

Bijlage 115.04 Richtlijnen te volgen bij aanhouding van het schip

- a. Hieronder volgen algemene richtlijnen met betrekking tot de wijze van handelen in geval een schip in open zee wordt aangehouden.
Onder open zee valt alle zeegebied, niet behorende tot de territoriale wateren van enige (kust) staat.
- b. Onder territoriale zee wordt verstaan een strook water, welke zich langs de kusten van het vasteland en van eilanden tot een bepaalde afstand, gemeten van basislijnen (wanneer de kustlijn geen diepe inhammen vertoont de laagwaterlijn) in zee uitstrekt en welke geacht wordt te behoren tot het territoir van de kuststaat.
- c. Vertoont de kustlijn een duidelijke inham, waarvan de oppervlakte minstens zo groot is also de halve cirkel, welke tot middellijn heeft de mondingslijn van de inham, dan wordt een dergelijke inham in juridische zin een baai genoemd.
- d. Voor baaien geldt, dat wanneer de mondingslijn korter is dan 24 zeemijlen, de territoriale zee wordt gemeten van de mondingslijn van de baai af, welke dus als basislijn dienst doet.
De mondingslijn verbindt dan de laagwaterlijnen van de landhoeken aan weerszijden van de baaiopening.
- e. Is de afstand tussen de laagwaterlijnen van de landhoeken aan de monding van een baai groter dan 24 zeemijlen, dan wordt een rechte basislijn van 24 zeemijlen dieper in de baai zodanig getrokken dat tussen de kustlijn van de baai en de basislijn het grootst mogelijk wateroppervlak wordt ingesloten. De territoriale zee zal dus in dat geval het beloop van de kustlijn van de baai volgen, tot aan de punten waar de rechte basislijn van 24 zeemijlen dwars door de baai is getrokken.
- f. De territoriale zee staat onder de souvereiniteit van de kuststaat behoudens de beperking dat alle schepen van vreemde staten het recht van onschuldige doorvaart hebben, waaronder wordt verstaan de vaart langs de kust, zowel als die naar of van een haven of andere binnenwateren, echter alleen voor zover dit valt onder de normale navigatie of noodzakelijke is wegens "force majeure" of zeenood.
De kuststaat mag onder bepaalde onstandigheden beperkingen opleggen t.a.v. de onschuldige doorvaart. Onder binnenwateren wordt verstaan de wateren gelegen aan de landzijde van de basislijn.

- Bijlage 115.04 g. Een tweede beperking van souvereiniteit van de kuststaat is de beperking betreffende territoriale jurisdictie.
- h. In het bovenstaande is e.e.a. slechts zeer in het kort en globaal aangegeven.
- i. Ten aanzien van de breedte van de territoriale zee zij vermeld, dat op de in 1960 gehouden internationale conferentie daaromtrent geen overeenstemming werd bereikt.
- j. Behoudens enkele uitzonderingen variëren de breedtes tussen 3 en 12 zeemijlen. Ook zijn er Staten, die aanspraak maken op wateren welke zich tussen de eilanden van een archipel bevinden, b.v. Indonesië en eenzijdig een methode van afzetten van hun territoriale zee hebben afgekondigd. Deze aanspraken worden door een aantal Staten echter niet erkend, en de genoemde methoden kunnen niet als in het Internationaal recht erkende worden aangemerkt.
- k. Wanneer een schip wordt aangehouden in de erkende territoriale wateren van een staat (in het algemeen dus binnen de 3 mijls zone), dient daarvan aantekening in het scheepsdagboek te worden gemaakt onder vermelding van de juiste plaats (lengte en breedte), de tijd van aanhouding, de aanhoudende instantie c.q. autoriteit en verder alle bijzonderheden welke van belang kunnen zijn.
- l. Vindt de aanhouding buiten de erkende territoriale wateren plaats, dus buiten de 3 mijls zone, dan dient bovendien tegen die aanhouding te worden geprotesteerd (indien mogelijk schriftelijk).
In het scheepsdagboek dient, behalve hetgeen hierboven aangegeven, eveneens van het protest melding te worden gemaakt.
Voorts moet getracht worden deze aantekeningen te doen tekenen door de aanhoudende autoriteit. Indien dit wordt geweigerd, dan zal ook hiervan melding in het journaal worden gemaakt.
- m. In geval van aanhouding dient mede met het oog op het inlichten van assuradeuren de directie onmiddellijk - zo mogelijk gedurende die aanhouding - telegrafisch in kennis te worden gesteld.

