

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



NR 1 - APRIL 2020



WE'RE ALL IN THIS TOGETHER!

Hope you are well! All our staff is working from home to support you. Looking for a job? Check our vacancies and apply. We will contact you by e-mail or video calls.

We salute you: Stay healthy, stay safe!
TOS team

#weareallinthistogether #stayconnected #TOSjobs

Waalhaven O.Z. 77, 3087 BM Rotterdam
T +31 10 436 62 93, E info@tos.nl

www.tos.nl/jobs



COLOFON

Notices to Master Mariners verschijnt 4 maal per jaar en is het officiële en onafhankelijke orgaan van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK). De NVKK is opgericht in 1943 en aangesloten bij: IFSMA, International Federation of Shipmaster's Associations
CESMA, Confederation of European Shipmaster's Associations.

ALGEMENE ADRESGEGEVENS:

Postadres:

Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij,
Wassaarseweg 2,
2596 CH 's-Gravenhage

E-mail: nvkk@introweb.nl

Website: www.nvkk.nl

Dagelijks Bestuur:

Voorzitter:	L. van den Ende,	☎: 06-83944694
Vice-voorzitter:	J.P. Bosma,	☎: 06-13827308
Secretaris:	D. Roest,	☎: 06-23850923
Penningmeester:	J. Boonstra	☎: 06-13639145

Betalingen:

T.n.v. Penningmeester NVKK, Den Haag
Bankrekening: IBAN: NL14 INGB 0002 4653 14

Redactie:

H.A. L'Honoré Naber,
J.P. Bosma
C.J.W. Herfst
J.C. Ulrich

Bijdragen van:

J. Boonstra
div. media

Redactieadres:

via postadres NVKK of
e-mail: nvkk.notices@gmail.com

Informatie over contributie, betalingen, lidmaatschap, SWZ/MARITIME, CESMA, IFSMA:

Zie website: www.nvkk.nl

Advertentieacquisitie:

Via Secretaris NVKK

Productie: Blad.NL

Overname van artikelen of gedeelten ervan is slechts toegestaan na toestemming van de auteur en vermelding van de bron.

Ingezonden stukken behoeven niet de mening van de redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoording van inzender c.q. auteur.

Indien daartoe aanleiding bestaat kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd.

VOOR UW AGENDA

n.o.t.g.*	Amsterdam	Symp.Tuchtcollege
n.o.t.g.*	Amsterdam	Alg. Ledenverg.
17 sept.	Den Haag	Bestuursvergadering
8 okt.	Amsterdam	Symposium NVKK

* i.v.m. covid-19 nog nader op te geven

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord door de voorzitter	4
Nieuwjaarstoespraak voorzitter	5
Een bizarre Zuid Amerika cruise	7
De gevolgen van COVID-19 voor de scheepvaart	13
Infobronnen COVID-19 voor zeevarenden	23
Secretariaatsmededelingen	30

Van de redactie

Dit nummer van de Notices to Master Mariners verschijnt later dan gebruikelijk. Reden daarvan is dat de razendsnelle verspreiding van het Corona virus invloed heeft op samenleving en dus ook op het leven op zee. Besloten is om nu het eerste nummer geheel aan COVID-19 te wijden en het dan maar een paar weken later te laten uitkomen. Omdat de ontwikkelingen rond dit virus in de wereld zo snel gaan, kan niet worden voorkomen dat informatie die bij samenstelling van dit blad nog actueel was, wellicht bij het lezen alweer is verouderd. De redactie heeft een keuze gemaakt en geprobeerd slechts die informatie op te nemen die haar waarde voor allen die met de zeevaart te maken hebben, behoudt.

Ook de redactie wenst u, waar ook ter wereld, een gezonde en veilige vaart.

OP DE VOORPAGINA

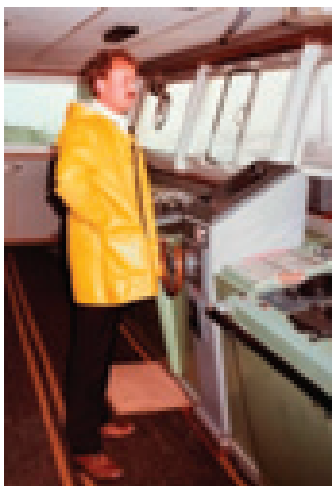
Corona-gevaar op zee

QUOTE

'Een hoogstaand man weet het noodlot te benutten, evenals de zeeman de wind, uit welke richting hij ook waait'

(Gustave le Bon, Frans socioloog en psycholoog 1841-1931)

The Master's Voice



Geachte collegae,

Het corona virus "COVID-19" heeft de wereld in z'n greep. Ook in de maritieme sector voelen we de sterke effecten hiervan. Het NVKK-bestuur leeft met u mee en wenst u en uw naasten, waar u ook bent, sterkte en het allerbeste toe om deze moeilijke tijd door te komen.

Ondertussen werkt de vereniging samen met Nederlandse, Europese en Internationale maritieme organisaties om aandacht te vragen op Europees en Internationaal niveau voor de moeilijke situatie waarin zeevarenden nu verkeren en zo bemanningen de gelegenheid te geven tot aflossing.

In dit nummer vindt u meer informatie over COVID-19 in verschillende publicaties en weblinks van IMO, WHO, ICF,

ITF en de Europese Commissie. Hierin vindt u ook richtlijnen voor bescherming tegen COVID-19.

In dit nummer vraag ik ook uw aandacht voor een aantal andere belangrijke onderwerpen.

Dit jaar staat in het teken van 75 jaar vrijheid en de vereniging zal zoals vanouds aanwezig zijn bij de herdenkingen in Amsterdam, Rotterdam en Den Helder als deze doorgang kunnen vinden.

In de komende algemene ledenvergadering zijn er 9 bestuursleden inclusief ondergetekende herkiesbaar. Als u een bestuursfunctie ambieert, maak dit dan tijdig kenbaar aan onze secretaris Daan Roest. De datum van 30 april zal definitief uitgesteld worden tot later in het jaar door de "Corona" restricties. Wij zullen u daar nog over berichten. Het ALV-nummer komt daarom ook op een ander tijdstip uit.

De Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) van de Wet ter Bescherming Koopvaardij is in de maak waarbij het ministerie van Justitie en Veiligheid bijgestaan wordt door onze piraterijcommissie onder leiding van Alex van Binsbergen. Binnenkort zal er ook een gesprek plaats vinden met minister Grapperhaus.

De 2^e druk van het Engelstalige "Legal Handbook Shipmaster" is een feit. Een draftversie staat in digitaal formaat op de NVKK-site ter inzage en commentaar voor de leden. Wij hopen op zoveel mogelijk input van onze kapiteins alvorens we dit handboek officieel zullen publiceren. Met dank aan Peter van der Kruit.

Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart viert dit jaar haar 10-jarig bestaan met een workshop waarin het functioneren van het college in de huidige vorm centraal zal staan. Een aantal van onze leden zullen hierbij aanwezig zijn en ondergetekende zal een van de workshops modereren. De oorspronkelijke datum van 3 april is echter uitgesteld tot een later tijdstip vanwege de corona restricties.

Verder wil ik u attent maken op ons symposium van 8 oktober met als onderwerp "The Human Factor". Zoals vanouds zal het evenement weer plaats vinden bij Koninklijk College Zeemanshoop te Amsterdam. We hebben vier zeer interessante sprekers bereid gevonden deel te nemen. Ik hoop van harte dat we rond die tijd ons weer vrij kunnen bewegen.

Ik wens u allen een goede gezondheid toe en voor de collegae op zee bovenal een veilige vaart!

Leen van den Ende
Voorzitter





NIEUWJAARSTOESPRAAK VAN DE VOORZITTER NVKK OP 9 JANUARI 2020

Dames en heren, hartelijk welkom namens de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Warm welkom ook aan de dames van de voormalige kapiteinsvrouwen-vereniging.

Vandaag luiden we het nieuwe jaar in op een andere locatie dan we gewend zijn maar niet minder mooi. Dit keer in Loetje met prachtig uitzicht op het IJ. Ik wil van de gelegenheid gebruik maken en u graag uitnodigen een toast uit te brengen op het nieuwe jaar. Namens het bestuur wens ik u en uw naasten een voorspoedig en een gezond 2020 toe en voor de collegas op zee een veilige vaart *met fair winds and following seas*...!

We denken vandaag ook aan de collegas die om gezondheidsredenen afwezig zijn alsmede de kapiteins die ons in het afgelopen jaar ontvallen zijn.

Dit waren de kapiteins; Poelenjee, Ribbens, Mars, van Wijnen, Kievit, Reijne, Ketel, Brink, Kordenoordt en Dekking.

Graag verzoek ik een minuut stilte om onze collegas te herdenken.

Onze vereniging bestaat op dit moment uit 304 leden met een grote verscheidenheid in leeftijd. Van de leden zijn 95 actief varende kapiteins hetgeen een stabiel aantal blijkt. Voor een relatief kleine vereniging wordt onze expertise in toenemende mate gevraagd bij belangrijke actuele onderwerpen en zeer gewaardeerd door de gehele sector. Deze waardering heeft zich o.a. geuit in weer een Ridderorde. Ditmaal voor collega Dave van Dijk die hij in april 2019 in ontvangst mocht nemen.

