

18 VOORSCHRIFTEN VERBAND HOUDEND MET ALGEMENE AANGELEGENHEDEN
BETREFFENDE HET ONDERHOUD EN DE REPARATIES

181 ONDERHOUD

181.01 Algemeen

- a. De hoofden van dienst zijn aan de gezagvoerder verantwoording verschuldigd voor het onderhoud van dat deel van het schip, dat onder de betreffende dienst ressorteert. Hiernaast is de hoofdwerktuigkundige ook tegenover de directie verantwoordelijk voor de onder zijn dienst ressorterende onderhoudswerkzaamheden. De verdeling van het onderhoud over de dek- machine- en civiele dienst aan boord is in de volgende artikelen nader aangegeven.
- b. Met betrekking tot het onderhoud is in meerdere voorschriften vastgelegd dat bepaalde werkzaamheden en beproevingen wekelijks moeten worden uitgevoerd. Deze z.g. Zaterdagse of wekelijkse werkzaamheden, dienen zodanig te worden ingedeeld, dat de uitvoering daarvan geen overwerk ten gevolge heeft.

181.02 Onderhoud onder dekdienst

- de sloopshuid, verschansing en railings;
- de tanks, met uitzondering van die bestemd voor smeeroilie, brandstofolie en voedingwater, alsmede de droge tanks buiten de machinekamer;
- de ruimen en tussendecken,
- tanken voor vervoer van lading olie;
- de lading vries- en koelkamers;
- de mail- en kruitkamers en speciale ladingkamers;
- de bergplaatsen dekdienst;
- de houten, bitumen en stalen dekken;
- het uitwendige van ankerspil, kaapstanders lieren, dekkransen en luiken voor zover dit de smering van de aan de buitenzijde bereikbare punten en het verven van de werktuigen betreft;
- het grondtakel en de kettingbak;
- de schoorsteen en masten;
- het staand en lopend tuig;
- het laadgerei;
- de luchtkokers met roosters en potten;
- de dekhuisen;
- de machinekamerkap met schijnlichten (alleen buitenzijde);
- de waaiershuizen (uitwendig) van aan dek geplaatst zijnde fans;
- de luiken en tenten;
- de dek- en buitenboordstrappen;

- kantoor le stuurman;
- de handstuurinrichting;
- de brandblusmiddelen; hierbij zij aangetekend dat de verantwoordelijkheid voor het op tijd plaats vinden van het wegen en testen van de CO2 cilinders van de brandblusinstallatie bij de dekdienst berust, terwijl de uitvoering door de machinedienst zal geschieden met assistentie van personeel van de dekdienst;
- de brand- en rookmeldinstallatie met uitzondering van het elektrische-respectievelijk mechanisch gedeelte;
- de reddingmiddelen;
- de peil-, lucht- en vulpijpen;
- de lens- en ballastleidingen;
- de verblijven voor het personeel van de dek- en machinedienst m.u.v. het meubilair;
- de toiletten en badkamers bestemd voor het dek- en MK personeel;
- de promenade- en sportdekken;
- de zwembaden;
- de kaartenkaner, het stuurhuis;
- het centraal antenne systeem;

181.03 Onderhoud onder machinedienst

- machine- (motor-) kamer, ketelruim, tunnels (inwendig) en alles wat zich in deze compartimenten bevindt;
- dubbele bodemtanks voor voedingwater, brandstofolie en smeerolie en droge tanks, bunkers en andere olietanks;
- stuurmachinekamer met stuurmachine (uitgezonderd de handstuurinrichting), telemotor met leidingen;
- de vriesmachines met ruimten waarin deze installatie zijn opgesteld;
- de nooddynamo kamer;
- het mechanisch, elektrische en hydraulische gedeelte van ankerspil, lieren, dekkranen, luiken en kaapstanders;
- de elektrische installatie met leidingen en apparaten;
- de ruimten waarin schakelkasten zijn geplaatst, voor zover deze daartoe uitsluitend zijn bestemd;
- het geforceerde luchtverversing systeem, waaiershuizen inwendig, fankamers inwendig;
- de CO2 kamer met batterij;
- kantoor werktuigkundigen;
- de filterkamer (inwendig) met de bad- en drinkwaterfilters (uit- en inwendig), afsluiters, enz.;
- de vorklifttrucks;

181.04 Onderhoud onder civiele dienst

- de hutten en verblijven van gezagvoerder, état-major, onderofficieren en het lagere personeel van de civiele dienst en Chinese purser Dept.;
- het radiostation;
- de gehele passagiersinrichting 1e, 2e en 3e klasse inclusief toegangen, trappen met opgangen, kasten, toiletten;
- de verandahdekken 1e klasse;
- de kombuizen en pantries;
- de etensliften met schachten;
- de toiletten/badkamers bestemd voor dek- en tussendekpassagiers;
- de proviand vries- en koelkamers met toegangen en portalen;
- de bergplaatsen voor proviand e.d. met toegangen en portalen;
- het aan boord aanwezige meubilair en sportspelen;
- de wasserij;
- de hospitalen en de apotheek;

181.05 Smeerrol

- a. Eenmaal per week, op een vaste dag, moeten alle draaiende delen worden gesmeerd en beproefd, inclusief de afsluiters van de lensleidingen van de ruimen aan dek.
Aan boord dient een lijst te worden aangehouden, waarop alle te smeren delen zijn vermeld.
Bovendien zal de wekelijkse smering van de ankerlieren worden herhaald zodra dit mogelijk is nadat slecht weer werd ondervonden.
- b. Teneinde te voorkomen dat bepaalde smeerpunten over het hoofd worden gezien, dienen de smeerpunten welke onder de dekdienst vallen rood en die welke onder de machinedienst vallen groen te worden geschilderd.
De dekdienst zal evenwel tijdens gebruik van ankerspil, kaapstander en sloepenlieren voor de smering daarvan zorg dragen.
- c. De periodieke smering zal niet uitsluitend aan één der lagere bemanningsleden worden overgelaten, doch dient onder toezicht van een verantwoordelijk officier te gebeuren, terwijl de hoofdwerktuigkundige en eerste stuurman zich zo nu en dan persoonlijk van het behoorlijk uitvoeren hiervan dienen te overtuigen.

181.06 Schilderen in maatschappijkleuren

Bij het schilderen der verschillende scheepsdelen dient aan het hieronder opgenomen kleurenschema de hand te worden gehouden. Niet uit het oog dient te worden verloren dat, in verband met de uiteenlopende typen schepen, het niet doenlijk is, voor alle scheepsdelen vastomlijnde instructies te geven. In gevallen, waarin door het onderstaande niet wordt voorzien of in geval van twijfel, dient overleg te worden gepleegd met de afdeling nautische dienst.

<u>ankerlier</u>	: grijs, fundatie zwart; koppen inwendig wit.
ankers	: zwart (koolteer).
badkamers (bemanning)	: geheel wit.
bagageruimen	: aluminium rondom.
bergplaatsen	: aluminium rondom.
bolders	: zwart.
brandbijlen	: rood.
brandkranen	: rood.
brandmeldkastjes	: rood.
brandslangkastjes	: rood.
brugvleugels	: licht groen.
bull's eyes	: kleur omgeving.
CO2 kamers	: aluminium rondom.
davits	: wit, fundaties zwart, smeernippels rood.
dekhuisen opbouw	: wit.
dekhuisen hoofddek	: geheel wit.
dektrappen	: ijzeren trappen bruin, treden en leuning zwart, houten trappen gevernist.
deuren van ver- blijven bemanning	: gevernist of indien geschilderd kleur van de omgeving.
dienstgangen	: geheel wit.
dienttrappenhuizen	: geheel wit; trappen gevernist, leuning zwart, schot achter trap bruin of zwart.
extincteurs	: rood.

KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN N.V.