Bijlage 115.04 n. Wanneer er gelegenheid is schriftelijk tegen de aanhouding te protesteren, dienen de volgende punten in de protestnota zo duidelijk mogelijk te worden gesteld:

- i. dat het schip aangehouden werd en op welke wijze dit is gebeurd;
- ii. positie van het schip, lengte en breedte;
- iii. tijd van aanhouding (G.M.T.);
- iv. dat het schip ten tijde van aanhouding (in ieder geval toen duidelijk was dat het aangehouden zou worden) op duidelijke wijze de Nederlandse vlag voer;
- v. dat de aanhoudende autoriteit werd medegedeeld waar het schip zich bevond;
- vi. dat aan de aanhoudende autoriteit (meteen na het aan boord komen) de geldige Nederlandse Zeebrief van het schip getoond werd (ten bewijze, dat de hoedanigheid van het schip zoals de vlag aanwijst inderdaad de Nederlandse hoedanigheid is);
- vii. dat de aanhoudende autoriteit ondanks de mededelingen in (v) en (vi) beschreven, de aanhouding voortzette (beschrijf waar zijn handelingen verder uit bestonden);
- viii. dat primo geprotesteerd wordt tegen het aanhouden van het - duidelijke Nederlandse vlag voerende - schip in "volle" zee;
- ix. dat secundo geprotesteerd wordt tegen het verder aanhouden van het schip, toen middels de Zeebrief de hoedanigheid van het schip nader aangetoond was;
- x. dat tertio geprotesteerd wordt tegen het feit, dat de aanhoudende autoriteit (na de protesten sub primo en secundo) toch over is gegaan tot de volgende handelingen (zie vii)
- xi. in de nota dient te worden vermeld in welke taal werd gesproken. De protestnota vare in het Engels, in 4-voud op te maken. Wanneer het niet mogelijk is de nota tijdig op te maken en het origineel aan de aanhoudende autoriteit te overhandigen, dan moet, met aanhouding van 1 copie voor het scheepsarchief, de nota naar Hong Kong HO ND worden opgezonden;
- xii. in de nota dient uiteraard ook de naam of het registratienummer van het aanhoudende schip of vliegtuig te worden vermeld en getracht moet worden de aanhoudende autoriteit te verzoeken zich te legitimeren.

- Bijlage 115.04 d. Ofschoon het in de meeste gevallen voor de gezagvoerder moeilijk zal zijn vantevoren vast te stellen of het aanhoudend schip daartoe gerechtigd is i.c. werkelijk tot een der in conflict zijnde partijen behoort en van de regering van betrokken land opdracht tot aanhouding van schepen heeft ontvangen, zal in geval van gerechtvaardigde twijfel daaraan, dus wanneer aangenomen moet worden dat aanhouder niet bona fide is, getracht moeten worden aanhouding te voorkomen, tenzij het er naar uitziet dat tegenpartij daartoe met geweld zal kunnen dwingen.
- p. Volledigheidshalve zij vermeld dat wanneer bij aanhouding de scheepspapieren worden opgevraagd, alleen de Zeebrief dient te worden getoond. Bij het opvragen van verdere papieren, ware in eerste instantie de te tonen documenten te limiteren tot die genoemd in artikel 347 van het Wetboek van Koophandel t.w.:
- de Zeebrief
 - de Meetbrief
 - een uittreksel uit het Scheepsregister
 - de Monsterrol
 - het manifest der lading
- q. Vertrouwd wordt dat de gezagvoerder en officieren in voorkomende gevallen de aanhoudende autoriteiten enerzijds met beslistheid doch anderzijds met de meest mogelijke tact en steeds op voorkomende wijze tegemoet zullen treden en incidenten kunnen worden voorkomen.
- r. Het zal in voorkomende gevallen niet mogelijk zijn precies volgens de gegeven richtlijnen te handelen, doch grondige bestudering ervan zal het mogelijk maken, een duidelijke protestnota samen te stellen.