In het afgelopen jaar is dan ook weer veel werk verzet.

In maart j.l. werd de Wet ter Bescherming Koopvaardij door de Eerste Kamer goedgekeurd wat een grote mijlpaal is na ruim 12 jaar inzet o.a. ook door onze vereniging. Onze piraterijcommissie o.l.v. Kapt. Alex van Binsbergen is nu druk doende met ondersteuning aan het Ministerie van V&J betreffende de invulling van de Algemene Maatregel van Bestuur voor de praktische uitvoering van deze nieuwe wet.

Gedurende de zomermaanden hebben NVKK leden samengewerkt met de Onderzoeksraad Voor de Veiligheid OVV bij het onderzoek van het incident met containerschip MSC Zoe. De OVV heeft de maritieme sector ook bijeengeroepen om te discussieren over oplossingen m.b.t. het verliezen van containers op zee in het algemeen.

Ons symposium met als actueel onderwerp “varen (z)onder cyberdreiging” in oktober trok weer een volle zaal bij College Zeemanshoop en werd als zeer interessant ervaren. Ook op zee hebben krijgen we in toenemende mate te maken met cybercriminaliteit.

We zijn nu aan het nadenken over een onderwerp voor oktober dit jaar.

Onderwerpen zoals problematiek van immigranten op zee, Human Factor in een toenemende gerobotiseerde industrie en toekomst van het Tuchtcollege zijn al voorbij gekomen. Suggesties van de leden zijn natuurlijk altijd welkom.

Dit jaar is de vereniging actief betrokken als lid van de IMO taskforce Global Industry Alliance met als doel het terug dringen van broeikas gassen. Hiermee ondersteunen we de “Greendeal” agenda van de Europese unie ofwel het vergroenen van de maritieme sector. Dit onderwerp zal de komende jaren op de Internationale- en dus ook onze agenda staan.

Het afgelopen jaar stond ook in het teken van nauwere samenwerking met IFSMA en CESMA. De vereniging was vertegenwoordigd bij de IFSMA jaarvergadering in Helsinki en is actief betrokken bij actuele onderwerpen zoals de nieuwe IMO resolutie voor verkeersscheiding stelsels, juridische positie van de kapitein in geval van vluchtelingenopname uit zee en belangrijke veiligheidsonderwerpen, waaronder de human factor in de verregaande gemoderniseerde maritieme sector.

Na het verlies van onze collega en CESMA-secretaris Fred van Wijnen heeft Leo Geenevasen zich enorm ingespannen om de CESMA zaken waar te nemen.

Ook waren Leo en Hans aanwezig bij de jaarvergadering in Antwerpen.

De radiomedische dienst als KNRM maritieme huisartsenpost is nu in een nieuw jasje gegoten, gecertificeerd en door de eerst audit heen met dank aan de vele NVKK collegas die feedback ingebracht hadden via een door de vereniging uitgestuurde enquête.

Op de valreep van het oude jaar heeft Peter van der Kruit de tweede editie van het ‘Legal Handbook Shipmaster’ (Engelse versie) geschreven en onze secretaris Daan Roest heeft de vernieuwde versie op de NVKK site gezet voor commentaar van de leden. Door de snelle veranderingen op Internationaal juridisch gebied was een update van dit handboek hoogst nodig. De 2^e editie zal in maart dit jaar officieel gepubliceerd worden in digitaal format en voor een ieder te downloaden. Een aantal instellingen hebben dit financieel mogelijk gemaakt.

Dit waren de hoogtepunten maar verder zijn er nog tal van andere activiteiten zoals de jaarlijkse herdenkingsplechtigheden, Koopvaardijdiensten maar ook frequente samenwerking met redersvereniging, vakbond Nautilus en contacten met het bedrijfsleven, onderwijs instellingen en overheden die onze expertise en ervaring graag gebruiken.

Goed om toch weer even te memoreren dat al deze activiteiten geheel vrijblijvend gedaan worden met behulp van de kennis en inzet van onze leden.

Ook bijzondere dank aan Henri, die telkens weer een interessante en professionele editie van de Notices verzorgt.

Ik hoop wederom dat we op u kunnen blijven rekenen.

Ik wens u verder een fijne bijeenkomst toe.

Leen van den Ende
Voorzitter



Een gewone Zuid Amerika cruise of hoe een Chinese traditie onze reis om Kaap Hoorn dwars zat.

Deel I: De keuzes van een kapitein op een cruiseschip.

Door Joost Boonstra, bestuurslid NVKK



Foto Wikipedia

We boekten onze reis met de Zaandam in juni 2019, nadat we besloten hadden niet met vliegtuigen door het Zuid Amerikaanse continent te kruisen. Deze reis ging bovendien langs bekende namen als Port Stanley, Punta Arenas, Ushuaia en Kaap Hoorn, de enige kaap die we nog nooit gerond hadden. Voor deze reis had ik een annuleringsverzekering afgesloten, want zolang tevoren een pittig bedrag uit hebben staan leek me toch een risico.

Alle seinen stonden op groen, al was er tijdens carnaval toch sprake van een besmetting met het Corona virus. Bij ons vertrek op 3 maart was er geen negatief reisadvies voor Zuid Amerika en zo vertrokken we met de tot dan toe langste KLM-vlucht naar Buenos Aires. Alles keurig op schema. Argentinië is een gastvrij en vrolijk land. De mensen groeten elkaar hartelijk en iedereen kust er vrolijk op los als de werkdag in de horeca begint. Geen ellenboog groet, zoals onze premier en de RIVM woordvoerder dat proberen uit te leggen.

Na een paar leuke dagen in Buenos Aires konden we inschepen op de Zaandam. Een drukke toestand, want er was ook een Costa cruiseschip aan het embarkeren. Grote mensenmassa's met wel 2 maal zoveel passagiers. Nadat de stromen snel gescheiden waren gingen we gladjes door de douane en de boarding procedures. Een efficiënte industrie, die cruise wereld. Aan boord kwamen we in onze hut op het Navigatie Dek, anders kan natuurlijk niet als oud-gezagvoerder. Een mooie hut met groot balkon wat later toch wel heel fijn bleek te zijn. Als toegift bleven we een nacht over liggen en konden we nogmaals de wal op. Ook hier wordt je geen haarbreed in de weg gelegd, al is de stad op zondagmorgen nog niet echt bruisend, behalve dan misschien bij de geld wisselaar of Ave. Florida. Na een paar uur weer terug naar de Zaandam met een taxi mijn Peso's waren low en de chauffeur wilde

graag US \$\$ want de peso was net weer verder gedevalueerd. Triest in zo'n mooi land en prachtige stad. Na Buenos Aires ging de reis naar Montevideo, een overnight trip. Aldaar en masse de wal op in bussen op de verschillende excursies. Voor ons ochtend in de stad en de lunch met wijnproeverij op het platteland. Een fantastische ervaring en behalve wijn kunnen ze ook een voortreffelijke lunch maken. Geheim waarom we in AH alleen Chileense en Argentijnse wijn vinden: 80 % drinken de Uruguyanen zelf op. Beef en schapen zijn voor de export.

Na Montevideo gingen we eindelijk de zee op richting Stanley. Port Stanley heeft de naam aangepast. De 3300 menselijke inwoners hebben een mooi eiland opgebouwd met fantastische sociale voorzieningen, gratis onderwijs en medische verzorging. De Royal Air Force zorgt voor vluchten 2 keer per week en uiteraard is het Britse leger nog steeds op het eiland. Zij zorgen voor de defensie en foreign affairs. Engelser kan je het niet meer vinden, zelfs niet in Nieuw Zeeland. Er is een mooie postoffice, waar we kaarten en postzegels kochten en meteen verstuurden. Ernaast een uitgebreid museum met de historie van de eilandengroep en natuurlijk veel maritieme zaken. De Zaandam lag ten anker en we werden dus heen en weer naar de wal getenderd. Ook de Hurtigruten, Roald Amundsen, kwam binnen maar die is wel iets kleiner en lag in de binnenhaven langs zij.



Na de Falklands een dag op zee met in het vooruitzicht een trip door Straat Magelhaen, voor we in Punta Arenas aankomen. Alles aan boord verloopt gladjes *'It's Good to Be on a Well Run Ship'*, was de tekst boven een prent van het bekende HAL-zeilscheepje. Een overblijfsel van een HAL verleden thuis in de hal. Tot nu toe lijkt het voor de gezagvoerder een rustige reis, die ook voor hem in Buenos Aires was begonnen.