Reglement voor de dienst aan boord der schepen

181.06 fankamers	:	aluminium rondom.
geiblokken	:	geel.
girokamers	:	wit rondom.
glijspanten	:	wit.
goten	:	zwart.
grondstoppers	:	zwart.
hangerblokken	:	zwart.
hangerliertjes	:	zwart.
hospitalen	:	wit.
houtwerk rond schavotje	:	indien van teak, gevernist; indien van vurenhout, wit.
huid	:	zwart, met of zonder witte gang (door ND vast te stellen).
ingang le klas	:	wit.
kaapstanders	:	grijs.
kaartenkamer	:	onderdeks en staand werk wit; hout- werk gepolitoerd.
kabelgat	:	aluminium rondom.
kantoor le stuurman	:	als oorspronkelijk uitgevoerd.
kantoor klerken	:	- " -
kasten	:	aluminium.
kasten (staal) bemanningshutten	:	licht groen, binnenkant aluminium.
kettingbakken	:	petrolatum.
kettingbak toegangen	:	aluminium.
kettingkokers	:	petrolatum.
kettingrollen	:	zwart.
kettingstoppers	:	zwart.
kikkers	:	zwart.
kluisbaarden	:	zwart.
kluizen	:	petrolatum.

181.06 - 181.06
(fankamers) (kluizen)

KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN N.V.

Reglement voor de dienst aan boord der schepen

181.06 kombuizen	:	geheel wit.
kranen	:	geel, kraanbordessen zwart, handgrepen en zitplaatsen zwart.
kruitkamer	:	houten beschieting blank, staalwerk achter houten beschieting roestwerende verf, waarover petrolatum.
kuildek (gesloten)	:	vast te stellen door ND.
laadblokken	:	zwart.
laadbomen	:	geel.
laadschachten	:	aluminium.
ladders (aan dek)	:	zwart.
lampenhut	:	aluminium.
leidingen aan dek	:	als omgeving; dekwasleiding aan dek zwart.
leuningen (aan schotten en van trappen)	:	wit op klasse-passagiersdekken en aan voorkant brug, overigens zwart; houten leuningen gevernist.
luchtkokers	:	op open kuildekken geel, inwendig rood, potten bruin; op dekken voor klassepassagiers wit, potten grijs, inwendig rood, rond de schoorsteen zwart, potten zwart, inwendig rood.
luikhoofden (inwendig)	:	aluminium.
luikhoofden (uitwendig)	:	aan dek bruin; op dekken voor klasse- of passagiers grijs, tussendekken aluminium.
MacGregor luiken	:	bruin; onderkant aluminium.
mailkamer	:	aluminium.
masten	:	geel, met witte toppen en gele kloot.
masthuizen	:	geheel wit.
maststoelen	:	geel, op passagiersdekken wit.
messroom bemanning	:	als oorspronkelijk uitgevoerd, anders staand werk lichtgroen, onderdeks wit.
mikken van laadbomen	:	geel, mikken aan voor- en achterkant mid-scheeps opbouw wit.
motorboot	:	als sloepen.

KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN N.V.

Reglement voor de dienst aan boord der schepen

181.06	motoren ventilatie systeem	:	grijs; op passagiersdekken wit; indien op schoorsteendek rond schoorsteen, zwart.
	naamletters	:	wit op zwart of zwart op wit.
	noodverlichting	:	wit, voorzien van rode band.
	onderdeks off.dekken	:	licht groen.
	onderdeks pass.dekken	:	licht groen.
	paalmasten	:	geel m.u.v. de paalmasten in het voorfront midscheepse opbouw STRAAT MOZAMBIQUE/BALI welke geheel wit en de paalmasten onmiddellijk achter de midscheepse opbouw, welke boven het B-dek wit dienen te worden geschilderd.
	patrijspoorten	:	buitenzijde deksels en stormkleppen wit, binnenkant de kleur van de omgeving.
	pijpleidingen	:	kleur van de omgeving.
	proviandkamers	:	aluminium.
	railings	:	wit, met zwarte bovenroede.
	rammelblokken	:	zwart.
	rookmeldfankist	:	grijs.
	ruimen	:	aluminium.
	schakelkasten	:	grijs.
	schilden	:	aluminium.
	schoorsteen	:	zwart met maatschappijvlag (lichtblauw en lichtrood).
	sloepen	:	wit, houten dolboorden gevernist, anders wit, inwendig incl. afdekking "orange gloss".
	sloepsklampen	:	wit, fundatie zwart.
	sloepslampen	:	wit met rode band (cfm noodverlichting).
	sloepstakelblokken	:	wit.
	smeernippels	:	rood dekdienst, groen machinedienst.
	smeerpunten	:	dekdienst rood omrand; machinedienst groen omrand.
	speciale laadruimten	:	aluminium.

KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN N.V.

Reglement voor de dienst aan boord der schepen

181.06	statietrappen	: wit, houten treden blank, metalen treden zwart, houten leuning blank, metalen railing zwart. Smeernippels rood.
	stuurhuis	: staand werk als binnenkant brugfront, onderdeks lichtgroen, houtwerk gevernist.
	tenten (vaste)	: bovenkant grijs; onderzijde licht groen.
	tentstrevels	: wit.
	tentstutten	: wit.
	verblijven bemanning	: onderdeks wit, staand werk lichtgroen.
	verhaalkammen	: zwart.
	verhaallieren	: grijs.
	verhaalrollen	: zwart.
	verschansing, binnenkant, incl.steunen	: geel, potdeksel zwart; op passagiersschepen vast te stellen door ND.
	vlaggestokken	: wit, met gele kloot.
	vluchtkokers	: wit, trappen en schotten achter de trappen zwart.
	voetblokken	: zwart.
	wc's bemanning	: geheel wit, fundaties WC-potten zwart.
	westgangen	: geheel wit.
	werkplaatsen	: geheel aluminium.
	winches	: grijs, met zwarte handles en zitplaatsen; koppen uitwendig zwart, binnenzijde wit fundaties zwart (koolteer).
	zalings	: geel, bovenkant zwart.
	zandbakken	: rood, met witte letters.
	zegellatten	: kleur van het luikhoofd.
	zonneluiken	: grijs of wit; door ND vast te stellen.
	zwembad (wegneembaar)	: lichtgroen.
	zwembadframes	: aluminium.
	zwemvestkisten	: oranje.

182.01 Algemeen

- a. De gezagvoerder en hoofden van de Diensten zullen er op toezien, dat onderhoud en reparaties zoveel mogelijk met eigen personeel en middelen worden uitgevoerd. Zoveel als mogelijk is, zullen de verschillende diensten hulp en/of advies aan elkander verlenen.
- b. Wanneer het noodzakelijk is, dat tijdens het normale verblijf in een haven reparaties worden verricht, zal de gezagvoerder zich er van overtuigen, dat de voor de uitvoering terzake geldende plaatselijke voorschriften in acht worden genomen. Daar het in de meeste havens noodzakelijk is toestemming van de plaatselijke havenautoriteiten te verkrijgen alvorens mag worden overgegaan tot het uitvoeren van werkzaamheden aan de machine installatie waardoor deze tijdelijk geheel of gedeeltelijk buiten gebruik zal zijn, zal de hoofdwerktuigkundige hieromtrent de gezagvoerder tijdig inlichten, zodat deze de benodigde toestemming via het plaatselijke agentschap (zo nodig vóór aankomst) kan aanvragen.

182.02 Begrip D.M.O.-beurt

Hieronder dient te worden verstaan een voorgenomen periode, gedurende welke het schip zal dokken en reparaties zowel door walfirma's als met eigen personeel/middelen worden uitgevoerd.

182.03 Begrip reisreparaties

- a. Hieronder dienen te worden verstaan die reparaties welke door een walfirma worden uitgevoerd tijdens een normale binnenligtijd in een haven.
- b. Dit soort reparaties zal alleen worden uitgevoerd als uitstel tot eerstvolgende D.M.O.-beurt niet mogelijk is in verband met:
 - de zeewaardigheid
 - de veiligheid
 - de bedrijfszekerheid

- 182.03c. De uiteindelijke beslissing omtrent de absolute noodzakelijkheid van uitvoering van reisreparaties zal in Hong Kong, Yokohama, Sydney en Durban worden genomen in overleg met plaatselijke superintendents; in alle andere havens rust deze verantwoordelijkheid geheel bij gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige.
- d. Voor het uitvoeren van reisreparaties zal, indien enigszins mogelijk, aan Hong Kong, Yokohama, Sydney en Durban voorkeur worden gegeven.
- e. Reisreparaties in andere havens dan de in lid 'd' vermelde en welke niet voldoen aan de in onder b vermelde voorwaarden, kunnen in bepaalde gevallen (bv. indien kosten besparend) toch worden uitgevoerd, doch alleen na verkregen toestemming van HK HO ND, -TD of -CD.