Bijlage 116.04 Voorbeeld ontslag brief

Ingevolge instructie ontvangen van de Directie der Koninklijke Java-China-Paketvaart Lijnen N.V. deel ik U hierbij mede, dat U op staande voet ontslag uit de dienst der Maatschappij is verleend wegens een door U gegeven dringende reden n.l. (hier dient de dringende reden te worden vermeld), op grond van artikel 1639p ten,*) van het Burgerlijk Wetboek artikel 436 lid,*) van het Wetboek van Koophandel. Voort zult U verantwoordelijk worden gehouden voor opgelegde boetes en alle door U, het schip, de gezagvoerder of de Maatschappij betaalde of nog te betalen onkosten voortvloeiend uit de handeling(en) welke aanleiding hebben gegeven tot het aan U verleende ontslag. Tevens zijn alle kosten verbonden aan Uw repatriëring voor Uw rekening.

(*) Hierbij dient het artikel c.q. lid van het artikel te worden opgenomen corresponderend met de aangegeven dringende reden; dit zal telegrafisch door de Directie worden opgegeven.

Bijlage 116.06 Voorbeeld proces-verbaal van verhoor van een verdachte c.q. getuige.

P r o c e s - v e r b a a l(datum), op zee.

Op(datum), omstreeks uur, verscheen voor mij :(naam en voornamen), gezagvoerder aan boord van het ms./ss.....(naam schip) van de Koninklijke Java-China - Paketvaartlijnen N.V.(naam en voornamen verdachte, c.q. getuige), geboren op te van beroep, wonende

Hij verklaarde als volgt:

(verklaring)

Na voorlezing volhard en ondertekend.

(handtekening).

Eventuele bijzonderheden:

Dit proces-verbaal werd opgemaakt aan boord van het ms./ss.....
..... (naam schip), gesloten en ondertekend op
(datum)

De gezagvoerder,

Deze verklaring werd afgelegd
in het bijzijn van:

(handtekening).

en mede-ondertekend door:

Handwritten signature

Bijlage 122.06 Correspondentie met hoofdkantoor
Overzicht van onderwerpen welke door de afdelingen worden
behandeld.

a. Deze bijlage heeft niet ten doel een volledige taakomschrijving van alle afdelingen van het hoofdkantoor te geven, doch bevat alleen een overzicht van die zaken/onderwerpen voor zover van belang voor gezagvoerders.

b. Commerciële sector.

1. De afdeling vrachtzaken (VZ):

- het algemeen commercieel beleid met betrekking tot het vrachtvervoer;
- de allocatie van de vloot;
- alle zaken met betrekking tot het boeken van lading;
- bunkeraangelegenheden;
- claimzaken.

Met de behandeling van de algemene- en routinezaken betreffende de lijndiensten, zoals vaarschema's, expeditie van schepen, boekingen en bijzonderheden lading, allotments (wicht en ruimte), bunkers e.a. zijn een viertal bureaux belast, + ...

- Passage : PASSAGE (Zie sub. 2).
- bureau VZ-1 : LACAS.
- bureau VZ-2 : SAFOCEAN, EAMS, ANZS, GESAS, KPM SERVICES (Incl. correspondentie omtrent Indonesië-verre Oosten diensten).
- bureau VZ-3 : AJHAS, ASTS, INDLAS, NZEAS.
- bureau VZ-4 : ASAS, CHEAS, CHIWAS, EAFS, FEWAS, SAFS.

Voorts is

- bureau VZ-5 : belast met de behandeling van claimzaken.
- bureau VZ-6 : met de behandeling van zaken n.b.t. lijn-instructies, port particulars, circulaires, stowage factors.
- bureau VZ-7 : met de behandeling van telegrammen/telegram-instructies, ship schedules.

Op de brieven wordt achter de aanduiding VZ het nummer van het desbetreffende bureau aangegeven.

2. De onder afdeling Passage

- het algemeen commercieel beleid n.b.t. het passagiersvervoer;
- het vaststellen van en de controle op passage-tarieven;
- het vaststellen en uitgeven van allotments;
- de behandeling van de "passage-manual";
- publiciteit en reclame.

