niet worden gevoerd). Aan boord van schepen met uitsluitend één mastje op de brug, wordt de natievlag van het land waarin men zich bevindt aan de SB (boven) ra gevoerd.
- d. Tenzij de omstandigheden dit wenselijk maken, wordt gedurende de tijd dat het schip bij een werf in reparatie ligt, niet gevlagd.

156.01e. Ter voorkoming van het stukwaaien der vlaggen kan, ter beoor-
deling van de gezagvoerder, een aantal vlaggen worden wegge-
nomen of, indien toelaatbaar, in het geheel niet worden gevlagd.

f. Indien zich in het buitenland omstandigheden voordoen, welke
naar het oordeel van de gezagvoerder vorderen - in overleg
met agenten of plaatselijke autoriteiten - van de vlaggenin-
structies af te wijken, dan is hij daartoe bevoegd.

g. Als algemene regel geldt, dat niet wordt gevlagd tussen zons-
ondergang en zonsopkomst; bij feestelijke gelegenheden in het
buitenland wordt de gewoonte van dat land gevolgd.

Indien in een haven een oorlogsschip van het land waar men
vertoeft in zicht is, worden de tijden van vlaggen geregeld
naar dit oorlogsschip.

Overigens worden de volgende tijden gevolgd:

hijsen : 08.00 uur
neerhalen : bij zonsondergang

(Indien echter een schip te 08.00 uur of vroeger vertrekt, of
indien de passagiers voor 08.00 uur debarkeren of embarkeren,
worden de vlaggen reeds bij zonsopkomst gehesen).

h. Op zee wordt onder normale omstandigheden niet gevlagd. Bij
het ontmoeten van een oorlogsschip, ongeacht nationaliteit,
alsmede bij het passeren van forten e.d. moet de natievlag
worden gehesen en daarmee worden gesalueerd.

i. Bij ontmoeting tussen Nederlandse koopvaardij-schepen gelden
t.a.v. het salueren de volgende bepalingen:

i. Op zee wordt niet gesalueerd indien de onderlinge afstand
3 zeemijlen of meer bedraagt.

ii. Er wordt niet gesalueerd bij ontmoetingen binnen uiter-
tonnen, in kanalen, rivieren enz.

iii. De van ouds bestaande gewoonte, dat een vrachtschip het
eerst groet voor een passagiersschip blijft gehandhaafd.

iv. Voor K.J.C.P.L. schepen geldt dat de jongere gezagvoerder
voor de oudere salueert.

j. Gelet zij op de uiteenlopende manieren van salueren met de vlag.
Koopvaardij-schepen groeten elkaar als volgt:

A - neer; B neer; A voor; B voor.

Wanneer een koopvaardij-schip een oorlogsschip ontmoet, wordt
gesalueerd als volgt:

A - neer; O neer en voor; A voor.

156.01e. Ter voorkoming van het stukwaaien der vlaggen kan, ter beoor-
deling van de gezagvoerder, een aantal vlaggen worden wegge-
nomen of, indien toelaatbaar, in het geheel niet worden gevlagd.

f. Indien zich in het buitenland omstandigheden voordoen, welke
naar het oordeel van de gezagvoerder vorderen - in overleg
met agenten of plaatselijke autoriteiten - van de vlaggenin-
structies af te wijken, dan is hij daartoe bevoegd.

g. Als algemene regel geldt, dat niet wordt gevlagd tussen zons-
ondergang en zonsopkomst; bij feestelijke gelegenheden in het
buitenland wordt de gewoonte van dat land gevolgd.

Indien in een haven een oorlogsschip van het land waar men
vertoeft in zicht is, worden de tijden van vlaggen geregeld
naar dit oorlogsschip.