In Punta Arenas lagen we om 06:00 vast en liepen we als eerste van de gangway. Welkom in Chili. Hier hadden we een excursie voor de hele dag geregeld. Wel doorpoken maar we bezochten het natuurpark Torres del Paine, alleszins de moeite waard en het was ook een fantastisch dag, onze koud weer kleding had in Holland kunnen blijven. In het park veel nationaliteiten en iedereen liep vrolijk in groepjes rond. Geen teken van paniek om een virus, geen maskers en veel omhelzingen. We waren een kwartier voor tijd terug aan boord en na vertrek gingen richting Beagle Channel voor sightseeing. De kapitein waarschuwde wel dat het 2 keer een beetje ruw zou worden als de Zaandam buiten de eilanden zou komen. Terwijl de Zaandam onderweg was en het leven aan boord in avond-modus was, was onze terugkeer naar de hut vroeg. We moesten klaar zijn voor het Beagle Channel bij daglicht. Gedurende de nacht bleef het schip rustig en kregen we niet het voorspelde

geslinger. Bij daglicht werd duidelijk waarom. In plaats van sightseeing in het Beagle Channel hadden we uitzicht op een stad. We lagen op de rede van Pta. Arenas, te wachten op toestemming van de haven om af te meren.

De kapitein kwam al snel op de intercom om te vertellen dat Argentinië om middernacht al zijn Air en Seaports had gesloten. Ook was er contact met de autoriteiten in Chili geweest, hetgeen betekende dat Chili het voorbeeld zou volgen vanaf 12:00 die dag. Daarom waren we 's avonds laat omgedraaid en lagen we om 02:15 op de rede en nu dus te wachten om af te meren, zodra de formaliteiten waren vervuld. Zoveel was duidelijk dat de cruise ten einde was en we zo snel mogelijk van boord moesten. Deze beslissing kwam natuurlijk van het hoofdkantoor in Seattle, in samenspraak met de kapitein. Het begon al duidelijk te worden dat dit het begin zou zijn van een ' totaal andere' reis voor onze collega.

In rap tempo werd elke passagier van gezondheidsformulieren voorzien waarop ook de gemeten temperatuur werd opgeschreven. Iedereen werd verzocht zijn thuisvlucht te regelen en de HAL begreep dat de hele operatie een paar dagen in beslag zou gaan nemen.

Iedereen kon blijven tot de dag van vertrek waarop de passagiers met HAL bussen naar het vliegveld werden gebracht. De 15^e 's avonds gooide de Chileense regering roet in het eten. De haven was niet om 08:00 gesloten maar al om 00:00 uur. We mochten wel de wal op als we dan maar 14 dagen in quarantaine bleven. De gezagvoerder vond dit geen goed plan. Dat gaan we niet doen, dus vertrekken we naar Fort Lauderdale, via San Antonio of Valparaiso voor bunkers en stores. Mochten er door de verlenging van ons verblijf aan boord medicijnen nodig zijn kon men dat opgeven. De cruise was nu echt ten einde en ook Kaap Hoorn was door de slechte communicatie van de Chileenen ons door de neus geboord. Het voordeel was wel dat van alle passagiers de temperatuur was opgenomen en niemand bleek ziek. De 16^e voeren we door de Chileense fjorden om de noord. Een fraai gezicht, diep water en geen geslinger. Op deze reis hadden we nog wel eenmaal een ondiepte waar we bij HW overheen moesten met UKC 2 meter!

Hoewel ons schip vrij was van zieken, bleek dat het niet makkelijk om toestemming te krijgen voor het bunkeren en het laden van de provisie en stores. De kapitein had moeite met het krijgen van informatie, hoewel er dagelijks overleg was met het HAL-hoofdkantoor in Seattle. Bovendien was de mogelijkheid weggevallen om nog in tussenliggende havens van de cruise proviand aan boord te nemen. Kortom, pas de 19^e 's avonds kwam het verlossende woord. We mochten ten anker bij Valparaiso. Uit de gang van zaken bleek duidelijk dat de verhouding tussen schip en wal goed verstoord was door deze pandemie. Air en Sea Ports sluiten heeft grote consequenties en maken het leven van een kapitein er niet beter op.



Foto Joost Boonstra

De 20^e kwamen we aan op de anchorage en de bunkerboot lag al klaar. Zij werd snel vastgemaakt aan BB zijde. Na de gebruikelijke voorzorgsmaatregelen werden slangen aangesloten en oilbooms uitgelegd. Dit onder grote belangstelling van de passagiers die dát nu een uitje vonden. Daarna kwamen twee kleine supply bootjes met hydraulische kraantjes de inhoud van negen containers afleveren. Ook daar weer alle belangstelling, niet alleen voor de vele dozen van een bekend Mexicaans biermerk. Er moesten negen containers uitgeladen worden en alles zonder echt contact tussen de suppliers en de opvarenden. Er ontstond nog commotie vanwege een zeehond die zich had genesteld op de bulb van de bunkertanker. Na zich aanvankelijk fotogeniek opgesteld te hebben vond zij het tijd om te rusten en met een zwaai van de voorpoot bleef ze zo liggen.



Foto Joost Boonstra

In de middag van de 21^e kwam er een einde aan de supply runs en was het tijd anker op te gaan. Nu de zorgen van de kapitein voor het aan boord halen van bunkers en stores weg waren kregen we allemaal gratis wijn bij het eten en geen Chileense! Ik heb het niet gecontroleerd maar de laatste dagen komt er regelmatig Chileense wijn in de hut.

Zondag de 22^e, een zondag op volle zee met vers proviand. Een reden om een gala avond in het vooruitzicht te stellen. Maar helaas werd de dag nét na de lunch ruw onderbroken. De kapitein meldde dat er de laatste dagen meer dan normale ziekmeldingen, 'flu-like symptoms', bij crew en passagiers waren geweest. Iets dat ons nog onbekend was maar de kapitein natuurlijk niet alleen van vandaag wist. Hij moet het met argusogen hebben gevolgd en helaas de beslissing moeten nemen, iedereen per direct in hutisolatie te plaatsen. We bleken na een week toch niet meer zo gezond als toen we uit Pta. Arenas vertrokken. Al snel bleek dat er 43 mensen zich ziek hadden gemeld: 16 passagiers en 27 crew. Dat is niet zo verwonderlijk als je met twee personen in een binnenhutje zit.

De avondmaaltijd zou bij de hut worden afgeleverd. Gezien de voorbereiding voor de gala avond was dat diner met chevisse en chili king crablegs van een kwaliteit die we niet meer zouden krijgen.

De dagen daarna werden door de hutisolatie wel erg eentonig. De HAL stelde wel gratis voor iedere hut een internet- en telefoon package beschikbaar dus communiceren met het thuisfront werd iets makkelijker. Dagelijkse updates van de kapitein gaven aan dat er uitgebreid overleg was tussen schip en het hoofdkantoor in Seattle. Het zou me niet verbazen als er een van de vier bollen speciaal voor maatschappij communicatie is. 24 maart waren er weer meer mensen ziek. En overleg met het hoofdkwartier resulteerde in een speciale HAL-aanpak.

Daar de Eurodam en Oosterdam idle lagen bij San Diego, had de Rotterdam alle medical supplies en medisch personeel overgenomen. De Rotterdam was nu op haar beurt op volle kracht onderweg om ons buiten de territoriale wateren ter hoogte van Panama te ontmoeten en daar dit alles over te zetten. Hiermee zou de zwaar bezette medische staf ontlast worden en kregen we ook Corona testkits aan boord. ETA RdV 26/19:00

De beschreven aanpak werd door de President van de HAL op video aan boord gestreamed. Er was ook een brief van de CMO met alle maatregelen om de besmettings kansen zo klein mogelijk te houden. Zelfs in hut isolatie je handen blijven wassen. Nu waren de hygiënische protocollen voor wat betreft handen schudden al jaren geleden veranderd. Er staan al minstens 12 jaar electronic hand sanitizers bij alle gemeenschappelijke ruimten en eetzaal en iedereen wordt continu verzocht de sanitizers te gebruiken. Dat was het gevolg van de NORO virus uitbraken op diverse cruise schepen die we al jaren kenden.

De 25^e verliep routinematig, een prachtige zeedag en met een lichte slinger op naar de evenaar die we met of zonder Neptunus vannacht zullen kruisen. Dus genieten van de niet onaanzienlijke HAL service, eten op ons balkon, kopje koffie erbij uit de automaat in de hut. Bij onze bediende hadden we snel duidelijk gemaakt dat koffie essentieel was en dus deed Sigid in de dagelijkse schone laundry bag een doosje cupjes.

's Avonds na 20:00 bleek de koers verlegd om de oost. Na later bleek, om in een under cover operatie uit voren bij Manta voor urgente medicijnen: privéjet, landen , inklaren en dan agent met pakje naar een launch. Na aflevering buiten de territoriale wateren ging ieder zijn weg. Er waren dus op kleine schaal toch nog mogelijkheden leek het. En nu weer richting offshore Panama voor het Rotterdam RdV dat nog op de dezelfde tijd bleef staan.

Hier eindigt dit verhaal over de zwerftocht van de Zaandam tijdelijk. De evenementen bleken zich onder toenemende politieke druk steeds vloeibaarder en geheimzinniger te ontwikkelen, want waarom zou je op volle zee een RdV regelen terwijl je 12 uur later gemoedelijk naast elkaar ten anker ligt in een veilige Panama baai?

Wordt vervolgd.