Bijlage 122.06c. Diensten sector

1. De afdeling nautische diensta. Onder het hoofd ND worden behandeld:

- alle zaken met betrekking tot de navigatie;
- het onderzoek van scheepsongevallen;
- de algemene scheepsdienst (goede gang van zaken aan boord) en het toezicht op de scheepdiscipline;
- de controle op de uitvoering van de dienst van het personeel van de dekdienst;
- het toezicht op de naleving van wettelijke voorschriften en bepalingen;
- het reglement voor de dienst aan boord der schepen voor wat betreft de toezending van aanvullingsbladen (m.u.v. deel 4);
- de controle op het onderhoud de dekdienst betreffende, alsmede het behandelen van aanvragen voor reparaties;
- de controle op de inventaris dekdienst en nautische uitrusting, alsmede het behandelen van de aanvragen tot suppletie;
- de praktische belading, zoals de stuwage, mede i.v.m. de stabiliteit; het reinigen van tanks voor vervoer van vloeibare lading;
- de scheepscertificaten;
- de controle op economisch varen;
- onderzoek smokkelzaken en verstekelingen
- toezicht naleving wet olie verontreiniging zeewater

b. In verband met de administratief-technische behandeling van personeelsaangelegenheden betreffende gezagvoerders, stuurlieden en Europese onderofficieren, worden onder het hoofd PZ Off.(ND) behandeld:

- plaatsingen, mutaties;
- aanwijzing standplaatsen/goedkeuring woonplaatsen;
- bevorderingen van officieren en onderofficieren, beoordersstaten, ranglijsten;
- verzoeken nadienen gezagvoerders;
- toekenning niet-reglementaire vergoedingen aan personeel van de dekdienst;
- verzoeken voor verlof;
- verzoeken tot deelneming aan examens; speciale cursussen;
- indeling accommodatie aan boord;
- wettelijke voorschriften inzake diploma's, w.o. dispensaties;
- verzoeken inzake medercizen echtgenoten;
- militaire dienst

Hark

- opmaken van getuigschriften;
- correspondentie m.b.t. werkstaten stuurlieden.

c. In verband met de administratief-technische behandeling van personeelsaangelegenheden betreffende niet-Europese onder-officieren en lagere bemanningsleden van de dekdienst worden onder het hoofd PZ Crew behandeld:

(ND)

- toekenning niet-reglementaire vergoedingen aan personeel van de dekdienst;
- indeling accommodatie aan boord;
- het vaststellen van extra bemanning per reis/per schip;
- mutaties onderofficieren.

Bijlage 122.06c. 2. De afdeling technische dienst

a. Onder het hoofd TD worden behandeld:

- alle zaken met betrekking tot het goed functioneren van de machine installaties en hulpwerktuigen aan boord van de schepen;
- controle op de uitvoering van de dienst door het personeel van de machinedienst;
- de classificatie certificaten, ketel certificaten e.d.;
- de controle op het onderhoud de machinedienst betreffende; alsmede de behandeling van aanvragen voor reparaties;
- het toezicht op de uitvoering van reparatie werkzaamheden voor de machinedienst, alsmede voor dek- en civiele dienst, tenzij het toezicht door deze diensten wordt uitgeoefend;
- de controle op de inventaris machinedienst, alsmede het behandelen van de aanvragen tot suppletie;
- de controle op het brandstof verbruik.

PZ Off.

b. Onder het hoofd (TD) de personeelsaangelegenheden betreffende werktuigkundigen en Europese onderofficieren van de machinedienst, analoog aan die genoemd onder de afdeling nautische dienst.

PZ Crew

c. Onder het hoofd TD de personeelsaangelegenheden betreffende niet-Europese onderofficieren en lagere bemanning van de machinedienst; analoog aan die genoemd onder de afdeling nautische dienst.

Bijlage 122.06c. 3. De afdeling civiele diensta. Onder het hoofd CD worden behandeld:

- alle zaken met betrekking tot een goede verzorging van passagiers en bemanning aan boord;
- alle zaken met betrekking tot de verstrekking van voeding en verkoop van dranken aan passagiers en bemanning a/b;
- controle op de uitvoering van de dienst door het personeel van de civiele dienst;
- controle op het onderhoud de civiele dienst betreffende, alsmede de behandeling van aanvragen voor reparatie;
- controle op de inventaris civiele dienst, alsmede de aanvragen tot suppletie;
- het toezicht op de scheepswasserij.

PZ Off.

- b. Onder het hoofd (CD) de personeelsaangelegenheden betreffende administrateurs en Europese onderofficieren van de civiele dienst, analoog aan die genoemd onder de afdeling nautische dienst.