Overigens worden de volgende tijden gevolgd:

hijsen : 08.00 uur
neerhalen : bij zonsondergang

(Indien echter een schip te 08.00 uur of vroeger vertrekt, of
indien de passagiers voor 08.00 uur debarkeren of embarkeren,
worden de vlaggen reeds bij zonsopkomst gehesen).

h. Op zee wordt onder normale omstandigheden niet gevlagd. Bij
het ontmoeten van een oorlogsschip, ongeacht nationaliteit,
alsmede bij het passeren van forten e.d. moet de natievlag
worden gehesen en daarmede worden gesalueerd.

i. Bij ontmoeting tussen Nederlandse koopvaardij-schepen gelden
t.a.v. het salueren de volgende bepalingen:

- i. Op zee wordt niet gesalueerd indien de onderlinge afstand
3 zeemijlen of meer bedraagt.
- ii. Er wordt niet gesalueerd bij ontmoetingen binnen uiter-
tonnen, in kanalen, rivieren enz.
- iii. De van ouds bestaande gewoonte, dat een vrachtschip het
eerst groet voor een passagiersschip blijft gehandhaafd.
- iv. Voor K.J.C.P.L. schepen geldt dat de jongere gezagvoerder
voor de oudere salueert.

j. Gelet zij op de uiteenlopende manieren van salueren met de vlag.
Koopvaardij-schepen groeten elkaar als volgt:

A - neer; B neer; A voor; B voor.

Wanneer een koopvaardij-schip een oorlogsschip ontmoet, wordt
gesalueerd als volgt:

A - neer; O neer en voor; A voor.

156.02 Vlag en bij bijzondere gelegenheden

- a. Bij feestelijke gelegenheden wordt gedurende de in dit artikel genoemde tijden of van top gevlagd te gepavoiseerd. Alvorens in het buitenland van top te vlaggen of te pavoiseren, geve men de autoriteiten van dat voornemen kennis.
- b. Van top vlaggen
- i. Bij het van top vlaggen worden de volgende vlaggen gevoerd:
 - Nederlandse geus aan de geusstok (1 kl.)
 - Nederlandse vlag in de voortop (2 kl.)
 - Nederlandse vlag in de achtertop (2 kl.)
 - De natievlag aan de stok achteruit $4\frac{1}{2}$ kl. of 3 kl., zie 156.01a.

Schepen met meerdere masten voeren bij het van top vlaggen in alle toppen een Nederlandse vlag.
 - ii. Bij het top vlaggen dienen zoveel mogelijk alle vlaggen tegelijkertijd te worden uitgetrokken en de vlag aan de vlaggestok gehesen. Ook het neerhalen moet dan gelijktijdig geschieden.
 - iii. Varende op zee wordt slechts van top gevlagd wanneer de weersgesteldheid dit toelaat.
 - iv. Nimmer vare men een buitenlandse haven binnen met Nederlandse vlaggen in de toppen der masten.
 - v. In buitenlandse havens wordt bij het top vlaggen de natievlag van het land waar men zich bevindt aan SB-ra in de voormast gehesen, op gelijke hoogte met de Nederlandse vlag (van gelijke afmetingen) aan BB-ra, resp. aan SB of BB in de top, indien een raatje dicht onder de top ontbreekt. Aan boord van schepen met uitsluitend één mastje op de brug wordt evenals hierboven van de ra gevlagd doch in dit geval wordt dan de maatschappijvlag aan SB onderra gevoerd.
 - vi. Indien zich in het buitenland omstandigheden voordoen, welke naar het oordeel van de gezagvoerder afwijking van het bovenstaande nodig of gewenst maken, pleegt de gezagvoerder overleg met de agent, consul of plaatselijke autoriteiten.
- c. Pavoiseren
- i. Bij het pavoiseren worden, naast de in lid b genoemde vlaggen bovendien pavoiseervlaggen aan lijnen gevoerd. De pavoiseerlijnen lopen van het voorschip via voortop en achtertop naar het achterschip. Zij moeten op zodanige hoogte worden gehesen, dat de topvlaggen vrij kunnen uitwaaien.

156.02c

Kan door omstandigheden bij voorbeeld tijdens werken met walcranen, niet over de toppen worden gepavoiseerd, dan wordt gepavoiseerd met lijnen van alle toppen pardoensgewijs naar beneden.