Foto Holland America Line



Maritiem Instituut
Willem Barentsz

Maritieme hbo-opleidingen, cursussen en trainingen



www.miwb.nl

Postbus 26 8880 AA West-Terschelling T 0562 44 66 00

NHL
HOGESCHOOL

NHL Hogeschool. Vergroot je perspectief.

Internationale nieuwsberichten rond het Corona virus

De redactie is zich ervan bewust dat onze lezers het nieuws rond het Corona virus op de voet zullen volgen. Maar: niet alles kan gevolgd worden. Daarom heeft de redactie heel veel internationaal nieuws gescand op mogelijk nog interessante highlights. Onderstaand een selectie.



Photo: Splash 247

Ships are moving, but exhausted sailors are stuck at sea under Corona virus restrictions

From: Costas Paris, The Wall Street Journal, April 8, 2020

Travel restrictions and tight virus controls leave thousands of weary seafarers at sea, fearing they might get infected.

Replacing crews is a complicated operation that involves flying a total of more than 100,000 sailors industrywide around the world every month to connect with ships at far-flung ports. The seafarers often replace crew members who have been at sea for months at a time, with occasional brief breaks on land while containers, iron ore, grains and other goods are loaded and unloaded.

But the widespread travel restrictions countries have imposed to rein back the spread of the coronavirus have made such movement nearly impossible.

"I was supposed to be in Singapore 20 days ago for a three-month journey on a German tanker," said Alejo Ocampo, a first mechanic from the Philippines who is stuck at his home on Luzon island. "I've got a family of seven and I've run out of money."

About a quarter of the world's 1.6 million seafarers are from the Philippines. Other countries such as China, Vietnam, India and Myanmar also have thousands of

seafarers. Operators of container ships, tankers and bulk vessels have been pushing back crew changes since February, when the epidemic engulfed China and dozens of ships were stuck in the waters off ports such as Shanghai and Ningbo, China.

The virus has spread on the idled vessels, and shipping executives fear hundreds of sailors may have been infected. Ship captains are waiting for guidance on what to do with their sick crew members. There have been no reports sailors at sea have died of Covid-19, the disease caused by the novel coronavirus.

"There are currently 1.2 million seafarers out at sea," said Guy Platten, secretary-general of the International Chamber of Shipping, a body representing national maritime associations. "Limitations on crew change have the potential to cause serious disruption to the flow of trade." Mr. Platten said several big operators have suspended crew changes through the middle of April.

Denmark's A.P. Moller-Maersk A/S, parent of Maersk Line, the world's biggest container ship operator by capacity, said last month that several crew members aboard its Gjertrud Maersk vessel had shown coronavirus symptoms while the ship was off the port of Ningbo. The sailors were evacuated several days later and several had tested positive, but the ship is still idle waiting for instructions from Chinese authorities. "We can better protect our seafarers by suspending the exchange of crew, as this lessens the number of social interactions they need to have," a Maersk spokesman said. "Secondly, the rapid changes to global travel pose a risk of stranding seafarers in transit."

The ICS and the IMO are asking governments to designate sailors as essential personnel during the pandemic to ensure they can travel.

With their close quarters, however, ships are regarded as hotbeds for spreading illness, and so countries are unlikely to loosen travel restrictions even though many governments have said it is important to maintain seaborne trade to keep supplies moving. Working ship crews face restrictions at some of the world's biggest ports, effectively trapping many of them on their vessels.

China has banned entry to all foreign nationals. Singapore, Asia's biggest boxship port outside China, approves select crew changes but has banned many inbound flights. The Singaporean government said Friday its Keppel Corp. shipyard is a new cluster for coronavirus cases. India is on a three-week lockdown, and Greece, the world's biggest ship-owning country, has suspended all shore leave and crew changes.

The strain on cargo ships has come as attention in the maritime world has been focused on the fast-spreading cases on cruise ships and the large outbreak on a U.S. Navy aircraft carrier, the USS Theodore Roosevelt. The military ship evacuated some 5000 crewmembers in Guam on Thursday after being docked for a week with at least 114 sailors testing positive for the virus.

"On the surface, trade continues to flow," said Claes Berglund, president of the ECSA. "Below the surface, our crews are being challenged enormously. European shipping has reached a breaking point", he said

Yiannis Sgouras, captain of a Greek-owned supertanker on its way to Houston, said anyone such as port or customs officials coming on board is treated as if they already have the illness. "They have to wear masks and we give them our own gloves after they sanitize their hands", he said. "We keep them at the designated space, stay six-feet apart and ask them not to touch anything. I've seen my share of scary situations after 40 years at sea. But nothing like this panic", Mr. Sgouras said. Executives from nine shipping operators said in interviews that dealing with sick or exhausted crews has become a daily routine. "If one a sailor gets sick, you know others will follow," said a ship manager in Singapore that operates 25 vessels. "You follow the protocol, quarantine them and hope the next port will take them in for treatment. But the

sailing is essentially in peril.”

Meanwhile, the sailors face the potential for several more weeks at sea with no real sign of when they can return home. “After you get used to the fear of getting sick, boredom takes over,” said Alden Torres, a Philippines native and sailor on a dry-bulk vessel sailing from Brazil to Japan. “We do our shifts and then we get together, look at the web when it works, send texts back home and sing. “We sing a lot,” he said.



*De MSC Vega passeert Straat Singapore op 22 maart, met een enkele container aan dek.
Foto Piet Sinke, Maasmond Maritime*

Idle Containership Fleet Appears Set to Hit All-Time Record

From: The Loadstar, By Mike Wackett, April 8, 2020

Idled containership capacity is expected to reach a record high of 3m teu within weeks, in the “worst capacity crisis the industry has ever seen”, according to new data from Alphaliner. With over 250 sailings already withdrawn in the second quarter, the consultant forecasts that the lay-ups will push the idle fleet to a level twice that seen during the 2009 global financial crisis. “No market segment will be spared, with capacity cuts announced across almost all key routes”, warned Alphaliner. “While larger ships will be cascaded to replace smaller units on the remaining strings, carriers will be forced to idle a large part of their operated tonnage. This will affect all size segments in the coming weeks.”

In addition to the main Asia-Europe and transpacific trades, carriers have also reduced capacity on the transatlantic, Latin America, Middle-East, Indian sub-continent, Africa and Oceania routes, as up to a quarter of the world’s population is in lockdown and non-essential retailers shuttered. One carrier source told he expected “many more cancellations” to be announced over the next few weeks.

“We are going to have to anchor a lot of ships, like the airlines have parked their planes”, he said. “Our visibility, for what it is worth, is showing forward bookings from Asia to North Europe down by over 50%, and it could even be worse than that.”

THE Alliance today published details of more blank Asia-North Europe, Asia-Mediterranean and transpacific sailings for May and June, “in response to lower market demand”, including merging loops on the North Europe and Middle East tradelanes and the suspension of a transpacific string. And the wave after wave of cancelled sailings by the alliances is already starting to impact the containership charter market, as carriers rush to offload as much chartered tonnage as possible. Alphaliner said: “For the charter market, contracting demand will mean a rising number of unemployed vessels, with carriers seeking to redeliver tonnage whenever

they can contractually do so, in order to adjust their capacities to the reduced cargo volumes. As a result, charter rates are expected to take a hit, especially in the larger sizes." After a lengthy period of strong demand for charter tonnage, mainly due to the retrofitting of carrier-owned tonnage with scrubber technology, daily hire rates came off their peak last month, with all sectors falling by around 10%. In particular, ships in the very large sizes of 7,500-11,000 teu proved popular with carriers looking for substitute tonnage, hitting five-year highs and often being flagged as "sold out" by containership brokers. However, the global coronavirus crisis has brought a sudden end to the good times for owners in the sector. "Short-term prospects for this segment appear bleak, with more vessels due to join the unemployment queue, while charter rates are expected to nosedive," said Alphaliner.



May will be the worst month

From: Sam Chambers, Splash 247.com, April 7, 2020

CMA CGM, the world's fourth largest containerline, is anticipating May will be the slowest month for box movements across the globe thanks to the coronavirus. The CEO of CMA CGM expects that the situation is going to be tense in May. They are estimating a 30% drop in global shipping, predicting that between 10 to 15 of his approximate 500-ship fleet would go into hot lay-up. The problem is no longer in China, where the factories are running at 100%. It comes from European and American customers. Consequently box volumes would not show much growth around the world through to the third quarter this year. Excessive globalisation should need to be modified.

The crisis will be a catalyst for intra-regional developments, CMA CGM said with production of strategic goods such as health products relocating from Asia. However, CMA CGM is convinced that China will remain more competitive on certain consumer goods, taking televisions as an example. CMA CGM subsidiary CEVA Logistics is in the process of delivering 16m masks from China to France. They had sent ships via cape of Good Hope in both directions from and to Asia and Europe, giving the Suez Canal a miss, to soak up capacity and save costs during the downturn brought about by the spread of coronavirus, a move that has sparked outrage with environmentalists at the extra 3,100 nautical miles sailing time.