PZ Crew

- c. Onder het hoofd (CD) de personeelsaangelegenheden betreffende niet-Europese onderofficieren en lager personeel van de civiele dienst, analoog aan die genoemd onder de afdeling nautische dienst.

4. De afdeling inkoop en magazijndienst (IMD)

Deze afdeling is belast met de aankoop en aflevering aan boord van alle verstrekkingen.

5. De afdeling geneeskundige diensta. Onder het hoofd Gen.D. worden behandeld:

- alle zaken betreffende de geneeskundige verzorging a/b;
- bevoorrading scheepsapotheken en verbandkamers;
- controle op de werkzaamheden der geneeskundige dienst a/b;
- controle op het testen van de deugdelijkheid van drinkwater aan boord;
- alle aangelegenheden i.v.m. jaarlijkse keuring, röntgen onderzoek en vaccinatie der opvarenden.

PZ Off.

b. Onder het hoofd (Gen.D)

- personeelsaangelegenheden betreffende de scheepsgeneesheren.

PZ Crew)

c. Onder het hoofd (Gen.D.)

- personeelsaangelegenheden betreffende de verplegers.

Bijlage 122.06d. Administratieve sector:

1. De afdeling financiën (FIN)

- valuta en deviezenaangelegenheden
- belastingaangelegenheden
- behandeling van verzekeringen
- behandeling van averijen
- betalingen en ontvangsten hoofdkantoor

2. De afdeling boekhouding (ACC)

a. Deze afdeling is onderverdeeld in 2 sub-afdelingen waarvan de afkortingen in de decorrespondentie vermeld dienen te worden.

b. ACC-I

- scheepskasadministratie
- analyseren van reparatie en onderhoudskosten
- bunkers en smeermiddelen-administratie
- ladingclaims
- voorraden, dranken en voedingmiddelen-verantwoordiging van de vloot
- gageadministratie locale bemanning.

c. ACC-II

- vracht en passage-inkomsten administratie
- haven, lading en overscheep-kosten.

3. Electronische Informatie Verwerking (EDP)

- Verwerkt de gehele boekhouding op een computer;
- Onderzoekt verdere mogelijkheden van computerisatie.

4. De afdeling controle (Contr.)

- het controleren van kas- en banksaldi van het hoofdkantoor, R.I.L.-kantoren en schepen;
- verificatie van de scheepscopieën van manifesten en passagiers-lijsten;
- controle op de voorraad passage ordeformulieren, passage-tickets en andere waardevolle documenten;
- opname voorraden en verificatie van de opnamerapporten;
- controle op inkomsten uit hoofde van het postvervoer;
- periodieke controle van de administratieve organisatie van R.I.L.-kantoren en schepen.

Bijlage 122.06d. 5. De afdeling algemene zaken (AZ)

Deze afdeling behandelt o.m.:

- de verstrekking van gedrukten. Onder deze afdeling berust ook de Typing pool.

6. Archief en postkamer (AP)

Deze afdeling is o.a. belast met de expeditie, namelijk van de post en het doorzenden van crew mail.

Bijlage 122.06e. Personeelszaken (PZ)

- de regeling boot- en vliegpassages; opslag/ verzending van bagage;
- indeling woningen op standplaatsen;
- interpretatie en naleving C.A.O., I.A.O. en reglement loon- en arbeidsvoorwaarden;
- interpretatie en naleving arbeidsvoorwaarden telegrafisten;
- jaarlijkse afsluiting overwerk-tegoeden;
- berekening duur van de verloven;
- afwikkeling beëindiging dienstverband;
- jubilea;
- aanwijzing van het "schip van de week";
- controle werkstaten
- controle wettelijk voorschriften inzake diploma's aan boord;
- aanvragen dispensaties;
- afgifte vaartijdbewijzen;
- verlenen van vacantiereizen gezinnen;
- het controleren en verzenden van memorialen.
- interpretatie en naleving arbeidsovereenkomst en arbeidsvoorwaarden niet-Europese bemanning;
- mutaties lager varend personeel; voor zover niet genoemd onder de diensten sector;
- aannamen van lager varend personeel;
- controle overwerkstaten;
- afwikkeling boetes;
- afwikkeling beëindiging dienstverband