Aan boord van schepen met uitsluitend één mastje op de brug zullen de pavoiseerlijnen lopen van de boeg naar de kleine mast op het voorschip en van de zware spier via het mastje op de brug naar een van de paalmasten achter de opbouw.

- ii. Op ieder schip moet een "pavoiseerplan" aanwezig zijn, waarop aangegeven de juiste maten van de lijnen en tevens de volgorde en afstand der vlaggen.

Bij voorbeeld ware de volgende opzet te volgen:

Aan de vlaggelijn van de voortop naar het voorschip, van boven naar beneden achtereenvolgens:

Y-J-V-5-R-N-3-L-T-Ond.wimp.-M-Z-8-G-B-2e verv.w.-C-A-9.

Aan de vlaggelijn van de achtertop naar het achterschip, van boven naar beneden achtereenvolgens:

H-X-U-2-I-W-1-K-O-4-P-Q-6-E-D-7-S-F-1e verv.w.

- iii. Bij het pavoiseren dient verder rekening te worden gehouden met de volgende algemene regels:

- de wimpels dienen op gelijke afstand tussen de vlaggen verdeeld te worden; de bovenste mag nooit een wimpel zijn; de ...
- men moet er op letten, dat geen der seinvlaggen dusdanig bij de top gehesen wordt, dat deze vlag voor een sein kan worden aangezien, m.a.w. er in het bijzonder op letten, dat bij het aanslaan geen abnormaal grote ruimte tussen 1e en 2e vlag ontstaat;
- natievlaggen, alsmede seinvlaggen die hiermede grote gelijkenis vertonen, mogen niet als pavoiseervlag worden gebruikt;
- de pavoiseervlaggen moeten onderling een tussenruimte hebben van tenminste de breedte van een seinvlag.

- iv. Varende wordt nimmer gepavoiseerd.

156.03 Dagen waarop van top wordt gevlagd en/of gepavoiseerd

- a. Op de dag waarop de verjaardag van H.M. de Koningin wordt gevierd, wordt zowel in binnenlandse als buitenlandse havens (na toestemming van de autoriteiten) gepavoiseerd gedurende de in artikel 156.01 lid g aangegeven tijden. Valt de verjaardag op een Zondag dan wordt op Maandag gepavoiseerd. Varende in open zee wordt, indien de weersomstandigheden dit toelaten, alleen van top gevlagd.
- b. Bij officieel bezoek aan stad of haven door H.M. de Koningin of andere leden van het Koninklijk Huis, bij bezoek van buitenlandse staatshoofden en bij speciale gelegenheden - als de havenautoriteiten daartoe het verzoek doen - wordt gepavoiseerd. Bij bezoek aan boord van H.M. de Koningin worden op het moment van betreden van de valreep de top- en pavoiseervlaggen gelijktijdig neergehaald en de Koninklijke Standaard in de voortop gehesen, tenzij namens H.M. de Koningin vereenvoudigde richtlijnen worden verstrekt.
- c. Op verjaardagen van de overige leden van het Koninklijk Huis wordt in Nederlandse zowel als buitenlandse havens van top gevlagd gedurende de als voren aangegeven tijden. Valt de verjaardag op Zondag, dan wordt op Maandag van top gevlagd. Varende in open zee wordt niet van top gevlagd.
- De data van de overige leden van het Koninklijk Huis, waarop van top gevlagd moet worden zijn:

19 Januari	H.K.H. Prinses Margriet
31 Januari	H.K.H. Prinses Beatrix
18 Februari	H.K.H. Prinses Christina
22 Maart	Z.H. Prins Pieter-Christiaan
17 April	Z.H. Prins Maurits
27 April	Z.K.H. Prins Willem-Alexander
29 Juni	Z.K.H. Prins Bernhard
5 Augustus	H.K.H. Prinses Irene
6 September	Z.K.H. Prins Claus
25 September	Z.K.H. Prins Johan Friso
11 October	Z.K.H. Prins Constantijn
25 December	Z.H. Prins Bernhard, Lucas, Emmanuel