182.04 DMO reparatiesHet opmaken en indienen van aanvragen; administratieve afhandeling

- a. Bij een DMO beurt worden uit te voeren reparaties aangevraagd bij de betrokken afdeling van het hoofdkantoor te Hong Kong per "Application for Repair & Maintenance" (TDV 146) en als volgt verzonden:

Het origineel: HK HO Afdeling ND of TD of CE
 1e copie : Superintendents kantoor dat de dokking uitvoert
 2e copie : Gezagvoerder, Hoofdwerktuigkundige of Chef Hofmeester
 3e copie : 1e Stuurman of 2e Werktuigkundige

- 182.04b. De reparatie aanvragen moeten op een zodanig tijdstip worden verzonden dat zij op het hoofdkantoor worden ontvangen uiterlijk 5 dagen voor aankomst van het betreffende schip te Hong Kong voorafgaande aan de DMO.
- De aanvragen worden na beoordeling door de betrokken afdeling met begeleidende instructies als volgt doorgegeven:
 voor DMO te Hong Kong of Singapore aan MR RO TD;
 voor DMO te Japan, Australië of Afrika aan Superintendent te Yokohama, Sydney of Durban.
- c. Het origineel van aanvragen van schepen die Hong Kong niet aanlopen moet eveneens aan de directie (afd. MD, TD en CD) worden verzonden op een zodanig tijdstip dat zij minstens 3 weken vóór aankomst van het schip in de reparatiehaven in het bezit van de betreffende afdelingen zijn.
- d. Alle reparatie aanvragen dienen in de Engelse taal te worden opgemaakt.
 De aanvraag behoort te bestaan uit twee gedeelten n.l.
 1e gedeelte: werkzaamheden te verrichten door de reparatiewerf,
 2e gedeelte: werkzaamheden te verrichten door het scheepspersoneel en voor CD reparaties als beschreven in art. 423.38.
 De aanvraag dient te beginnen met averijposten en ombouwposten waarbij het (scheeps) AR nummer of het door Hong Kong verstrekte SP nummer NOLA worden vermeld in plaats van het normale reparatie codenummer. Voor ombouwposten - hoe klein ook - dient van te voren per brief toestemming te worden verkregen (zie art. 182.09). Indien geen SP nummer voor een ombouw werd verstrekt heeft het geen zin dit punt in een reparatiestaat op te nemen.
 Overige punten op de reparatieaanvraag dienen te worden gerangschikt in de volgorde der codenummers als vermeld in de "Codelist for ship's repairs" model TDV 145.
 De aanvragen moeten zo volledig mogelijk zijn om z.g. "additional" aanvragen welke algemeen kosten verhogend werken te voorkomen. De aanvragen voor reparaties van de civiele dienst moeten bovendien voldoen aan de in deel IV opgenomen voorschriften (423.38).
- e. Ten aanzien van het gebruik der codelijst dient de volgende toelichting:
- De codelijst is verdeeld in 4 hoofdstukken, t.w.:
- (1) ship
 - (2) machinery
 - (3) cleaning and painting
 - (4) miscellaneous.

- De hoofdstukken bestaan uit een aantal hoofdgroepen, welke weer zijn verdeeld in een aantal ondergroepen, met uitzondering van hoofdstuk 4, dat direct in ondergroepen is verdeeld.
- Elke reparatie moet worden voorzien van een nummer uit een ondergroep. In het uitzonderlijke geval dat men geen toepasselijke ondergroep aantreft, kan worden volstaan met alleen het hoofdgroepnummer te vermelden; is ook dit niet mogelijk, dan gebruikte men no. 4 (Miscellaneous).
- Volstaan moet worden met het opnemen der volledige codenummers en omschrijving. Het toevoegen van de betreffende hoofdstukken en hoofdgroepen dient achterwege te worden gelaten. Wel is het noodzakelijk in de tekst achter het codenummer de omschrijving van het betreffende onderdeel of werktuig te vermelden (b.v. "Hulpmotoren", "winches"). M.a.w. men diene er niet van uit te gaan dat e.e.a. uit het codenummer blijkt, omdat dit voor de uitvoerende firma niet te begrijpen is.
- Men zal aan boord geen nieuwe nummers aan de codelijst toevoegen; nieuwe nummers worden door de afdeling technische dienst vastgesteld.

182.04f. De omschrijving van de punten op de reparatie aanvraag moet zodanig zijn dat, mede uit de vermelde bijzonderheden zoals afmetingen, materialen en aantallen, een duidelijk overzicht van het uit te voeren werk worden verkregen. Dit is noodzakelijk om een inzicht te krijgen in de aan uitvoering verbonden kosten en tijdsduur.

Het codesysteem heeft ten doel het analyseren van de kosten en het opmaken van de begrotingen te vergemakkelijken, in verband waarmee het gewenst is dat zo volledig mogelijk gegevens worden vermeld.

Voorbeelden voor elke dienst zijn in de codelijst opgenomen.

- g. Voor reparaties die betrekking hebben op averijrapporten betreffende schadegevallen dient het averijnummer en jaar (afgekort b.v. AR 18/69) te worden vermeld, in plaats van het normale reparatie codenummer.

Om zeker te maken dat kosten van averijen aan de assuradeuren worden voorgelegd, moeten de schadenummers op de rekeningen worden overgenomen. Indien een reparatie slechts gedeeltelijk heeft plaatsgevonden, wordt door de afd. Assurantie deze rekening samengevoegd met eerdere/volgende rekeningen betreffende hetzelfde averijnummer.

Voor administratieve behandeling van reparaties betreffende grote schaden wordt verder verwezen naar art. 921.06 van het D.R.

182.04h. Onafhankelijk van de wijze waarop zulks geschiedt, dient na gereedkomen der werkzaamheden de betreffende werkorder, werklĳst, e.d. te worden voorzien van de handtekening van het hoofd der dienst ten behoeve waarvan de reparatie geschiedde, zowel als die van de gezagvoerder. Eventuele aanmerkingen op de uitvoering dienen daarop te worden vermeld.

- i. Voor schepen welke hun DMO-beurt in Australië ondergaan dienen de DMO- en andere werkzaamheden, welke kunnen worden uitgesteld en indien de belading zulks toestaat, in nauw overleg met Sydney Superintendents door plaatselijke contractors in Afrika of India te worden uitgevoerd. De voor reisreparaties gebruikelijke "Repairorder" dient hiervoor te worden opgemaakt.

182.05 Ondertekening aanvragen voor reparatie

- a. De aanvragen worden opgemaakt en getekend door het betreffende hoofd van dienst en vervolgens ter tekening aangeboden aan de:

- i. eerste stuurman (civ.dienst aanvragen);
- ii. hoofdwerktuigkundige (dek en civ. dienst aanvragen).

Deze functionarissen zullen de betreffende aanvraag eerst tekenen na deze zorgvuldig bestudeerd te hebben en al die reparaties, welke met eigen personeel en middelen kunnen worden verricht, te hebben geschrapt en opdracht tot uitvoering hiervan te hebben gegeven.

Speciale aandacht dient te worden besteed aan de noodzaak tot het uitvoeren van op de reparatiestaat van de civiele dienst vermeld schilderwerk.

- b. Vervolgens worden de aanvragen ter goedkeuring en ondertekening aan de gezagvoerder aangeboden, die zich zal overtuigen dat eenzelfde reparatie niet op meerdere aanvragen voorkomt.

182.06 Reisreparaties

- a. Reisreparaties worden aangevraagd per "Repair order", model TDV. 147. Voor het uitvoeren hiervan moet, waar enigszins mogelijk, voorkeur worden gegeven aan Hong Kong, Sydney en Durban, omdat via superintendents een betere controle op het uit te voeren werk mogelijk is en de rekeningen kritisch bekeken worden.

182.06b. In het algemeen is het van het hoogste belang dat de superintendents zo vroeg mogelijk van eventueel uit te voeren reisreparaties op de hoogte worden gesteld aangezien het vaak onmogelijk blijkt onderhoudsmonteurs en specialisten op elektronisch gebied, welke zeer druk bezet zijn en diensgevolge volgens een van te voren opgesteld schema werken, op kort bestek te engageren.