Bijlage 133.03 Voorbeeld van in een scheepsverklaring op te nemen tekst
in geval van schade aan lading

a. Schade door overgaan lading

dat de lading, inclusief de deklading naar zeemansgebruik was
gegarneerd, gestuwd en gesjord;
dat de diepgang bij vertrek .. bedroeg voor .. achter .. ;
dat op het traject van .. tot .. goed weer werd ondervonden;
dat op het traject van .. tot .. de weersomstandigheden
slechter werden;
dat op .. te .. uur de luchtkokers van het voorschip
afgenomen werden en de potten van houten deksels en dubbele
zeildoekse kappen voorzien kortom het schip geheel storm-
klaar werd gemaakt;
dat het weer inmiddels snel slechter werd met toenemende zee en
hoge deining als gevolg waarvan het schip zwaar stampte en
slingerde;
dat het aantal omentelingen werd verminderd van .. tot ..
en dat door koersverandering werd getracht het slingeren van het
schip te verminderen;
dat wegens overkomend water de luiken op het voorschip niet geopend
konden worden voor het controleren van de lading;
dat op .. te .. uur wind en zee afnamen en het aantal om-
wentelingen weer kon worden opgevoerd tot .. ;
dat op .. bij inspectie van de lading in het boventussendek
van ruim II bleek dat 12 drums latex waren omgevallen;
dat een drum opengebarsten was en de inhoud daarvan 3 balen katoen
gemerkt .. had gevlekt;
dat genoemde drums latex deel uitmaakten van een partij van ..
drums gemerkt .. welke 3 hoog aan de voorzijde van het tussen-
dek over de gehele breedte waren gestuwd;
dat tussen elke laag drums stuwhout aangebracht was en dat deze
drums tegen omvallen extra gesjord waren middels staaldraad;
dat niettegenstaande alle genomen voorzorgsmaatregelen niet kon
worden voorkomen dat de desbetreffende drums uit de laag gevallen
zijn;
dat de op .. ondervonden weersomstandigheden voor de tijd van
het jaar bepaald ongunstig waren te noemen.

b. Zweetschade

dat te Walvisbaai ongeveer twee duizend ton dozen vis in blik werden
geladen;
dat met het oog op de te verwachten weersomstandigheden en de vaart
in tropische wateren alle aandacht besteed werd aan een goede
garnering en afdoende afdekking van de lading middels matten;
dat ook de lading middels stuwhout en matten vrij gehouden was van
de dekken, kortom alle mogelijke voorzorgsmaatregelen genomen waren
om zweetschade te voorkomen;
dat op .. van Walvisbaai vertrokken werd;

dat zowel overdag als 's nachts de luchtkokers op de ruimen steeds zodanig gesteld werden dat een maximum ventilatie verkregen werd, waarbij er tevens in het bijzonder op werd gelet dat geen condensatie in de ruimen kon optreden;

dat in de Chinese Zee van .. stijf doorstaande NO-moesson onder-
vonden werd met matig hoge deining en zeetjes over dek en luiken;
dat van .. tot .. met verminderde vaart gestoomd werd ter
voorkoming van schade;

dat van .. tot .. van de ruimen I en II de luchtkokers weg-
genomen moesten worden om geen water in de ruimen te krijgen,
waardoor deze ruimen niet geventileerd konden worden;

dat bij aankomst te ... bij het openen van de ruimen I en II
geconstateerd werd dat condensatie opgetreden was, voornamelijk
onderdeks en in de zijden;

dat ondanks alle genomen voorzorgen toch bleek dat op enkele plaat-
sen zweetschade aan de lading ontstaan was;

dat de diensten van een lading surveyor ingeroepen werden om de
ruimen op garnering en stuwage te inspecteren en de omvang van de
zweetschade aan de lading vast te stellen.