- 156.03 d. In de jaren, eenmaal per 5 jaar, dat de Bevrijdingsdag als nationale feestdag wordt gevierd, zal worden van top gevlagd. In de tussenliggende jaren wordt niet op bijzondere wijze gevlagd. (De datum waarop de Bevrijdingsdag wordt gevierd, wordt telkenmale door het Kabinet vastgesteld en kan derhalve hier niet als een vaste datum worden opgenomen).
- e. Op nationale feestdagen van een bevriend land zal de gezagvoerder van een schip, dat zich aldaar bevindt, indien de daar thuis behorende schepen van top vlaggen en/of pavoiseren, de gewoonte van dat land eveneens volgen en zo nodig daaromtrent overleg plegen met de agent ter plaatse.
- f. Wanneer leden van een Keizerlijk of Koninklijk Huis of andere hoogwaardigheidsbekleders aan boord zijn, wordt hun standaard of vlag aan SB in de voortop gehesen, waar men ook zijn moge en onverschillig op welke dag. De natievlag van het land waar men is, wordt in dit geval aan BB in de voortop of aan de ra gehesen. Hierbedoelde standaarden en vlaggen worden gehesen bij het aan boord komen van hen, die gerechtigd zijn deze te voeren en

neergehaald op het oogenblik waarop zij het schip verlaten, met dien verstande dat gedurende een langer verblijf aan boord de bijzondere standaarden en vlaggen tegelijk met de andere vlaggen worden gehezen en neergehaald.

156.04 Halfstok vlaggen

a. Hijsen en neerhalen

Bij het bekend worden van een overlijden worden de nadergenoemde vlaggen halfstok gehezen. Wanneer het overlijden bekend wordt buiten de eerder genoemde tijdstippen, worden de vlaggen evenals op de dag van de begrafenis te 08.00 uur halfstok gehezen.

Vlaggen mogen nooit direct halfstok gehezen worden. Ze worden eerst geheel voorgehesen en daarna halfstok gehaald.

Wanneer de vlaggen op een schip met twee masten, zoals dit in een haven kan voorkomen, door één persoon opgezet moeten worden, begint deze met de natievlag voor te hijsen, daarna de Maatschappijvlag, dan de vlag in de voormast. De geus wordt bij halfstok vlaggen nimmer gevoerd. Als alle vlaggen staan, haalt hij de daarvoor in aanmerking komende vlaggen van vóór naar achter halfstok, er op lettend, dat de vlaggen op de vereiste (2/3) hoogte komen te staan. De natievlag blijft dus het langst voorgehesen.

Van halfstok worden de vlaggen ook nooit neergenomen, doch eerst voorgehesen.

Dit voorhijsen geschiedt even voor het tijdstip, waarop de vlaggen moeten worden neergenomen. Moet het neerhalen door één persoon gebeuren, dan hijst hij de vlaggen, te beginnen met de natievlag, van achter naar vóór werkend, eerst vóór en daarna haalt hij ze van vóór naar achter werkend, neer. De natievlag blijft dus het langst waaien. Dagelijks worden de vlaggen neergenomen op de eerder genoemde tijdstippen. Op de dag van de begrafenis worden de vlaggen op het oogenblik van de teraardebestelling of korte tijd hierna, voorgehesen, waarna ze voorgehesen blijven tot het bij reglement vastgestelde tijdstip.

b. Overlijden van leden van het Koninklijk Huis

i. In binnenlandse en buitenlandse havens en op dagen van aankomst en vertrek worden alle vlaggen gevoerd conform de in voorgaande artikelen voorgeschreven tijden, met dien verstande dat uitsluitend de natievlag aan de stok halfstok wordt gehezen.

ii. Indien de weersomstandigheden dit toelaten, wordt varende in open zee, halfstok gevlagd met de Nederlandse natievlag. Andere vlaggen worden niet gevoerd.