Aanvragen voor reisreparaties dienen daarom indien mogelijk per luchtpost uit een voorgaande haven aan de plaatselijke superintendant of agent te worden toegestuurd. Voor Yokohama superintendents dient dit uit Singapore of Hong Kong te geschieden.

Bij in Japan uit te voeren reparaties aan Laval-separatoren (of onderdelen) en zuigers dienen Yokohama superintendents absoluut voor aankomst van het schip te Kobe of Osaka te zijn ingelicht.

Indien de superintendant wegens uitstедigheid niet direct bij aankomst aan boord mocht komen (dit geldt speciaal voor Sydney) dient e.e.a. via het bij aankomst aan boord komende agentschapspersoneel te worden geleid.

- c. Bij het opmaken van repairorders mag de naam der uitvoerende firma van scheepswege niet ingevuld worden. Dit zal gebeuren door superintendents of agent, die in feite de repair order aanvraag aanvullen tot werkorder door deze te tekenen "for approval".
- d. Om te voorkomen dat door superintendents of agenten toch nog nieuwe repair orders moeten worden uitgemaakt, dient er van scheepswege naar gestreefd te worden om aparte repair orders uit te schrijven voor werkzaamheden die naar alle waarschijnlijkheid aan verschillende firma's gegund zullen worden. Aparte orders dienen te worden uitgemaakt voor b.v. schilderwerk, onderhoud tanken, reparaties aan Laval separatoren, Titan separatoren, verstuivers, elektrisch werk, data logger etc.

182.07 Administratieve afhandeling bij reisreparaties via supts.

- a. Formulier TDV 147 bestaat uit vier copieën, t.w. original, copy for ship, copy for HK HO, copy for supts or agent. Aan boord wordt de aanvraag opgemaakt waarna alle vier copieën worden toegezonden of afgegeven aan de plaatselijke supts, die de aanvraag adresseren en afstempelen "for approval". Het stempel wordt van een eigen volgorde nummer, datum en handtekening voorzien, waarmee de aanvraag een werkorder is geworden. Het origineel van deze werkorder wordt naar de betreffende reparatiefirma gezonden, met het verzoek de RIL code nummers op de facturen over te nemen. De groene bladen "copy for ship" en "copy for HK HO" worden hierop prompt terug gezonden aan de gezagvoerder.

- 182.07b. De uitvoerende firma dient na afleveren van het werk de bijbehorende factuur of werklijst ter tekening aan te bieden, aan het hoofd van dienst ten behoeve waarvan de reparatie geschiedde. Eventuele aanmerkingen op de uitvoering der reparaties en eventuele critiek op de kosten der reparaties moeten op de factuur of werklijst worden aangegetekend. De uitvoerende firma zal vervolgens deze getekende bescheiden aanbieden bij het superintendents kantoor ter verdere afdoening.
- c. De "copy for HK HO with remarks and signature of officer responsible" moet worden voorzien van dezelfde handtekeningen en eventuele aanmerkingen als hierboven vermeld. Deze copie wordt dan opnieuw gezonden aan de plaatselijke superintendent die de opdracht plaatste, voor doorzending aan de desbetreffende afdeling van het hoofdkantoor.

182.08 Administratieve afhandeling bij reisreparaties via agenten

Ook bij aanvragen van reisreparaties via agenten dient formulier TDV 147 te worden gebruikt, met dien verstande dat in dit geval slechts het origineel en de copie voor agent worden toegezonden of overhandigd.

De "copy for ship" blijft aan boord en de "groene copy for HK HO" wordt na de reparatie, voorzien van de nodige handtekeningen en eventuele aanmerkingen op uitvoering en kosten van reparatie, conform aantekeningen op factuur of werklijst, rechtstreeks naar de desbetreffende afdeling van het hoofdkantoor gezonden. Waar het een averij reparatie betreft wordt daarbij tevens de groene copie van het schade rapport opgezonden, mits geen verdere reparaties nodig zijn. De agent zal voor de financiële afwikkeling van de reisreparatie zorgdragen.

Indien voor deze reparaties niet vooraf toestemming was gevraagd en verkregen, dan dient de noodzakelijkheid hiervan te worden toegelicht op de "copy for HK HO" en de "copy for ship".

182.09 Aanvragen bij- en ombouw

- a. Voorstellen tot bij- en ombouw mogen niet in de voorgaand omschreven aanvragen voor reparaties worden opgenomen, doch dienen per afzonderlijke brief te worden voorgebracht bij de directie te Hong Kong.
- b. De voorstellen moeten uitvoerig worden toegelicht, waarbij duidelijk tot uiting moet komen, dat de eventueel uit te voeren veranderingen een blijvende verbetering (d.w.z. werk- en/of kosten besparing resp. inkomsten verhoging) ten gevolge zullen hebben.
- c. In principe zullen bij- en ombouwen van enige omvang nimmer direct worden uitgevoerd, doch worden genoteerd voor de begroting voor en uitvoering in het volgende jaar.

183 MAATREGELLEN IN VERBAND MET EEN RUSTBEURT

183.01 Maatregelen ter voorkoming van diefstal

- a. Voor de aanvang van een rustbeurt zullen door de hoofden van dienst de nodige maatregelen ter voorkoming van diefstal worden genomen.
- b. Koperen doppen van vul- en peilpijpen, claytonaansluitingen, brandkranen, enz. dienen te worden opgeborgen en zo nodig door houten proppen te worden vervangen. Koperen straalpijpen moeten bij de hand doch zoveel mogelijk uit het oog worden gehouden. Het verdient aanbeveling de brandslangenkastjes te verzegelen.
- c. Veilig achter slot dienen verder te worden opgeborgen: alle niet direct benodigde losse inventaris, inclusief die der reddingboten, schrijf- en rekenmachines en (in de kaartenkamer) de nautische instrumenten en de kompas ketels der magnetische kompassen.
- d. Hutten, verblijven en bergplaatsen moeten zoveel mogelijk op slot worden gehouden.
- e. Presennings, regententen en manilatrossen dienen v.z.v. niet benodigd, goed te worden gedroogd en opgeborgen. Voor het meren zal bij voorkeur van stalen trossen worden gebruik gemaakt.
- f. Alle niet benodigde elektrische lampen dienen te worden verwijderd en opgeborgen (attentie noodverlichting). Overbodige verlichting in hutten, verblijven bergplaatsen en tussendekken moet worden uitgeschakeld.

183.02 Algemene maatregelen ter voorkoming van brand

- a. Teneinde het ontstaan van brand aan boord te voorkomen en ingeval brand mocht uitbreken deze onmiddellijk doelmatig te kunnen bestrijden, zullen de nodige voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen, overeenkomstig de hieronder gegeven richtlijnen.
- b. In het bijzonder voor de passagiersschepen geldt, dat na afloop van de dagelijkse werkzaamheden schijnlichten, patrijspoorten, ramen, enz., waar dit praktisch uitvoerbaar is, worden gesloten. Deuren in gangen en doorlopen zullen dicht doch niet op slot worden gehouden, teneinde een doelmatige brandronde mogelijk te maken en om in geval van brand deze onmiddellijk te kunnen bestrijden alsmede om te voorkomen dat het eventueel ter plaatse aanwezige personeel zich de weg naar buiten ziet afgesneden.

Luiken zullen zoveel mogelijk worden afgedekt. De voren genoemde maatregelen zullen er toe bijdragen dat trek, welke in een niet onbelangrijke mate bijdraagt tot een uitbreiding van de brandhaard, tot een minimum wordt beperkt.

- 183.02 c. Het gesloten houden van openingen in de scheepshuid is ook van belang met het oog op de stabiliteit.
- d. Waar mogelijk zullen twee verbindingen - één voor en één achter - tussen schip en wal worden aangebracht.
- e. Gemeerd liggende zal zowel op voor- als achterschip een stalen tros tot op het water worden afgeviert en vastgezet. Daardoor zal het mogelijk zijn in geval van nood het schip te kunnen verhalen, zonder dat iemand zich aan boord behoeft te begeven.