Defuse this shipping sector 'timebomb' – lift travel restrictions on seafarers

From: Sam Whelan, The Loadstar, 7 April 2020

Time is running out to lift travel restrictions on seafarers and keep global trade moving, the shipping industry has warned. The International Chamber Shipping called on governments to designate seafarers as key workers and allow them to transit their territories. However, in a bid to stop the spread of coronavirus, ports around the world continue to restrict when crew can disembark, while the collapse in passenger flights has drastically reduced the options for repatriating seafarers, preventing the normal frequency of crew changes.

For example, Japan's recently issued travel ban on the Philippines, as well as more than 70 other countries, includes seafarers and aircrew, according to *Splash247*, and with Filipinos representing some three-quarters of all crew on Japanese ships, a

manpower shortage appears imminent. Wilhelmsen Ship Management is among the many shipowners and managers to defer crew changes, and CEO Carl Schou said it was with “a heavy heart” that he made the announcement last week. “We have bought ourselves a time window – for now,” said Mr Schou. “We should not have to ask the crew for another deferral. This is unacceptable. Much has been said by ITF, ICS and IMO, but we are running out of time. The authorities must make travel ban exemptions for seafarers.”

Maersk said it had suspended all crew changes until 12 May, adding four weeks to its original suspension, and noted the “extraordinarily fast-paced closing of borders and cancellations of airline services.” It said it could better protect seafarers by “reducing the number of social interactions they need to have.”

Meanwhile, the welfare of crews stuck at sea for extended periods, beyond their contracts, has become another industry crisis. Frank Olsen, CEO of Inchcape Shipping Services, said crew logistics services were difficult to arrange in most ports.

“As a consequence, those on board are unable to return home,” he explained. “Crew at home and unable to join a scheduled vessel, struggle without an income, and many are locked-down in their own countries.”

According to Rajesh Unni, CEO of ship manager Synergy Group, it is also becoming increasingly difficult for crew to stock up on fresh fruit and vegetables because of the restrictions on port agents and captains. “This is a time bomb,” said Mr Unni. “Even under normal circumstances, seafaring is stressful and involves long periods of time away from friends and family.” He called for collective managed crew changes at designated ports to tackle the crisis.

Frank Coles, CEO of Wallem Group, argued seafarers were “at the mercy of the owners who don’t want to relieve them, the ports which don’t want to see them, the airlines which don’t want to fly them and the countries that don’t care as long as they don’t come home.”



Seamen fled the ship in attempt to return home. New trend?

From: Mikhail Voytenko, Maritime Bulletin, 5 April 2020

Police intercepted two seamen attempting to flee their ship at Keelung Port, Taiwan, on Apr 4. They’ve been returned to the ship, donned in masks and plastic bags or coats. Both runaways of Myanmar nationality wanted to return home, to Myanmar.

Seems like a naïve act, but what do we know?

Undoubtedly, a lot of dramas and even tragedies, are currently taken place on board of thousands of merchant ships around the world, because of insane virus fight policies. The number of such personal dramas will forever remain unknown, as well as the outcome, except in some cases after they turn into accidents or tragedies. Just imagine a young seaman whose shore leave is long overdue, and who suddenly, lost contact with girlfriend. Or a family man losing his mind out of anxiety, when his family goes off the line for a day or two. Or a young man deprived of woman’s company for months. Situation is becoming almost unbearable if taking into account absolute lack of anything decisive, any timeline or realistic perspective to be relieved anytime soon.

The way the ruling elites deal with this hyped “deadly” flu, is absolutely irresponsible and, more and more so with each passing day, downright criminal.

Video: <https://video.udn.com/news/1173195>

Acting US Navy Secretary Thomas Modly has submitted his resignation

From: BBC/USA, April 8, 2020



The acting secretary of the US Navy has resigned amid uproar over his handling of a coronavirus outbreak on an aircraft carrier.

Thomas Modly fired the USS Theodore Roosevelt's captain after he pleaded for help in a letter leaked to media. Mr Modly apologised on April 6 after it emerged he had called Captain Brett Crozier's actions "naive" and "stupid". The secretary's exit comes a day after US President Donald Trump signalled he might get involved in the dispute. Defence secretary Mark Esper said Mr Modly had "resigned of his own accord". The Pentagon chief said the crew's health and safety were a priority for the department. Army Undersecretary James McPherson is expected to replace Mr Modly.

Capt Crozier was fired last week, and footage of his crew sending him off the warship with applause went viral ... see: <https://youtu.be/zUosuzrY8qg>

Mr Modly flew 8,000 miles on Monday to the Pacific island of Guam*, where the USS Theodore Roosevelt is docked, and berated the crew for having cheered the captain as he left the ship. Mr Modly told the crew what their former captain did "was very, very wrong" and amounted to "a betrayal of trust with me, with his chain of command", according to recordings leaked to US media. "If he didn't think that information was going to get out into the public... then he was a) too naive or too stupid to be the commanding officer of a ship like this," Mr Modly said. "The alternative is he did it on purpose." Amid rebukes from members of Congress, Mr Modly issued an apology the same day, saying: "I do not think Captain Brett Crozier is naive nor stupid. I think and always believed him to be the opposite." Capt Crozier sent a letter to defence officials on 30 March begging for assistance with a coronavirus outbreak on his vessel, which has more than 4,000 crew. "We are not at war. Sailors do not need to die," he wrote, requesting the quarantine of nearly the entire crew.

On Tuesday, Mr Trump said he had no role in Mr Modly's departure, which he described as a "really unselfish" decision. At the same time, the president emphasised Capt Crozier "made a mistake" with the letter, saying: "He didn't have to be Ernest Hemingway." When asked about the controversy on Monday, President Trump told reporters: "You have two good gentlemen and they're arguing. I'm good at resolving arguments." The president said he "heard very good things" about Capt Crozier and did not want his career to be ruined "for having a bad day", but added

that "the letter should not have been sent to many people unclassified". The US Navy is investigating Capt Crozier's actions. Democratic lawmakers in Congress have called for an inquiry into the decision to fire the captain. Former Vice-President and current Democratic presidential front-runner Joe Biden also spoke out. He said Capt Crozier's firing was "close to criminal" and he should have been commended for saying "what had to be said". Over 155 of the aircraft carrier's crew have tested positive for Covid-19. More than 1,000 sailors who have tested negative for the virus are ashore in Guam, quarantining in hotels.

*** Pentagon officials defend \$243,000 cost of Navy secretary's trip to Guam**

Source: USA Today by: Tom Vanden Brook

Top Pentagon officials on Thursday defended the \$243,000 trip acting Navy Secretary Thomas Modly took to visit an aircraft carrier stricken with COVID-19, saying senior military leaders need to have "eyes on" crises as they happen. Modly made the 35-hour trip to Guam, where the USS THEODORE ROOSEVELT is docked, aboard a Gulfstream 550 outfitted for military use. Medical personnel are tending to more than 400 sailors sickened by the coronavirus. Modly visited sailors on the ship and made a 15-minute speech, larded with profanity, that criticized Capt. Brett Crozier, the commander Modly fired for sending a letter to Navy officials seeking help for his crew. Modly ridiculed Crozier as too naive and stupid to lead. Modly at first stood by his remarks, then tried to walk them back with an apology. Because of his possible exposure to coronavirus, he tendered his resignation remotely to Defense Secretary Mark Esper, who accepted. Acting Navy Secretary Thomas Modly's trip to Guam cost more than \$243,000.

At the Pentagon, Air Force Gen. John Hyten, vice chairman of the Joint Chiefs of Staff, defended Modly's decision to take the trip. "If you want to know what's going on in Guam, where I'm standing right now is about the worst place to try to figure that out," Hyten said. "You actually need to talk to folks in the Pacific. And eyes on is always the best way to figure out what's going on."