- iii. De periode waarin halfstok wordt gevlagd is, tenzij afwijkende instructies worden ontvangen, bij overlijden van:
- regerende vorsten: v/m dag van overlijden t/m dag der begrafenis
 - andere leden van het Koninklijk Huis; uitsluitend op de dag van het overlijden en de dag der begrafenis.
- 156.04c. Dodenherdenkingsdag (4 Mei)
- Op Dodenherdenkingsdag wordt gevlagd als in lid b (i) en (ii) is voorgeschreven gedurende de navolgende perioden:
- op Zaterdagen : van 12 uur tot 20.02 uur
 - overige dagen : van 18 uur tot 20.02 uur.
- Indien zonsondergang vroeger valt dan 20.02 uur, worden de vlaggen bij zonsondergang neergehaald.
- d. Overlijden van een opvarende
- Wanneer een opvarende aan boord op zee overlijdt, moeten de Nederlandse vlag, de Maatschappijvlag en de M.S.U. vlag halfstok worden gevoerd, totdat het stoffelijk overschot overboord is gezet.
- Bij overlijden aan boord, liggend in een haven of op een rede, wordt met genoemde vlaggen halfstok gevlagd, totdat de begrafenis heeft plaats gehad, ook wanneer het stoffelijk overschot onmiddellijk van boord wordt verwijderd.
- Wordt het stoffelijk overschot meegenomen naar de haven van eindbestemming, dan wordt halfstok gevlagd bij het binnenkomen van die haven, doch niet in tussengelegen havens en worden de vlaggen voorgehesen zodra het stoffelijk overschot van boord is gehaald.
- N.B. Wordt een stoffelijk overschot als vracht vervoerd, dan wordt alleen halfstok gevlagd gedurende het transport naar of van boord.
- e. Overlijden rederijfunctionarissen
- In geval van overlijden van een lid van de directie van één der tot de NSU behorende rederijen dient, na ontvangen instructie, op de schepen van de betreffende rederij halfstok te worden gevlagd met de Nederlandse vlag, de Maatschappijvlag en de NSU vlag op de dag van overlijden en op de dag van de begrafenis.
- Bij overlijden van een lid van de Raad van Bestuur NSU dienen alle schepen van de tot de NSU behorende rederijen na ontvangen instructies halfstok te vlaggen op de dagen van overlijden en van de begrafenis, eveneens met hierboven genoemde vlaggen.
- f. Buitenlandse staatshoofden enz.
- Liggende in een buitenlandse haven op een dag van nationale rouw wegens het overlijden van het buitenlandse staatshoofd of andere hooggeplaatste personen, wordt in overleg met de autoriteiten halfstok gevlagd met in principe:
- de Nederlandse natievlag;
 - de vlag van het land waar het schip zich bevindt.
- De Maatschappij blijft voorgehesen, tenzij door de plaatselijke autoriteiten anders wordt bepaald.

156.05 Voeren van de vlag der Koninklijke Marine-Reserve

- a. Een officier der Koninklijke Marine-Reserve met de rang van luitenant ter zee der 2e klasse jongste categorie of met een hogere rang, die is aangesteld als gezagvoerder van een Nederlands koopvaardij-schip, mag, mits H.M. de Koningin hem hier toe op zijn verzoek vergunning heeft verleend, op dat schip de vlag der Koninklijke Marine-Reserve als natievlag voeren.
- b. Een vergunning als bedoeld in het vorige punt kan slechts worden verleend, indien het schip een bruto-inhoud heeft van tenminste 500 R.T. De vergunning geldt mede t.a.v. andere zodanige schepen, waarover de officier als gezagvoerder wordt aangesteld, doch uitsluitend indien die schepen toebehoren aan dezelfde rederij, waartoe het schip waarvan hij gezagvoerder was behoorde, toen hem de vergunning werd verleend. Wanneer de officier uit de dienst der Koninklijke Marine-Reserve wordt ontslagen, blijft, mits dat ontslag is verleend met recht op pensioen, de vergunning van kracht zolang hij als gezagvoerder is aangesteld van een schip als hiervoren bedoeld.
- c. De vlag der Koninklijke Marine-Reserve is de Nederlandse vlag, waarvan het midden van de witte baan halfcirkelvormig is verbreed tot halverwege de rode en de blauwe baan, op welke verbreding met zwart garen is geborduurd een onklaar anker, gedekt door een kroon.
- d. De gezagvoerder van een koopvaardij-schip, dat de vlag der Koninklijke Marine-Reserve als natievlag voert, is verplicht, wanneer hij met dat schip in het buitenland vertoeft, aan de commandanten van Nederlandse oorlogsschepen en aan de Nederlandse diplomatieke of consulaire ambtenaren op hun verzoek inzage te verlenen van het besluit, waarbij de vergunning tot het voeren van de vlag is verleend.