183.03 Brandblusmiddelen

- a. Direct bij de aanvang der rustbeurt moeten de diverse brandblusinstallaties worden beproefd overeenkomstig de in het dienstreglement gegeven voorschriften.
- b. Indien een sprinklerinstallatie aanwezig is, zal deze steeds in bedrijf worden gehouden en druk en het waterpeil van de tank geregeld worden gecontroleerd. Wanneer het schip geen water kan leveren, zoals bij het buiten gebruik zijn van de pomp, moet voor aansluiting op een walleiding worden zorg gedragen, waarbij de scheeps- en wal afsluiters van deze leiding geopend moeten zijn.
- c. Het testen c.q. hervullen van extincteurs dient zodanig te worden geregeld, dat steeds een voldoende aantal, over het schip verdeeld, voor onmiddellijk gebruik gereed blijft.
- d. Brandslangen moeten aangekoppeld gereed zijn, terwijl de druk op de brandblusleiding moet worden gehandhaafd opdat op elk punt terstond water kan worden gegeven.
- e. Indien om enige reden de scheepsbrandblusleiding niet kan worden gebruikt, zullen de slangen op de walleiding worden aangekoppeld en op diverse plaatsen aan boord voor gebruik gereed worden gelegd.
- f. Aangezien van zand een zeer nuttig gebruik kan worden gemaakt voor het blussen van kleine brandjes, zullen op doelmatig gekozen plaatsen hoeveelheden worden aangehouden.
- g. Op een centrale, gemakkelijk bereikbare plaats, zal een volledige brandweeruitrusting worden gereed gehouden.

183.04 Lassen en branden

- a. De le stuurman zal er voor zorg dragen, dat nergens met lassen of branden wordt aangevangen zonder dat hij of de stuurman van wacht zich er van heeft overtuigd dat de nodige veiligheidsmaatregelen zijn getroffen.
- b. Er dient op te worden gelet dat zich geen brandbaar materiaal bevindt aan de andere zijde van het dek of van het schot waar gelast of gebrand zal worden en dat openingen, waarin vonken zouden kunnen vallen en brand veroorzaken, worden afgedekt.
- c. Overal waar gebrand of gelast wordt, zal een wachtsman, voorzien van een of meerdere extincteurs, worden opgesteld, en zoodoig een aangekoppelde brandslang gereed liggen. Houten dekken moeten worden nat gehouden.
- d. Wanneer op houten dekken vuurtjes onderhouden moeten worden dient daarvoor op een laag zand een stalen plaat te worden aangebracht.

183.05 Electrische gevaren

- a. Aandacht zal worden geschonken aan de tijdelijk tussen wal en schip aangebrachte electrische kabels, teneinde het risico van brand door kortsluiting of overbelasting te vermijden.
- b. De electrische kabels en draden moeten zoveel mogelijk onderdeks worden opgehangen.
- c. Er zal op worden toegezien dat zij niet over scherpe drempels of hoeken liggen; indien zulks onvermijdelijk, dan moeten zij tegen schuren worden beschermd.
- d. Na afloop der werkzaamheden moet waar mogelijk de stroom worden afgezet.

183.06 Roken

Roken is een van de meest voorkomende oorzaken van brand aan boord van in reparatie liggende schepen. Er zal op worden toegezien dat de werklieden alleen roken op plaatsen waar dit geen gevaar kan opleveren.

183.07 Brandronden

- a. De ervaring heeft geleerd dat, tenzij een brand a/b van een passagiersschip in het beginstadium wordt ontdekt en bedwongen, het behoud van het schip ernstig in gevaar wordt gebracht. Het is daarom van belang dat een doelmatige brandrondendienst wordt gehouden.
- b. De belangrijkste ronde is die na het beëindigen van de dagelijkse werkzaamheden en deze dient door de stuurman van de wacht te worden gemaakt zo spoedig mogelijk nadat de werklieden van boord zijn. Speciale aandacht dient te worden geschonken aan die delen van het schip, waar gedurende de dag werd gewerkt. Op plaatsen waar gelast of gebrand is geworden, dient enige tijd na afloop der werkzaamheden wederom een controle te worden uitgeoefend, zowel op de plaats waar het werk is uitgevoerd, als in het compartiment aan de andere zijde van het schot. Van zijn bevindingen zal aan de eerste stuurman rapport worden uitgebracht.
- c. Wanneer een ruim wordt gesloten, zal de met het toezicht in de ruimen belaste stuurman, door het maken van een ronde, zich ervan overtuigen, dat geen gevaar voor brand aanwezig is.
- d. Tussen 17.00 en 08.00 u. (op Zaterdagen van 13.00 uur en op Zon- en feestdagen van 08.00) moet, onder toezicht van de stuurman van de wacht, tenminste eenmaal per uur door de brandwacht, c.q. door de kwartiermeester v/d wacht een ronde worden gemaakt door het gehele schip. De brandwacht dient, behalve een krachtige elektrische toorts en een fluit, een kleine snelbluser bij zich te dragen. Zolang hij zich niet op zijn ronden bevindt, zal hij zich op de brug ophouden en o.m. de rookmelder, brandronden- en Sprinklerinstallaties - indien deze bijstaan - regelmatig controleren. De brandwacht dient te worden geïnstrueerd in welke gevallen hij de stuurman van de wacht onmiddellijk moet waarschuwen.
- e. In het machinekamer complex dienen - wanneer daarin niet normaal wacht wordt gelopen - eveneens brandronden te worden gemaakt.
- f. De door officieren te houden brandronden dienen - onder vermelding van de naam van de officier die met de inspectie belast is - in de dagboeken te worden vermeld.

183.08 Schoon houden schip

- a. Voor de aanvang van een rustbeurt zullen tegen het inlopen van vuil en vet de houten dekken in krijt worden gezet en eventueel ook met een dun laagje zand worden bestrooid.
- b. Tenminste eenmaal per dag dienen de dekken en zonodig de vaste tenten te worden aangeveegd, terwijl alle vuil van dekken, ruimen, etc. zo mogelijk dagelijks dient te worden verwijderd.

183.09 Dienst stuurman van de wacht

- a. De dienst van de stuurman van de wacht vangt aan na afloop der werkzaamheden van de dekdienst en eindigt de volgende morgen bij de aanvang daarvan.
- b. De stuurman van de wacht dient te beschikken over een lijst - welke bij de aanvang der reparatie door de 1ste stuurman moet worden opgemaakt - aangevende alle licht-, vlagge- en geluidsein, adressen en telefoonnummers, benevens de plaats van de telefoon, nodig om desgewenst onverwijld in contact te kunnen treden met brandweer, politie, agent, vertegenwoordiger T.D. belast met het toezicht op de reparaties, gezagvoerder en officieren v.z.v. zij aan de wal verblijven en te Hong Kong met de chefs N.D., T.D., en C.D.
- c. Hij moet weten of ingeval van brand water door het schip of door de wal zal worden gegeven en zal letten op alles wat met de veiligheid heeft te maken, zoals aansluiting van brandslangen, waterdruk, trossen, trappen of loopplanken, verlichting, enz. Hij zal de wachtslieden controleren en er op toezien dat zich geen personen aan boord bevinden die daar niet behoren.
- d. Alvorens zich ter ruste te begeven zal hij ten circa 22.00 uur een ronde door het gehele schip maken en het resultaat daarvan aan de 1ste stuurman melden.
Verder zal hij gedurende de nacht rondes maken wanneer en zoveel de 1ste stuurman zulks nodig acht of de omstandigheden dit gewenst maken.

183.10 Controle vullings, pompflessen en leidingen

- a. Aan het einde der rustbeurt dient de stuurman, belast met het toezicht in de ruimen, zich er van te overtuigen dat de loggaten open, de vullings droog en schoon en de pompflessen in orde zijn. Verder zal hij - tezamen met de technische dienst - de spuijpen controleren en de lensleiding op haar goede werking beproeven.
- b. Indien na deze inspectie nog in de ruimen wordt gewerkt, zal na afloop daarvan nogmaals worden gecontroleerd dat de lensleiding en spuijpen niet in ongerede zijn geraakt (attentie diefstal loden pijpen).
- c. Het resultaat der gehouden inspecties en beproevingen zal aan de 1ste stuurman worden medegedeeld en door deze in het journaal worden vermeld.