c) Schade door lekkage spuipijp

dat op 3 Mei 1958 in positie .. te 2350 uur uit de peiling van
de vulling van ruim IV SB vóór bleek dat deze vulling was opgelopen
tot 4 voet;

dat bedoelde vulling op 3 Mei 1958 te 1600 nog droog was gepeild;

dat onmiddellijk op deze vulling werd lensgepompt waardoor de peiling
verminderde tot .. ;

dat vastgesteld werd dat zich zout water in de vulling bevond;

dat ruim IV, zowel onderruim als tussendecken, geheel beladen waren
met zakken rijst;

dat op .. te .. door de bemanning werd begonnen met het verwerken
van lading in ruim IV;

dat bevonden werd dat van de loospijp van een bemanningstoilet in de
achterkuil het deksel van de stormklepkast lekte (of wel: dat ca. 1
voet boven de klepkast een gaatje van $\frac{1}{2}$ duim diameter in de voorste
spuipijp aan SB werd gevonden waardoor water naar binnen spoot; dat
dit gat ontstaan moet zijn door inwendige corrosie;)

dat onmiddellijk een zeildoeks kleed werd aangebracht, rond het lek
om de lading tegen verder nat worden te beschermen;

dat een aantal zakken door water beschadigd waren;

dat meer zakken verwerkt werden om werkruimte te verkrijgen voor het
dichten van het lek;

dat een hulppakking in de klepkast aangebracht werd waardoor het
leken sterk verminderde;

dat vervolgens een cementkist rond de lekke klepkast aangebracht werd
waarmede te .. gereedgekomen werd;

dat daarna geregeld, ieder half uur, de vulling werd gepeild, waarbij deze max. 4 duin bevonden werd;

dat op 26 April 1958 voor de belading ruim IV geïnspecteerd was geworden door de 3e stuurman, waarbij werd geconstateerd dat de door het ruim lopende lens-, ballast-, spui- en afvoerpijpen, kleppenkasten en aansluitingen op de buitenhuid uitwendig gaaf en geen waarneembare gebreken vertoonden;

dat de tussendeksspuipijpen en de lensleiding met water op goede werking beproefd en in orde bevonden waren;

dat de vullings droog en schoon, de loggaten open en de pompflensen in orde waren;

dat tijdens de dokbeurt van het schip te Yokohama van 22 tot 26 Februari 1958 bedoelde voorste spui pijp in ruim IV SB getest en met water op goede werking beproefd werd en in goede orde bevonden werd;

dat op .. te .. gearriveerd werd;

dat aldaar de Lloyds surveyor ontboden werd, die de tijdelijke reparatie van de klepkast goedkeurde;

dat door de Lloyds surveyor een certificaat van zeewaardigheid werd afgegeven;

dat van de schade aan de lading een surveyrapport zal worden opgemaakt.

Bijlage 151.01 LEIDRAAD BRUGORDERS

De stuurman van de wacht op de brug zal bij de uitvoering van zijn taak het volgende in acht nemen.

- a. Bij het op wacht komen behoort hij reeds vertrouwd te zijn met de bijzonderheden van het te bevaren traject.
- b. Hij zal bedenken dat hij niet alleen belast is met de zorg voor de navigatie, maar op zijn wacht ook verantwoordelijk is voor de veiligheid van het schip. Hij zal zich steeds realiseren wat in eerste instantie moet worden gedaan bij het ontdekken van brand en bij "man over boord".
Hij dient derhalve steeds paraat te zijn, zelfs bij eenvoudige omstandigheden.
- c. De stuurman van de wacht zal controleren of de gestuurde koers overeenkomt met die welke in de kaart is aangegeven.
- d. Hij controleert geregeld de roerganger. Indien de automatische stuurinrichting bij staat, zal hij regelmatig door vergelijking met het magnetisch kompas controleren of het schip de juiste koers voorligt.
- e. Tenminste 1x per wacht, n.l. kort na het op wacht komen, en na iedere koersverandering moet een azimuth worden genomen.
- f. Bij koersverandering zal hij de roerganger eerst de richting waarin het roer moet worden gedraaid (dus port of starboard) opgeven en daarna pas de nieuw te sturen koers. (Is deze koers 018, dan moet worden opgegeven zero, one, eight en niet eighteen).
- g. Nadat het schip de nieuwe koers voorligt moeten de verschillende kompassen onderling worden vergeleken en de koersen in het wachtboekje worden genoteerd.
- h. Voor het nauwkeurig bijhouden van het bestek zullen, waar mogelijk, met regelmatige tussenpozen kruispeilingen worden genomen. Bij voorkeur zal men 3 vaste peilingspunten nemen.
- i. In volle zee moet, zowel bij ochtend als avondscherming, een stersbestek worden genomen.
Gedurende de ochtend zullen zonshoogten worden genomen welke met de middagbreedte worden gecombineerd voor het middagbestek.
Verder moeten ook in de namiddag zonshoogten worden genomen.