156.06 Groet tussen schepen en hoofdkantoor

- a. Met betrekking tot het uitwisselen van groeten tussen schepen en hoofdkantoor, zal dit worden beperkt tot bij vertrek uit de haven. Wanneer het schip het hoofdkantoor passeert, zal onzerzijds het internationale vlaggesein U.W. (zoals vermeld in het internationaal seinboek 1969) aan een vlaggestok op het dak worden voorgeschen.
- b. Een beantwoording van dit vlaggesein kan geschieden middels het tonen van de code (antwoord) wimpel, echter alleen indien de vele nautische bezigheden, welke tijdens vertrek plaats vinden dit niet bezwaarlijk maken.

156.05 Voeren van de vlag der Koninklijke Marine-Reserve

- a. Een officier der Koninklijke Marine-Reserve met de rang van luitenant ter zee der 2e klasse jongste categorie of met een hogere rang, die is aangesteld als gezagvoerder van een Nederlands koopvaardij-schip, mag, mits H.M. de Koningin hem hier toe op zijn verzoek vergunning heeft verleend, op dat schip de vlag der Koninklijke Marine-Reserve als natievlag voeren.
- b. Een vergunning als bedoeld in het vorige punt kan slechts worden verleend, indien het schip een bruto-inhoud heeft van tenminste 500 R.T. De vergunning geldt mede t.a.v. andere zodanige schepen, waarover de officier als gezagvoerder wordt aangesteld, doch uitsluitend indien die schepen toebehoren aan dezelfde rederij, waartoe het schip waarvan hij gezagvoerder was behoorde, toen hem de vergunning werd verleend. Wanneer de officier uit de dienst der Koninklijke Marine-Reserve wordt ontslagen, blijft, mits dat ontslag is verleend met recht op pensioen, de vergunning van kracht zolang hij als gezagvoerder is aangesteld van een schip als hiervoren bedoeld.
- c. De vlag der Koninklijke Marine-Reserve is de Nederlandse vlag, waarvan het midden van de witte baan halfcirkelvormig is verbreed tot halverwege de rode en de blauwe baan, op welke verbreding met zwart garen is geborduurd een onklaar anker, gedekt door een kroon.
- d. De gezagvoerder van een koopvaardij-schip, dat de vlag der Koninklijke Marine-Reserve als natievlag voert, is verplicht, wanneer hij met dat schip in het buitenland vertoeft, aan de commandanten van Nederlandse oorlogsschepen en aan de Nederlandse diplomatieke of consulaire ambtenaren op hun verzoek inzage te verlenen van het besluit, waarbij de vergunning tot het voeren van de vlag is verleend.