183.11 Maatregelen in verband met dokken.

- a. Aan het schip wordt, alvorens het in het dok zal gaan, in overleg met de technische dienst, de gewenste stuurlast gegeven terwijl ervoor wordt gezorgd dat het schip recht ligt.
Voordat het schip de blokken zal raken wordt de diepgang vóór en achter zo mogelijk ook in de midscheeps zorgvuldig aan beide zijden opgenomen. Er dient verder op te worden toegezien dat alle patrijspoorten zijn geopend. Zodra het schip op de blokken staat, worden alle tanks gepeild en de aanwezige water- en brandstofvoorraad nauwkeurig berekend.
- b. Tijdig dienen maatregelen te worden genomen, opdat gedurende het schilderen geen water uit spuipijpen of anderszins langs de huid zal lopen. Te dien einde moeten badkamers en w.c.'s worden afgesloten, spuigaten aan dek eventueel met houten propfen, zeildoek en cement gedicht, terwijl zonodig alle water wordt afgezet.
Tijdens het schoonmaken en schilderen zal door één der, door de le stuurman daartoe aan te wijzen, oudere stuurlieden onafgebroken toezicht in het dok worden gehouden.
- c. Alvorens het water weer in het dok wordt toegelaten moet de le stuurman zich er van overtuigen, dat de gewichtsverdeling van water en olie dezelfde is als bij het droogzetten. Is dit door omstandigheden onmogelijk, dan, dat het schip de gewenste stabiliteit en stuurlast heeft en niet scheef kan vallen.
Hiertoe en voor het nauwkeurig bepalen van het vast gewicht dienen de tanks, vóórdat het dok zal oplopen, nogmaals te worden gepeild.

183.12 Uitnemen bodempropfen tijdens dokking.

- a. De eerste stuurman bepaalt van welke tanks de bodempropfen tijdens de dokking moeten worden uitgenomen, terwijl de tweede werktuigkundige verantwoordelijk is voor het uit- en indraaien daarvan.
- b. Na het uitnemen zal de tweede werktuigkundige de propfen aan de eerste stuurman overhandigen ter opberging in de brandkast.
- c. Na het weder indraaien zal, alvorens water in het dok wordt toegelaten, de le stuurman zich er van overtuigen dat alle bodempropfen zijn ingezet.
- d. In Japan is het gebruikelijk dat het uit- en indraaien van de bodempropfen onder toezicht en verantwoordelijkheid van het dokpersoneel geschiedt.
- e. Naar aanleiding hiervan en ter voorkoming van een eventueel dispuut betreffende de verantwoordelijkheid in geval van claims en bovendien ter bevordering van een vlot verloop van de dokwerkzaamheden mag het uit- en indraaien van de bodempropfen bij dokking in Japan door personeel van de werf worden uitgevoerd, hetgeen dan separaat in het scheepsdagboek zal worden vermeld.
- f. Ook in het laatste geval zal de le stuurman zich er van overtuigen dat alle bodempropfen zijn ingedraaid, voordat water in het dok wordt toegelaten.

183.13 Dok- en reparatierapport

- a. Betreffende de tijdens een dok- en/of reparatiebeurt van een schip uitgevoerde werkzaamheden wordt door of vanwege de technische dienst, die met het toezicht is belast, een volledig dok- en reparatierapport in viervoud opgemaakt.
- b. Het volledige "dok- en reparatierapport" omvat:
 - de onslag
 - het droogzettingsverslag
 - de nodige bijlagen, waaronder een bijgewerkte huiduitslag.
- c. De distributie van deze dok- en reparatierapporten zal als volgt plaatsvinden:
 - het origineel voor de afdeling technische dienst te Hong Kong
 - een copie voor het archief van de gezagvoerder
 - een copie voor het archief van de hoofdwerktuigkundige
 - een copie voor het archief van de technische dienst in de plaats waar de dok- en/of reparatiebeurt werd uitgevoerd.

In afwijking hiervan zal voor SAFOCEAN schepen ingeval van dokking in Durban een copie van het dokrapport aan Sydney Superintendents worden gezonden en omgekeerd.
- d. In het voorkomend geval dat niemand voor of namens de technische dienst aanwezig is, zal de hoofdwerktuigkundige diens taak overnemen en zorgdragen voor het opmaken van het dok- en reparatierapport en hiervan het origineel en een copie opzenden naar de afdeling technische dienst te Hong Kong.

184 KLASSIFICATIE EN SURVEY

184.01 Klassificatie

Alle schepen en machine installaties van de maatschappij zijn ontworpen en gebouwd, dan wel aangepast, in overeenstemming met de voorschriften van:

- de in Nederland geldende wetten en besluiten betreffende de zeescheepvaart
- een der classificatie bureaux; Lloyd's Register of Shipping
Bureau Veritas
American Bureau of Shipping

184.02 Toezicht tijdens de vaart

- a. De scheepvaartinspectie houdt door middel van inspectiebezoeken toezicht op de naleving van de wetten en besluiten.
- b. De classificatie bureaux oefenen toezicht uit op de zeewaardigheid en bedrijfszekerheid van schip en machine installatie, door de onderdelen, met geregelde tussenpozen te keuren.

184.03 Verantwoording

- a. De gezagvoerder is er in eerste instantie verantwoordelijk voor, dat alle keuringen worden uitgevoerd volgens de voorschriften van het classificatie-bureau waarbij de installaties zijn ondergebracht.
- b. De hoofdwerktuigkundige en le stuurman zijn verantwoordelijk voor het op tijd uitvoeren van de keuringen die onder hun dienst ressorteren.
Hiernaast is de hoofdwerktuigkundige tegenover de directie verantwoordelijk voor de uitvoering van de keuringen onder zijn dienst.
- c. Onder de Dekdienst vallen alle keuringen van de Hull (184.04A) met uitzondering van de keuringen van de tanks en cofferdams ter verantwoording van de Hwtk.
- d. Onder Machinedienst vallen alle keuringen van "Machinery" (184.04B), "Refrigerating Plant" (184.04C), "Boilers" (184.04D), Schroefas (184.04E) en bovendien van de "Hull" items alle keuringen van tanks (+ aangrenzende cofferdams) voor zover zij bestemd zijn voor berging van brandstof, smeerolie, voeding of koelwater en de cofferdam in de motorkamer (droge tank).

184.09 Keuring op Continuous Survey (C.S.) Basis

a. Indien (op aanvraag van HK HO TD) toestemming is verkregen naast Annual Surveys alle keuringen voor Special Survey van "Hull" en "Machinery" uit te voeren op Continuous Survey Basis houdt dit in dat:

- Alle keuringen verspreid worden (+ 20% per jaar) over de periode tussen twee S.S.'s.
- Dit op het betreffende klasse certificaat vermeld is en dit daarmee automatisch een geldigheid heeft van 5 jaar.
- Voor het verkrijgen van nieuwe klasse-certificaten alle keuringen moeten zijn uitgevoerd.
- Het tijdvak tussen twee keuringen van hetzelfde onderdeel niet meer dan 5 jaar mag bedragen.

N.B.: i. Daar het enige maanden te vroeg keuren uiteindelijk leidt tot meer dan eenmaal keuren binnen een 5-jaarlijkse cyclus - met als gevolg extra surveykosten - is het beter een keuring zo kort mogelijk voor het verstrijken van de limiet van vijf jaar uit te voeren.

ii. Voor C.S. Hull geldt dat bij inwendige inspecties van DB tanks het meestal noodzakelijk is de aangrenzende tanks onder druk te zetten om eindvragen en schotten te persen, zodat dus aan te bevelen is naast elkaar liggende tanks in combinatie voor inwendige keuring en druktest aan te bieden.

iii. Tanken behoeven niet in droogdok getest te worden nits zij ook niet in droogdok worden geïnspecteerd.

iv. Daar het voor inspectie van een ruim veelal gewenst is de buikdenning op te nemen, kan inspectie van een ruim het best gelijktijdig met het persen van de onderliggende dubbele bodemtanks plaatsvinden.

184.10 Administratie van keuringen op Continuous Survey basis

a. Indien een installatie op C.S. basis wordt gekeurd zullen door HK HO TD in overleg met de classificatie bureaux lijsten van te keuren items worden opgesteld voor de keuringsgroepen "Hull", "Machinery" en "Refrigerating Plant".