De berekeningen van de bestekken moeten in een cahier worden uitgevoerd.

Het gebruik van losse vellen papier is daarbij niet toegestaan.

Bijlage 151.01j. De log moet steeds worden afgelezen:

- op elk vol uur;
- bij elke koersverandering;
- bij het nemen van bestekken;
- bij inzicht komen en uitzicht gaan van vuren, kapeu en z.;
- bij elke vaartverandering.

- k. Bij het passeren van bakens, vuurtoren, kapeu e.d. dient, wanneer deze dwars op zijn, steeds de tijd met afstand en logaanwijzing in het wachtboekje te worden genoteerd.
- l. Wanneer uit volle zee komende land wordt aangelopen, of omgekeerd land wordt losgelaten dient de eerste c.q. laatste peiling met tijd en aanwijzing log steeds te worden genoteerd en in het scheepsdagboek worden vermeld.
- m. Bij het overgaan op een volgende kaart moet het laatste bestek worden overgebracht.
- n. De stuurman van de wacht zal van de hem ter beschikking staande hulpmiddelen voor de navigatie, zoals echolood, radar en richtingzoeker een ruim gebruik maken. De bedieningsvoorschriften zullen door hem strikt worden opgevolgd.
Verkregen lodingen zullen steeds met de kaartdiepten worden vergeleken.
Waar mogelijk zullen dieptelijnen worden aangelood.
- o. Indien op loodsaanwijzing wordt geveerd, zorgt hij steeds op de hoogte te zijn van de positie van het schip en zal de nodige gegevens nauwkeurig blijven bijhouden. In dit verband wordt er op gewezen dat de stuurman die de loods niet controleert en dicht vaart op diens mededelingen mede verantwoordelijk wordt gesteld voor eventuele ongevallen die zich tijdens het varen onder loodsaanwijzing voordoen.
Hij controleert dat de roerganger de juiste orders uitvoert; bij koersveranderingen zal hij zijn plaats bij de roerganger niet verlaten voor het nemen van peilingen.

Bijlage 151.01p. De stuurman van de wacht dient een uur c.q. een half uur (afhankelijk van het gebruik aan boord) voor vertrek, of voordat geankerd of gemeerd wordt, de machinekamer te waarschuwen, waarna de werktuigkundige van de wacht zorg draagt dat stroom of stoom aan dek wordt gegeven voor de bediening van ankerspil en lieren.

q. Bij ontvangen van orders en meldingen, zowel mondelinge als telefonische, zal hij deze steeds herhalen. Bij het geven van orders zal hij, ter voorkoming van misverstand, door het laten herhalen zich er van overtuigen dat de orders duidelijk zijn begrepen.

r. De stuurman van de wacht dient te weten op welke tank zoetwater wordt gepompt en zonodig op welke tank moet worden overgegaan.

s. Hij moet de rookmelder geregeld controleren.

t. Speciale aandacht dient te worden geschonken aan de juiste stand van de luchtkokers met het oog op een doelmatige ventilatie van de lading. Bij regen of overkomend buiswater zorgt hij dat de luchtkokers van de wind worden gedraaid om inwateren te voorkomen.

Zonodig moeten de luchtkokers worden afgedekt of wel worden weggenomen.

Indien bovendeksluiken geopend zijn voor meerdere ventilatie van de lading zal hij deze bij kens op overkomend buiswater of bij invallende regenbuien direct laten sluiten.

u. Hij zal te allen tijde op de hoogte zijn van het geopend zijn van patrijspoorten, en kleppen en deuren in de buitenhuid en deze tijdig laten sluiten om binnendringen van water te voorkomen.

v. Na afloop van zijn wacht moet hij een ronde over het gehele schip maken en daarbij speciale aandacht schenken aan:

- het goed geschakkt zijn van de luiken;
- het goed zeevast gesjord zijn van eventuele deklading;
- de juiste stand van de luchtkokers;
- eventuele losse voorwerpen aan dek;
- het verstopt zijn van spuipijpen;
- de eventuele aanwezigheid van brandlucht;
- de tussendek- en dekpassagiersaccommodatie.