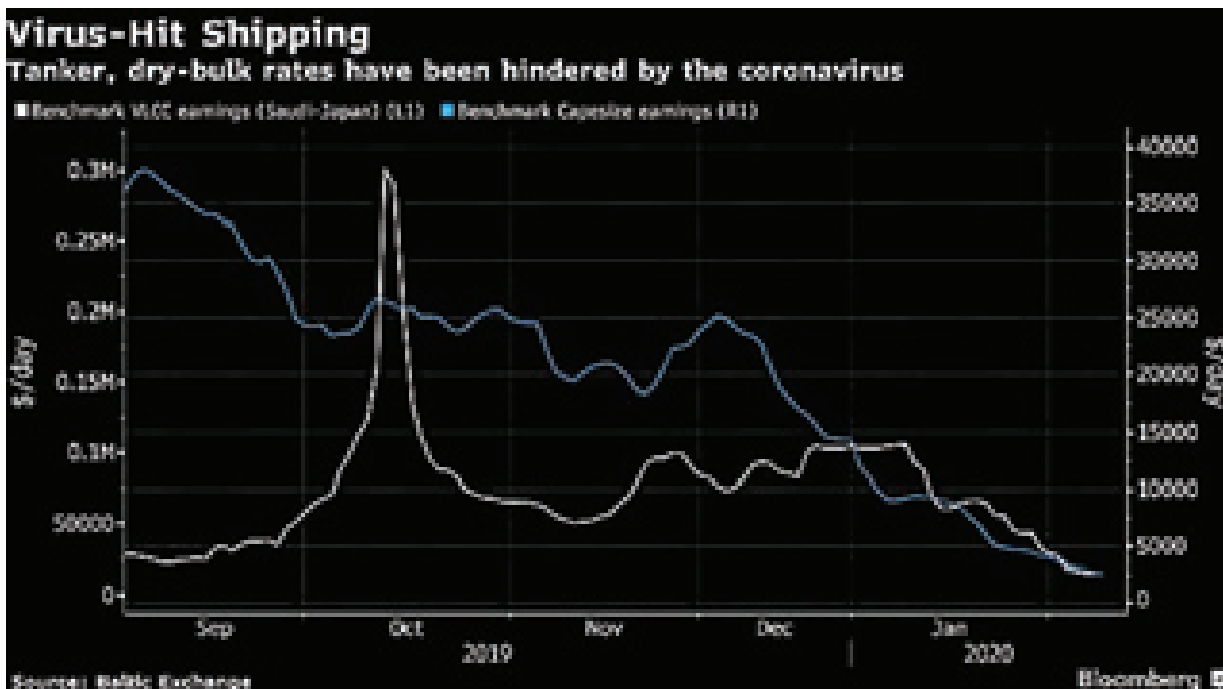
Shipping Gets Smashed by Coronavirus in More Ways Than One

From: Bloomberg Business, Alex Longley and Firat Kayakiran, 10 februari 2020

The shipping industry tends to do badly when Chinese demand disappoints, but the outbreak of the coronavirus has done more than just damage the amount of cargo that needs to be transported.

It's also preventing many owners from making their ships commercially viable.

Giant Capesize carriers that take iron ore and coal to China are now earning less than \$2,600 a day, according to the Baltic Exchange in London. That's a fraction of what they need even to pay their crew, and 93% below a 2019 peak. Supertankers transporting 2 million-barrel cargoes of crude have collapsed about 95% from their high point last year. That's bad enough, but for a big part of the shipping industry the virus is presenting additional woes: many owners urgently need to have their vessels fitted with equipment called scrubbers at shipyards in China. The kit allows carriers to keep legally burning fuel that would save them millions of dollars a year. The coronavirus is preventing such installations, according to DHT Tanker Holdings Ltd., a vessel owner. "Getting people and parts to the yards for installation has been a massive quagmire," because of the outbreak, said Randy Giveans, senior vice president for equity research at Jefferies LCC in Houston.



Nine passengershps at sea with some finding it hard find a port

From: CNBC, 4 April 2020

Of the nine ships, the one getting the most attention is the Carnival-owned *ms Zaandam* which had been at sea for 15 days. Travel experts caution that the longer the passengershps remain at sea, the more negative attention they will attract.

Situation at April 4: Nine cruise ships and nearly 8,000 passengers are stranded at sea as major ports deny access to the vessels as the coronavirus continues to spread.

According to cruise tracker site Cruise Mapper, Holland America-operated *ms Rotterdam*, *Coral Princess*, *ms Arcadia*, *Cunard line’s Queen Mary 2* were still at sea with passengers and crew members on board. the *Queen Mary 2* is currently sailing back to Southampton and currently has 264 guests on board, according to a spokesperson for Cunard North America. “most guests disembarked *Queen Mary 2* in Fremantle, Australia on March 14 and 15. The ship today made a technical stop in Durban, South Africa,” the spokesperson said.

CNBC has reached out to the other cruise lines for comment. Of the nine ships, the one getting the most attention is Carnival-owned *ms Zaandam* which has been at sea for 15 days. So far, four passengers have died while other passengers have displayed flu-like systems. The ship has been denied entry by multiple ports including Cuba, Mexico and Peru. As it makes it way to Florida, Gov. Ron DeSantis has yet to give the ship the green light to dock. “This has been a complex process with teams of people working day and night to coordinate a safe and orderly return to port for passengers and crew, with cruise lines that must follow greatly enhanced protocols and the requirements of governments and health authorities,” said Anne Madison, a spokesperson for trade group Cruise Lines International Association.

Travel experts caution that the longer these ships remain at sea, the more negative attention they will attract. “It’s only contributed to the cruise lines’ woes. The sooner cruise lines can get out of the headlines, the better. Carnival, Royal Caribbean and Norwegian have all delayed sailings until mid-May, creating an enormous cash

crunch for the cruise lines.

Adding to their woes, the stimulus bill passed by Congress left the cruise industry out despite remarks from President Donald Trump that the cruise lines was a prime candidate for financial relief. With no support as of yet from the federal government, Carnival announced a plan to raise \$6 billion in the form of equity and debt, secured in part by some of its massive ships.



Quarantaine



Photo Udimagen.org

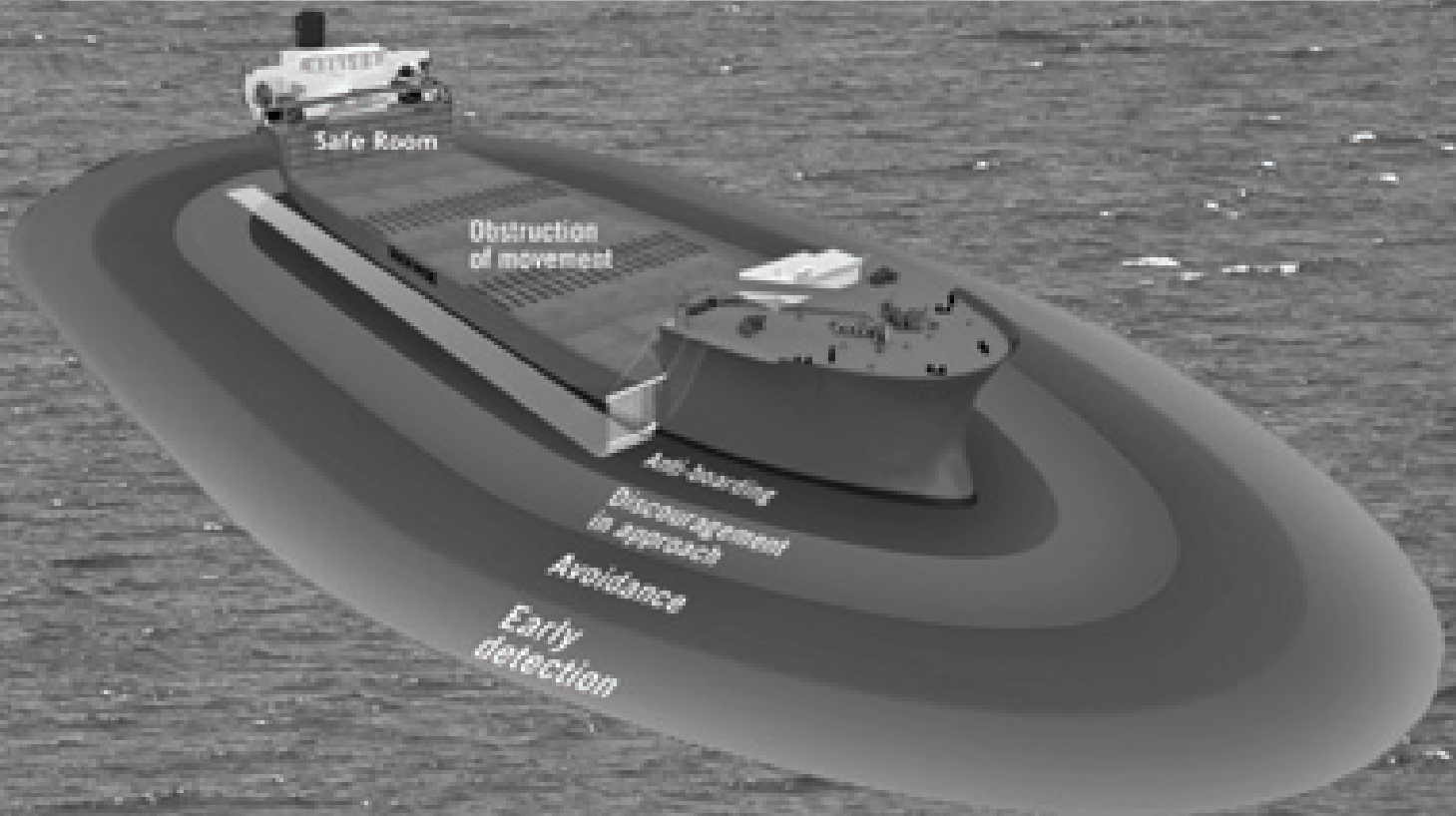
Quarantaine, van oorsprong een medische term, komt uit het Italiaans: *quaranta giorni* (veertig dagen), uit de tijd van de pestepidemie in de 14e eeuw. Toen werden in Venetië alle binnenkomende schepen verplicht om 40 dagen in de haven te blijven liggen en werd de bemanning geacht het schip niet te verlaten. Daarmee probeerden de autoriteiten mogelijke risicobronnen voor verspreiding van ziektes te beperken. Waarschijnlijk is het aantal van 40 dagen overgenomen uit de kerkelijke vastenperiode.