157 MANOEUVREEREIGENSCHAPPEN

157.01 Bekendheid met manoeuvreereigenschappen

- a. De manoeuvreereigenschappen, welke afhankelijk zijn van de vorm van het schip, het roer, de diepgang (trim); gewichtsverdeling der lading, aangroeiing en werking van de schroef (-ven), worden beïnvloed door uitwendige oorzaken als wind, zee, onderstroom en diepte van het vaarwater.
- b. Het behoeft geen betoog, dat een volledige bekendheid met deze manoeuvreereigenschappen en het op juiste wijze gebruik maken hiervan, onontbeerlijk zijn om, in gevallen dat handelend moet worden opgetreden, de voorgenomen manoeuvre met succes te kunnen uitvoeren.
- c. Wanneer geen exacte gegevens omtrent de manoeuvreerbaarheid van het schip aan boord bekend zijn, zullen deze moeten worden verkregen door het nemen van proeven met betrekking tot de stopweg/tijd en draaicirkel.
- d. De gegevens omtrent stopweg/tijd en draaicirkel dienen aan boord in de bundel "Ship's particulars" te worden bewaard.

157.02 Algemene regels m.b.t. manoeuvreereigenschappen

- a. Hoewel maar weinig schepen zich onder gelijke omstandigheden eender zullen dragen, zijn er niettemin enkele algemene regels te geven waarvan de voornaamste hieronder worden genoemd.
- b. Algemeen
 - Elke machinemanoeuvre moet tijd worden gegeven om effectief te zijn.
 - De meeste schepen zijn met vaart over de voorstevens loefgierig, welke neiging met zeer weinig vaart somtijds moeilijk is te bedwingen.
 - Bij vaart over de achterstevens draait het achterschip in de wind op (zoekt de wind).
 - Bij achteruitslaan (enkelschroever met rechtste schroef) draait de kop SB uit.
- c. Stopweg
 - De invloed van wind en zee is van grote invloed op de stopweg en de stoptijd.
 - De stopweg van een halve kracht varende schip met wind mee is somtijds maar weinig korter dan bij volle kracht varende schip met wind tegen. Uiteraard is zulks afhankelijk van de windkracht.
 - Onder minder gunstige omstandigheden (meer zee) zal de stopweg langer zijn aangezien de houdkracht van de schroef minder wordt.

- De stopweg wordt kleiner naarmate met minder vaartsnelheid wordt gevaren.
- Bij afgeladen schip is de stopweg langer dan bij geballast (met schroef voldoende onder water) schip.
- De weg, welke wordt afgelegd in de richting van de oorspronkelijke koers, is bij vol achteruitslaan langer dan bij het maken van een rondtorn.

157.02i. Draaicirkel

- Stroom heeft geen invloed op grootte van de draaicirkel.
- Bij het maken van een draaicirkel over SB ligt het punt waar het achterschip vrijkomt van de koerslijn ongeacht de vaart nagenoeg op 2 @ 3 scheepslengten afstand van de plaats waar het roer aan boord werd gelegd.
- De diameter van de uiteindelijke draaicirkel is nagenoeg onafhankelijk van de vaart.
- De draaicirkel komt voorlijker te liggen wanneer de vaart groter wordt.
- Een rondtorn over BB zet wat trager (schip met rechtse schroef) in, terwijl de diameter van de draaicirkel iets groter is.
- Een geballast schip is iets eerder vrij van zijn koerslijn doch komt iets verder van de koerslijn af als het 180° van koers is veranderd, verliest echter minder vaart dan een afgeladen schip en heeft dus iets minder tijd nodig om de volle rondtorn te maken.
- Het vaartverlies bij het nemen van een rondtorn is ongeveer 34%.
- Bij een schip met twee of drie schroeven zal de diameter van de draaicirkel kleiner worden wanneer de binnenschroef op achteruit wordt gezet, doch de tijd benodigd voor het maken van de rondtorn vermeerdert, met andere woorden het schip zal minder snel draaien. De tijd benodigd voor het maken van een halve cirkel, dus tot het schip 180° van koers is veranderd zal met circa 50% groter worden.
- Het koppel dat bij stilliggend schip wordt verkregen door met één schroef vooruit en de andere schroef achteruit te slaan zal het schip slechts langzaam doen draaien.
- Bij koersveranderingen zal wanneer het roer aan boord wordt gelegd het vaartverlies het grootste zijn.