De nieuwe C.S. Hull lijsten zijn voorzien van een keuringsprogramma. Tevens is een "Capacity plan" opgenomen waaruit duidelijk de tank en ruimindeling blijkt zoals door Lloyd's vereist.

b. De lijsten dienen aan boord onder beheer van de Hwtk. te zijn, terwijl te zijner informatie een copie van de lijst "Hull" aan de le stuurman wordt verstrekt. Beiden zijn er verantwoordelijk voor dat na uitvoering van keuringen, die onder hun toezicht vallen, alleen de lijsten onder beheer van de hoofdwerktuigkundige door de klassésurveyor worden atgetekend.

184.10c. Nadat een keuring heeft plaatsgevonden dient hiervan zo snel mogelijk een "Progress Report Survey Data" (form TD110A) te worden opgemaakt in duplo waarvan 1 exemplaar naar HK HO TD gezonden dient te worden.

- d. De in programma's of lijsten genoemde onderdelen welke niet op het schip van toepassing zijn moeten worden doorgehaald waarbij echter ten alle tijde HK HO TD hiervan op de hoogte gebracht dient te worden. Ook bijschrijving van onderdelen op verzoek van de Surveyor dienen doorgegeven te worden aan HK HO TD.

184.11 Keuring op Special Survey Basis - Uitstel

- a. Indien de "Hull" of "Machinery" op Special Survey Basis worden gekeurd houdt dit in dat naast de Annual Surveys (A.S.);

- Alle onderdelen gekeurd moeten worden in het laatste jaar voor de vervaldatum der klasse certificaten (4 jaar geldig).
- Alle keuringen gecompleteerd moeten worden binnen 12 maanden.
- De nieuwe datum van klasse op de nieuwe klasse certificaten wordt toegekend naar het tijdstip waarop het grootste c.q. belangrijkste deel der keuringen heeft plaatsgevonden.
- Uitstel van max. 1 jaar kan worden toegestaan.

De consequenties hiervan zijn dat geen keuring meer dan 12 maanden voor de vervaldatum der klasse certificaten moet worden uitgevoerd en dat bij verdeling van de keuringen over 2 DMO beurten het merendeel der keuringen tijdens de laatste DMO beurt moeten worden uitgevoerd.

- b. Uitstel van S.S. kan door de klassificatie bureaux worden verleend, nadat een "General Examination" (G.E.) in droogdok is gehouden binnen de periode van 3 maanden voor tot 3 maanden na de eigenlijke vervaldatum der klasse certificaten. In de praktijk zal het als regel mogelijk blijken de G.E. te houden tijdens een DMO beurt, vallend in deze periode van 6 maanden tegelijk met A.S. In uitzonderlijke gevallen waar dit niet mogelijk blijkt te zijn zal een "G.E. afloat" gehouden moeten worden binnen deze periode, waarna tijdens de eerstvolgende DMO beurt alsnog een G.E. in droogdok moet worden gehouden.

Als normale praktijk wordt 6 maanden voor de vervaldag der klasse certificaten door HK HO TD uitstel van S.S. aangevraagd en wordt tijdens de hieruit voortvloeiende G.E. een aanvang gemaakt met keuringen voor S.S. waarbij dus slechts 40% mag worden voltooid. In alle gevallen zal HK HO TD tijdig instructies geven omtrent het tijdstip van de te houden General Examination.

KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN N.V.

Reglement voor de dienst aan boord der schepen

184.12 Speciale Voorschriften bij S.S.

a. Voor het 2e Special Survey en elk navolgend S.S. dienen de stoomleidingen met een inwendige diameter groter dan 3" te worden gekeurd.

b. Voor Lloyd's Register of Shipping

i. Indien de Surveyor tevreden is over de conditie der overige tanks geldt voor tanks (uitgezonderd piek tanks), die uitsluitend in gebruik geweest zijn voor brandstof, smeerolie of brandstof resp. zoutwaterballast, dat naast test en uitwendige inspectie:

- Voor S.S. in de periode van 0-5 jaar deze tanken niet inwendig geïnspecteerd behoeven te worden.
- Voor S.S. in de periode van 5-10 jaar: met inwendige inspectie van de achterzijde van een (1) DB tank in het voorschip en van een (1) dieptank (bunker) kan worden volstaan.
- Voor S.S. in de periode van 10-15 jaar met inwendige inspectie van een (1) DB tank voorschip, een (1) DB tank achterschip en een (1) dieptank (bunker) kan worden volstaan.
- Voor S.S. in de periode van 15-20 jaar: met inwendige inspectie van een (1) DB tank in zowel het voorschip, achterschip als midscheeps en een (1) dieptank (bunker) kan worden volstaan, waarbij deze zo dienen te worden gekozen dat zoveel mogelijk tanks inwendig zijn gekeurd als het schip 20 jaar in de vaart is.
- Voor elk S.S. nadat het schip 20 jaar in de vaart is alle tanks inwendig geïnspecteerd moeten worden uitgezonderd voor schepen gekeurd op C.S.-basis met groepen van meer dan 6 "netted dieptanks" waarbij met keuring van 1 dezer tanks kan worden volstaan.

ii. Uitsluitend voor de 1e keuringscyclus kan inwendige inspectie van tanks alternatief in gebruik voor brandstof en zoutwaterballast achterwege blijven, mits druktest en uitwendige inspectie van betreffende tanks alsook inwendige inspectie van het achterste gedeelte van een MFO/BW tank in het voorschip bevredigend zijn.

iii. Op schepen ouder dan 15 jaar en niet ouder dan 20 jaar moet de dikte van de huid tussen ledige en maximale diepgang, alsmede het sterktedek buiten de lijn van de dekopeningen, gecontroleerd worden en wel op twee plaatsen per plaatgang aan elke zijde en binnen de halve lengte midscheeps. Bij elk special survey nadat het schip 20 jaar oud is moet de dikte van de huid en het sterktedek gecontroleerd worden op minstens twee plaatsen van elke plaatgang aan beide zijden en binnen de halve lengte midscheeps.

c. Voor Bureau Veritas

i. Een gedeelte van de tanken uitsluitend in gebruik voor brandstof of smeerolie moet vanaf het 3e S.S. inwendig geïnspecteerd worden, zodanig dat bij het completeren van het 6e S.S. alle tanken inwendig gekeurd zijn.

ii. Inwendige inspectie van alternatieve tanks in de eerste keuring cyclus kan achterwege blijven mits de test en uitwendige inspectie van de tank bevredigend zijn; deze verruiming is door B.V. niet in de Rules opgenomen, doch de surveyors in ons vaargebied zijn hiervan op de hoogte.

iii. Tenminste eens per 12 jaar moet de conditie van de platen worden gecontroleerd door boortesten.

184.13 Keuring der vriesinstallatiea. Lloyd's

Ter handhaving van de klasse worden compressoren-condensors en pompen op Continuous Survey basis gekeurd zodanig dat tijdens het completeren van het jaarlijkse RMC-RS (Running Survey) 50% van de te keuren onderdelen zijn geïnspecteerd, en een cyclus in twee jaar is voltooid. Aan het einde van de tweede cyclus en tegelijkertijd met het 4e Running Survey wordt een Special Survey gehouden.

Teneinde het completeren van het vriesinstallatie survey tegelijkertijd met de "Hull" en "Machinery" surveys te doen plaatsvinden wordt tijdig uitstel van Special Survey aangevraagd. In dit extra jaar worden alle onderdelen die in het derde jaar werden gekeurd wederom voor onderzoek aangeboden. De periode tussen twee keuringen van hetzelfde onderdeel mag niet meer dan 2 jaar bedragen.

b. Bureau Veritas

Ter handhaving van de klasse worden compressoren, condensors en pompen op Continuous Survey basis, verspreid over een vijfjarige term, gekeurd. Aan het einde hiervan wordt een Special Survey gehouden. Jaarlijks wordt een "Complete" of "Annual Survey" gehouden. Tegelijkertijd met het vijfde "Annual Survey" wordt een Special Survey gehouden. De periode tussen twee keuringen van een zelfde onderdeel mag niet meer dan 5 jaar bedragen.

184.14 Bijzondere keuringena. Hulp en uitlaatgassen ketels

Het Stoomwezen eist in principe een jaarlijkse keuring. Hiervan werd echter voor de hulpketels van al onze vrachtschepen ontheffing verleend tot 1x per 2 jaar voor de gehele werktijd van de ketel. In de door het Stoomwezen uitgegeven "Akte van Vergunning" is van deze ontheffing een aantekening gemaakt.

De Dienst voor het Stoomwezen schrijft voor dat de 2-jarige keurings-termijn - behoudens in zeer bijzondere gevallen - slechts mag worden overschreden met ten hoogste 3 maanden.

Lloyd's & B.V. eisen tot het 8ste jaar 1x per 2 jaar een keuring, daarna jaarlijks. De ketels dienen dus het 2e, 4e, 6e, 8e, 9e en elk volgend jaar gekeurd te worden.

Ten behoeve van het Stoomwezen dient de classificatie surveyor te worden verzocht naast hun eigen rapport een speciaal standaard rapport, form TDV 117 (voor de oliegestookte en de gecombineerde ketels) en TDV 118 (voor de uitlaatgassen ketels), dat grotendeels door de Hwtk. kan worden opgemaakt, te completeren en te ondertekenen. Dit rapport in tweevoud op te zenden naar HK HO TD, waarvan het origineel zal worden doorgestuurd naar Stoomwezen. Deze instantie zal na ontvangst van dit rapport, de Nederlandse consulaten te Hong Kong, Sydney of Durban verzoeken de keuring in de Akte van Vergunning aan te tekenen. Een copie van het rapport aan boord aan te houden.

KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN B.V.

Reglement voor de dienst aan boord der schepen

184.16 OVERZICHT KLASSIFICATIE SURVEYORS IN HAVENS BINNEN ONS VAARGEBIED

De met * gemerkte Surveyors zijn "non exclusive surveyors" waarvan slechts in noodgevallen gebruik dient te worden gemaakt.

STAAT	HAVEN	ABS	Lloyd's	Bureau Veritas	OPMERKINGEN	
BRAZILIE	Salvador	X*	-	X	1) Heel Brazilië behalve Santos.	
	Fortaleza	X*	-	X		
	Recife	X*	-	X		
	Vitoria	-	-	X		
	Rio de Janeiro	X	X 1)	X		
	Santos	X	X	X		
URUGUAY	Porto Alegre	-	-	X		
	Montevideo	X*	-	X		
ARGENTINIË	Buenos Aires	X	X 2)	X	2) Geheel Argentinië	
WEST AFRIKA	Dakar	-	X* 3)	X	3) Alle havens van Port Etienne tot Conakry	
	Freetown	-	X*	X		
	Abidjan	X*	X*	X		
	Takoradi	-	X 4)	X*	4) Met Tema.	
	Accra	-	X			
	Cotonou	-	-	X		
	Lagos/Apapa	X*	X 5)	X	5) Alle havens in Dahomey	
	Port Harcourt	-	X	-		
	Douala	-	-	X		
	Pointe Noire	-	X	X		
	Port Gentil	-	X*	X		
	Matadi	-	-	X		
	Luanda	-	-	X		
	Lobito	-	-	X		
	ZUID AFRIKA	Walvis Bay	-	-	X	
		Cape Town	X*	X	X	
Port Elizabeth		X*	X*	X		
East London		-	-	X		
OOST AFRIKA	Durban	X*	X	X		
	Lourenço Marques	X*	X	X		
	Beira	X*	-	X		
	Dar-es-Salaam	-	X 6)		6) Zanzibar & Pemba Ils.	
	Mombasa	X	X	X		
	Djibouti	X*	-	X		
MADAGASCAR	Diego Suarez	-	-	X		
	Tamatave	-	X*	X		
	Tuléar	-	-	X		
	Majunga	-	-	X		
REUNION	Saint Denis	-	-	X		
MAURITIUS	Port Louis	X*	-	X		
SAOEDI-ARABIE	Aden	X*	X	X		
	Bahrein	X	X	-		
CURACAO	Willemstad	X	X	X		

KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN B.V.

Reglement voor de dienst aan boord der schepen

STAAT	HAVEN	ABS	Lloyd's	Bureau Veritas	OPMERKINGEN
IRAN	Khorramshahr	X	X	X	
WEST PAKISTAN	Karachi	X*	X	X	
OOST PAKISTAN	Chittagong	X*	X		
INDIA	Madras	X	X	X	
	Bombay	X	X	X	
	Calcutta	X	X	X	
	Cochin	X*	X*	X	
SRILANKA (CEYLON)	Colombo	X*	X 7)	X	7) Met Galle en Trincomalee
MALAYSIA	Penang	X	X*	-	
	Port Kelang	-	X	X	
	Port Swettenham	X	-	-	
SINGAPORE	Singapore	X	X	X	
THAILAND	Bangkok	X*	X	X	
BURMA	Rangoon	X*	X*	-	
CAMBODIA	Phnom Penh	-	-	X	
VIETNAM	Saigon	X*	X	X	
HONG KONG	Hong Kong	X	X	X	
TAIWAN (Formosa)	Taipei	X	X		
PHILIPPIJNEN	Cebu	X*	-		
	Manila	X	X	X	
INDONESIA	Jakarta	X*	X	X	
	Surabaya	-	X	X	
KOREA	Pusan	X	X	-	
	Seoul	X	X	X	
JAPAN	Nagasaki	X	X 8)	-	8) Bijkantoren Hiroshima, Busebo en Shimonoseki.
	Shimonoseki	X	X 9)	X	9) Kasadoshima, Moji, Yawata
	Kobe	X	X 10)	X	10) Osaka, Aioi, Tamano, Innoshima, Mukaishima, Amagasaki, Tsu and Shikoku Island.
	Yokohama	X	X 11)	X	11) Alle havens in Honshu, Naoetsu en Yaizu.
	Hakodate	-	X 12)	-	12) The Island of Hokkaido.
	Nagoya	X	X	-	13) All Western Australian Ports 14) Wallaroo, & Port Lincoln.
Tasmania	Devonport	-	X	-	15) Portland, Geelong & Western Port.
AUSTRALIE	Fremantle	X*	X 13)	X	16) Thevenard, Port Augusta, Port Pirie
	Adelaide	X*	X 14)	X	17) Whangarei, Tauranga, Gisborne
	Melbourne	X*	X 15)	X	18) New Plymouth, Nelson, Picton & Napier.
	Sydney	X	X	X	19) Timaru
	Newcastle	X*	X	X	20) Oamaru & Bluff
	Brisbane	X*	X	X	
	Port Kembla	-	X	-	
	Whyalla	-	X 16)	-	
	Hobart	X*	X*	X	
NEW ZEALAND	Auckland	X*	X 17)	X	
	Napier	-	-	X	
	Wellington	X*	X 18)	X	
	Lyttelton	X*	X 19)	X	
	Dunedin	X*	X 20)	X	
FIJI ISLANDS	Suva	-	-	X	
NEW GUINEA	Port Moresby	-	-	X	
NEW CALEDONIA	Noumea	-	-	X	
TAHITI	Papeete	-	-	X	

KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN N.V.

Reglement voor de dienst aan boord der schepen

184.17 DESPATCH OF CERTIFICATES ISSUED BY LLOYD'S, BUREAU VERITAS, A.B.S.

CERTIFICATES REGARDING:	ORIGINAL/COPIES TO BE FORWARDED AS UNDER:				
	Captain	Ch.Eng.	H.O. TD	Agents file	Others
HULL SURVEY	Original	1	2	-	In case of Damage 2 copies to HK HO FIN.
PART MACHINERY SURVEY	Original	1	2	-	In case of Damage 2 copies to HK HO FIN.
BOILER SURVEY	Original	** 1	** 2	** -	In case of Damage 2 copies to HK HO FIN.
REFRIGERATED CARGO INSTALLATION	Original	1	1	-	In case of Damage 2 copies to HK HO FIN.
LOADING PORT SURVEY FOR CLASSED REFRIG. CARGO INSTALLATION	Original	1	-	1	1 copy to Agent at port of destination
CARGO TANKS BEFORE LOADING (TESTING/CLEANLINESS)	Original	* 1	* -	* 1	1 copy to Agent at port of destination
DAMAGE TO CARGO	Original	-	-	1	1 copy to Agent at port of destination 1 Claim: Area Representative

** For Dutch Government purposes it is imperative that the height of the compression rings and the pressure at which the safety valves were set are mentioned on the certificates.

* In case latex will be loaded at Singapore Agent requires 3 copies.