MARITIME SECURITY ALLIANCE
SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

**HET MSA TEAM WENST ALLE KAPITEINS EN BEMANNING
EEN GEZONDE REIS EN BEHOUDEN THUISKOMST**



**SUSTAINABLE
NON-VIOLENT
LEGALLY ALLOWED
USER-FRIENDLY
COST-FRIENDLY**

*The Maritime Security Alliance offers the service
of one single contact for integrated solutions against piracy*

more information at: <http://maritimesecurityalliance.com>

Informatie voor zeevarenden i.v.m. het Corona virus

Veel wordt geschreven over Covid-19. Zó veel informatie, dat men soms door de bomen het bos niet meer ziet. De redactie van Notices to Master Mariners is voor u op zoek gegaan naar relevante informatie die voor u écht interessant en belangrijk kan zijn. Informatiebronnen, die geen toegevoegde waarde geven, zijn weggelaten.

*Opvalt dat de Rijksoverheid i.v.m. Covid-19 in haar lijst met 'cruciale beroepen' het vervoer van goederen niet specifiek vermeldt, maar wél: 'vervoer i.v.m. de voedselketen en transport van brandstoffen'. Koopvaardij wordt niet vermeld, **ondanks dat toch 90% van alle vervoer over zee gaat** (zéker, nu het luchtvervoer fors is afgenomen).*

Maar, de koopvaardij komt wél weer in beeld bij het vluchtelingenprobleem: In de Tweede Kamer wordt voorgesteld passagiersschepen in te zetten als opvang en huisvesting voor vluchtelingen i.v.m. Covid-19.

Omdat iedere organisatie op zijn eigen wijze informatie brengt die door iedere lezer weer anders wordt gelezen, worden onderstaand, na de correspondentie van CESMA en Europese Commissie, de links naar de belangrijkste sites weergegeven, zoveel mogelijk gerangschikt naar bruikbaarheid voor de zeevarende.

Links naar internet sites: Omdat de links vanaf de hardcopy van Notices to Master Mariners lastig in te voeren zijn, wordt geadviseerd de digitale versie van dit blad te raadplegen op de website van de NVKK.

U kunt ook dit document digitaal opvragen bij de redactie van de Notices to Master Mariners. Dat wordt u dan zo spoedig mogelijk toegemaid.



=====
Brief van CESMA aan EU van: CESMA president H. Ardillon (20-03-2020)

Supporting the letters of ICS and ITF to the ILO and the IMO of the UN

Zie: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>



=====
From: EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE d – WATERBORNE (27-03-2020)

Facilitating Crew Changes to keep World trade moving throughout the Covid-19 Crisis

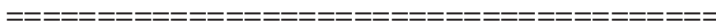
Keeping cargo flow running is important for secure supply chains and vital for public health and the economy. According tot he European Council Guidelines on border management temporary travel restrictions apply to all non-essential travel from third countries tot he EU+ area. This travel restriction includes several exemptions applying inter alia to:

- *Transport personnel engaged in haulage of goods and other transport staff to the extent necessary;*
- *The temporary travel restriction should apply for 30 days. Any possible prolongation of*

this period should be assessed depending on further developments.

Any of the restrictions should not affect seafarers departing from the EU to reach their home countries outside the Schengen zone. Member States are encouraged to act in a harmonised way, some of them apply individual measures on travel restrictions including for access to maritime ports and ship crews' changes. The European Maritime Safety Agency (EMSA) has thereto established a constantly updated webpage: <http://emsa.europe.eu/news-a-press-centre/covid19.html> .

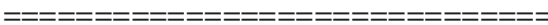
Member States are recommended to take any action to ensure the free movement within the EU of all workers involved in international transport in all transport modes, such as drivers, seafarers, pilots, crew, wagon inspectors, maintenance workers, etc. Member States should as well facilitate the repatriation of seafarers from both EU and non-EU countries.



Radio medische Dienst van de KNRM:

Wat doe je als je midden op zee een vermoeden van een corona-besmetting hebt? Dan bel je de Radio Medische Dienst (RMD) en krijg je een van de vijf artsen aan de lijn die in toerbeurt werken voor deze bijzondere dienst van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). Want bij ziekte of ernstige ongelukken aan boord van een zeeschip of jacht, waar ook ter wereld, kan de kapitein een arts van de RMD kosteloos om een medisch advies vragen.

Kijk op de blog van de RMD: <https://www.knrm.nl/blog/achter-de-schermen/ik-kan-niet-100-uitsluiten-dat-het-geen-corona-is>



International Maritime Organization:

IMO Coronavirus

page: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>

IMO Circular Letter No.4204 and addendums:

IMO Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers : <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Circular%20Letter%20No.4204-Add.4.pdf>

IMO Guidance relating to the certification of seafarers and fishing vessel personnel:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Circular%20Letter%20No.4204%20Add.5%20Rev.1.pdf>

IMO Preliminary list of recommendations for Governments and relevant national authorities on the facilitation of maritime trade during the COVID-19 pandemic:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Circular%20Letter%20No.4204Add.6%20%20Coronavirus%20Covid-19%20Preliminary%20List%20Of%20Recommendations.pdf>

IMO Guidance concerning unforeseen delays in the delivery of ships:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Circular%20Letter%20No.4204-Add.7%20-%20Coronavirus.pdf>

IMO Novel Coronavirus (2019-nCoV):
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/PublishingImages/Circular%20Letter%20No.4204%20%20Novel%20Coronavirus%202019-Ncov%20Secretariat.pdf>

IMO Secretary-General video boodschap 19/03/2020: Tackling COVID-19 – a voyage together: <https://youtu.be/JDu9yvQWhrY>



BIMCO

=====

BIMCO:

Since the first reports of restrictions associated with COVID-19 were received by the BIMCO secretariat, a clear picture slowly emerged: The preventive measures would prove a significant disturbance to all crewing operations, such as:

- If the crew are unable to disembark the ship due to recent port calls, they must stay on board
- If the replacing crew is unable to enter the country for scheduled crew change due to their country of origin, some crew will have to remain on board on mutually agreed extended contracts
- If service engineers are unable to access the ship, they cannot perform their specialised maintenance which could jeopardise the proper function of the ship's equipment

Initially, the restrictions mainly targeted Chinese citizens without even considering whether they had spent several months on board prior to the outbreak. When COVID-19 started local circulation in other countries than China, the restriction regimes gradually changed to include new clusters.

In general, restrictions are either depending on:

- Travel history
- Nationalities

If the restrictions are depending on travel history, it is important to take the following into account:

- Where has the crew been recently and at which ports has the ship called?
- What is the travel history for supernumeraries such as:
 - Cargo superintendents
 - Passengers
 - Accompanying spouses and children
 - Guards – if employed on other ships recently, these itineraries should also be considered

If restrictions are depending on nationalities, it is important to take the following into account:

- What are the nationalities of the crew on board?
- What is the ship’s country of registry?

It is important to keep in mind that even though the incubation period for COVID-19 is generally accepted as being within two weeks, several countries are imposing even longer restrictions.

On the BIMCO-link hereunder, you will find a non-exhaustive lists of imposed restrictions to crew mobility in the ship/shore interface. The information provided is obtained from local agents and available public data and is updated regularly. However, port authorities and port state health authorities can impose or change regimes with little to no notice.

To get the extended information, we kindly refer to BIMCO’s [designated COVID-19 page: https://www.bimco.org/ships-ports-and-voyage-planning/crew-support/health-and-medical-support/novel-coronavirus--implementation-measures](https://www.bimco.org/ships-ports-and-voyage-planning/crew-support/health-and-medical-support/novel-coronavirus--implementation-measures)



=====

ITF interactive world map with country information for seafarers:

<https://www.itfseafarers.org/en/embed/covid-19-country-information-seafarers>



=====

WHO Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships (25-03-2020):

<https://www.who.int/publications-detail/operational-considerations-for-managing-covid-19-cases-outbreak-on-board-ships>

WHO Coronavirus disease (COVID-19) technical guidance: Points of entry and mass gatherings: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/points-of-entry-and-mass-gatherings>

Situation reports: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/situation-reports>

WHO video: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/videos>

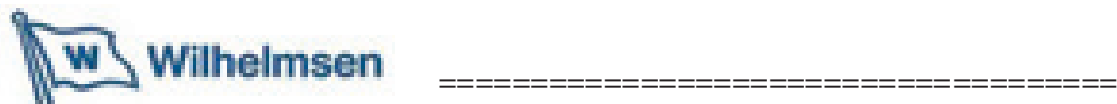
WHO technical guidance: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance>

SAFETY4SEA =====

How coronavirus affects shipping: Everything you need to know

- Corona virus definition
- Principles to reduce the general risk of transmission of acute respiratory infections:
- Recommendations on how to stay protected from the virus
- Industry guidelines
- Corona virus newsfeed
- **Coronavirus Live Map**

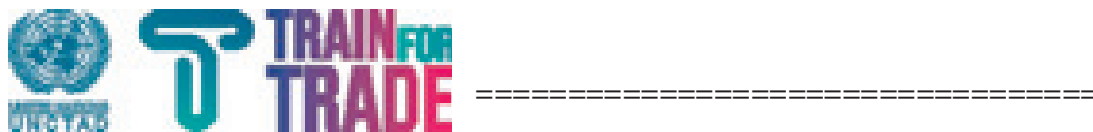
Website: <https://safety4sea.com/cm-how-coronavirus-affects-shipping-everything-you-need-to-know/>



COVID-19 Global Port Restrictions Interactive Map

With the COVID-19 outbreak, ports are imposing various restrictions on vessels and crew. Click on each port or country in the map below to view port restrictions. Map will be updated up to 3 times per day.