157.03 Wenken bij het nemen van proeven

- a. Wanneer tot het nemen van proeven ter bepaling van de stopweg/tijd en draaicirkel moet worden overgegaan, dienen deze in kalme zee en zowel in nagenoeg afgeladen als in geballaste toestand bij VK, HK, en LZ varende te worden genomen.

157.03b. Bij het nemen van de proeven kunnen de volgende wenken van nut zijn.

- Het machinekamerpersoneel dient gereed te zijn om te manoeuvreren.
 - De stoptijd te rekenen van het tijdstip af dat het commando wordt gegeven.
 - De vaart te bepalen middels gissen buitenboord.
 - Eventueel de radar te gebruiken bij het bepalen van de draaicirkel, stopweg en stoptijd.
 - Zo groot mogelijke nauwkeurigheid te betrachten o.a. door tijden in seconden en afstanden in voeten of meters te vermelden.
 - E.e.a. in een schets te verwerken.
- c. De verzamelde gegevens moeten in een staat worden vastgelegd, zoals in de volgende artikels nader is aangegeven.

157.04 Bepalen van de stopweg en stoptijd

Bij het bepalen van de stopweg en stoptijd moeten de volgende algemene gegevens worden vastgelegd :

- a. VKV/HKV/LZV.
- b. Aantal omwentelingen.
- c. Vaart.
- d. Voorliggende koers bij begin proef.
- e. Wind.
- f. Zee.
- g. Diepgang.
- h. Tijdstip waarop telegraaf op achteruit wordt gezet.
- i. Tijdstip waarop machine achteruit begint te slaan.
- j. Aantal omwentelingen tijdens achteruit slaan.
- k. Tijdstip waarop het schip gestopt ligt.
- l. Stoptijd (k - h).
- m. Stopweg (afstand afgelegd van h - k).
- n. Zijwaartse verplaatsing.

157.05 Bepalen van de draaicirkel

Bij het bepalen van de draaicirkel moeten behalve de algemene gegevens genoemde in artikel 157.04 a t/m g, voorts worden vastgelegd:

- a. Tijdstip waarop het roer aan boord wordt gelegd.
- b. Afstand van de plaats waar het roer aan boord werd gelegd tot het punt waar het achterschip vrij komt van de koerslijn.
- c. Tijdsduur van b.

- 157.05d. Afstanden (gemeten langs en loodrecht op de koerslijn) van de plaats waar het roer aan boord werd gelegd tot het punt waar het schip 90° van koers is veranderd.
- e. Tijdsduur van d.
- f. Afstanden (langs en loodrecht op de koerslijn gemeten) van de plaats waar het roer aan boord werd gelegd tot het punt waar het schip 180° van koers is veranderd.
- g. Tijdsduur van f.
- h. Duur rondtorn SB/BB
- i. Diameter draaicirkel

157.06 Afstandsbepaling tot een boei

- a. Hieronder volgen enige methoden om zonder gebruik te maken van de radar, de afstand tot een boei of met eigen middelen vervaardigde drijver te bepalen.
- b. Men meet met een sextant de hoek(a) tussen kim en peilpunt (waterspiegel). Zoek de bij de ooghoogte behorende schijnbare kimduiking (b) op in tabel XVIII van de Zeevaartkundige tafels van Haverkamp 1934,
De afstand van het schip tot het peilpunt is dan gelijk aan ooghoogte x cotangens ($\angle a + \angle b$)
- c. Op de lengte as van het schip worden nabij voor en achterstevan waarnemers met sextanten opgesteld die op meerdere punten van de draaicirkel gelijktijdig de hoek meten tussen de lijn kielstevens (masten in een) en het peilpunt (hoeken a en b)
De afstand van het schip tot het peilpunt is dan gelijk aan ABsin. a sin. b cosec. c waarbij

AB = afstand tussen waarnemers
 $\angle a$ = hoek gemeten door waarnemer op achterschip
 $\angle b$ = hoek gemeten door waarnemer op voorschip
 $\angle c = 180^{\circ} - (\angle a + \angle b)$