Map at: <https://www.wilhelmsen.com/ships-agency/campaigns/coronavirus/coronavirus-map/>



UNCTAD: Port Responsiveness in the fight against COVID-19

- **BEST PRACTICES:** Based on documents received from ports that are part of the UNCTAD TrainForTrade Network. Measures could serve as generic guidelines.
- **RECOMMENDATIONS**
- **CRISIS PROTOCOL:** crisis protocol that can be used as a guide on actions to be implemented in relation to strictly defined crisis levels.
- **OTHER KNOWN HAZARDS**

Website: <https://tft.unctad.org/ports-covid-19/>



HAUGELAND UNIVERSITY HOSPITAL:

MANAGEMENT OF SUSPECTED COVID-19 ON BOARD

This webpage from the Haugeland University Hospital is for officers who are responsible for medical treatment on board ships and mobile offshore units. Its aim is to help them assess, treat and follow up persons who might have Coronavirus disease (COVID-19). Advice about treatment relates to standard medicines and equipment which should be available on board according to international regulations.

The content is provided by the Norwegian Centre for Maritime and Diving Medicine.

Websites: www.covid19atsea.no

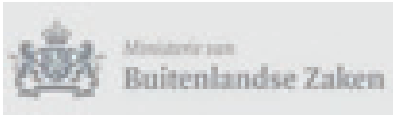
<https://helsebergen.youwell.no/public/1c04449c-efd4-4e54-e322-08d7ca7f5a17/module/1/task/0>



INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING:

ICS Corona virus Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers (pdf-document)

The International Chamber of Shipping (ICS) has issued brand new guidance for the global shipping industry to help combat the spread of the Coronavirus (COVID-19). The comprehensive 22-page document has been produced in collaboration with prominent international bodies including *WHO*, *IMO*, *The European Centre for Disease Prevention and Control (ECDC)*, *The International Maritime Health Association (IMHA)*. Among a raft of measures highlighted in the guidance the document contains advice on managing Port Entry Restrictions, offers practical Protective Measures Against COVID-19 for Seafarers, including an Outbreak Management Plan. The guidance document also provides information around important topics including Port Entry Restrictions, Pre-boarding Screening, Education and what to do in Suspected Cases of Infection. There is also straightforward advice on Hygiene Measures for Seafarers on Ships, Managing High Risk Exposure, Case Handling, Isolation and Cleaning, Disinfection and Waste Management. The guidance also comes with posters which can be printed out and placed onboard ships as well as a Sample Pre-Boarding Passenger Locator Form and a WHO COVID-19 Support and Logistics Supplies List. The guidance document has been designed to support all types of ships which operate in international waters with the most up to date and effective information needed to limit the spread of the Coronavirus. It will be distributed to seafarers through the International Chamber of Shipping's network of national member associations, is free to download. The guidance can be viewed at: [https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/coronavirus-\(covid-19\)-guidance-for-ship-operators-for-the-protection-of-the-health-of-seafarers.pdf?sfvrsn=6](https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/coronavirus-(covid-19)-guidance-for-ship-operators-for-the-protection-of-the-health-of-seafarers.pdf?sfvrsn=6)

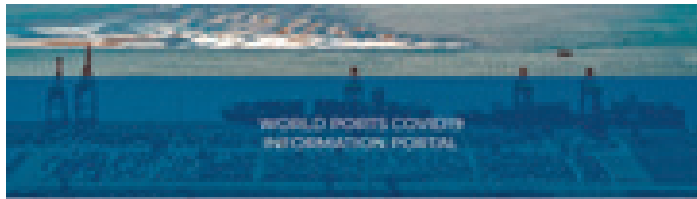


=====

Buitenlandse Zaken app:

Wat de risicogebieden zijn, verandert elke dag, daarom worden bedrijven aangeraden om [de 24/7 Buitenlandse Zaken-app](https://www.nederlandwereldwijd.nl/documenten/vragen-en-antwoorden/reis-app-buitenlandse-zaken) te installeren. Die geeft heel precies met kleuren aan waar men kan reizen.

<https://www.nederlandwereldwijd.nl/documenten/vragen-en-antwoorden/reis-app-buitenlandse-zaken>



=====

World Ports covid-19 information portal

The operation of ports is of vital importance to face the coronavirus (COVID-19) crisis. Ports ensure that the world’s medical supplies, food, energy raw materials, as well as manufactured goods and components vital to the preservation of employment, continue to reach their intended destinations.

In the spirit of international collaboration that drives the World Ports Sustainability Program, this dedicated webpage is designed to help ports worldwide face that challenge. Using the format of frequently-asked questions, they will provide guidance on current best practices, the industry’s collective recommendations to governments as well as regularly updated, useful information.

Underneath information is available at the site:

- FAQ
- What is the current operational status of ports worldwide?
- Where can i find information as a shipowner on port regulations and restrictions?
- Where do i find operational guidance as a port based on global best practice?
- What support should i as a port request from my government?
- What is the economic impact on the global port sector?
- Latest updates

Website: <https://sustainableworldports.org/world-ports-covid19-information-portal/>

You can provide input on your port's response to COVID-19 and contact our experts by email on: covid19@sustainableworldports.org



Van het secretariaat**Nieuwe leden:**

2845	J.M. Bos	ZZP
------	----------	-----

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

27-11-2019	Rotterdam	Jaarlijks concert Korps Mariniers
29-11-2019	Rotterdam	KVMO symposium 'Mare Liberum'
12-12-2019	Haarlem	Nautical Institute symposium
13-12-2019	-	Interview KPMG windmolens op de Noordzee
19-12-2019	Rotterdam	Anchorites
09-01-2020	Amsterdam	NVKK Nieuwjaarsreceptie
10-01-2020	Amsterdam	Brainstormsessie Tuchtcollege v.d. Scheepvaart
15-01-2020	Den Haag	KVNR nieuwjaarsreceptie
23-01-2020	Rotterdam	Overleg Nautilus International
13-02-2020	Rotterdam	Anchorites
27-02-2020	Den Haag	Bestuursvergadering

Activiteitenkalender 2020:

Vervallen -n.o.t.g.	Amsterdam	Symposium Tuchtcollege Scheepvaart
n.o.t.g.	Amsterdam	Algemene ledenvergadering
17 september	Den Haag	Bestuursvergadering
8 oktober	Amsterdam	Symposium

[Data onder voorbehoud]**Overleden leden:**

11-11-2019	C.J. Dekking	Dirkzwager
15-02-2020	H. Planjer	Koraal

***** Aanmelding kandidaat bestuursleden *****

Ons bestuur nodigt kandidaat bestuursleden zich te melden voorafgaand aan de ALV. Het bestuur vergadert een paar keer per jaar en neemt namens de vereniging zitting in overlegorganen met verscheidende organisaties zoals de overheid, het pensioenfonds, goede doelenfondsen, beroepsveldencommissies, zeevaartscholen, redersverenigingen, enz.

Wilt u graag een actieve stem te hebben binnen de vereniging?

Meld u dan aan bij onze voorzitter, Leen van den Ende of de secretaris, Daan Roest.

Kopij voor Notices:

Heeft u (net als Kapitein Boonstra) iets interessants, leuks of opmerkelijks meegemaakt, dat u wilt delen met uw collega's, of wilt u uw mening over een onderwerp geven, neem dan contact op met de redactie.

De redactie is te bereiken via nvkk.notices@gmail.com of nvkk@introweb.nl.

De redactie ontvangt graag kopij voor de Notices.





Elk jaar loodsen we zo'n tienduizenden schepen de Nederlandse havens en Vlaamse havens aan de Schelde in en uit. Aan boord is dan altijd één van onze 450 registerloodsen, omdat na het mijlenwerk op zee, het centimeterwerk in de haven volgt. Ja, de laatste 200 meter van een reis zijn vaak hachelijker dan 5000 mijl op zee. Want hoe loodse je een schip met een lengte van meer dan 300 meter veilig door een complex en druk

bevaren havengebied? Hoe manoeuvreer je in dichte mist of bij windkracht 7? Alleen een registerloods heeft hier de juiste kennis en ervaring voor. De registerloods adviseert de kapitein over de te voeren navigatie. Meer weten over het Loodswezen?

Kijk op www.loodsworden.nl

#OurSeafaringFuture



DAY OF THE
SEAFARER
— 25 JUNE —



2020



FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT