

MOC Informatie voor ship/shore interface gedurende Corona

Vastgesteld in Deltalingq CNBT
(Commissie Natte Bulk Terminals)

Versie 1.0 – 17 maart 2020



Algemene Info:

Actuele informatie is te vinden op de websites van Port of Rotterdam, GGD en Rijkoverheid
<https://www.portofrotterdam.com/nl/scheepvaart/port-health-authority>
<https://www.portofrotterdam.com/nl/scheepvaart/port-health-authority/gezondheidszorg-in-de-haven/melden-infectieziekten>
<https://www.ggdrotterdamrijnmond.nl/nieuws/coronavirus/>
<https://www.rivm.nl/en>

Zeeschepen:

Gele vlag (quarantaine)

In Nederland wordt de MDoH (Medical Declaration of Health) gebruikt om eventuele infectieziekten te melden aan de autoriteiten. In sommige landen wordt gewerkt met een gele (quarantaine) vlag. Dit is in Nederland niet noodzakelijk. Zodra een schip een MDoH heeft ingestuurd en beoordeeld is door de GGD wordt aan de kapitein aangegeven of er extra maatregelen nodig zijn. Wanneer een schip alsnog een gele vlag voert, verzoeken wij dit aan het Haven Coördinatie Centrum door te geven (0031 10 252 1000 of VHF kanaal 11). Deze tekst is eerder door Divisie Havenmeester rond gestuurd.

- 1) Bij afmeren checken op de gele vlag
- 2) Indien "geen gele vlag" schip vrijgegeven voor terminal. De kapitein heeft aan de loods bevestigd dat er geen zieken aan boord zijn. Inmiddels is elk schip VERPLICHT om een MDoH op te sturen voor binnenkomst naar DHMR. Dit was voorheen alleen het geval als er verdachte omstandigheden waren, dit is nu aangescherpt.
- 3) Indien "Wel gele vlag", vooralsnog afstand houden en bevestiging vragen aan loods. Bij twijfel kan contact met loodsdienst of Havenbedrijf opgenomen worden.

<https://www.rivm.nl/nieuws/wat-betekent-gele-vlag>

Deltalinqs:

Bij vragen en opmerkingen zal de Deltalinqs commissie natte bulkterminals (CNBT) secretaris Frank Kasel (Kasel@deltalinqs.nl) optreden als focal point. Gaarne alle bijzonderheden en opmerkingen delen via Frank Kasel.

Operations:

Binnenvaart: ADN controlelijst / Wallaadlosovereenkomst

Bij aankomst / 1e begroeting:

- Kopie certificaat van goedkeuring, betreffende pagina van de scheepsstoffenlijst en de laadinstructie bij voorkeur via UAB, of via email laten uploaden naar de terminal (planning/CCR)
- Met schipper door CCR/jetty-operator telefonisch bijzonderheden als laad- en lossnelheden afstemmen (denk aan aanvangssnelheid, middenfase en eindfase)
- Terminal/CCR kan met deze gegevens voorblad ADN controlelijst "voorwerken"
- Binnenvaarttanker voor de kant (aan boord of op steiger):
 - o Geen hand shake / geen lichamelijk contact
 - o Maak het mogelijk om 2 meter afstand te kunnen houden tijdens het werk.
 - o Eigen schrijfgerei
 - o terminal-steigeroperator zijn deel controlelijst invullen en tekenen , indien mogelijk op steiger / separate ruimte
 - o Wallaadlosovereenkomst invullen/tekenen
 - o schipper zijn deel controlelijst invullen en tekenen
 - o Bij gebruik tablets en portofoons na elk gebruik deze met geschikte desinfectant reinigen
 - o radio-check afspreken (minimaal elke 2 uur, log per schip bijhouden hiervan)
 - o Verwisselen accupack portofoon: locatie bij toegang schip afspreken waar de wal deze neerzet en het schip hierna deze afhaalt (vice versa voor de lege accupack)
- Repetitive checks:
 - o Zoals gebruikelijk bij eerste begroeting interval time afspreken
 - o Duidelijk afspreken dat op afgesproken interval-time:
 - Schip zijn checks conform checklijst zelfstandig doorloopt, deze via portofoon bevestigen compliant met ISGINNT en eventueel via email bevestigen naar terminal CCR.
 - Terminal zijn checks conform checklist zelfstandig doorloopt, deze via portofoon richting schip bevestigen en tevens via email bevestigen naar schip

Algemeen: wees er zeker van dat de vragen uit eigen beoordeling/waarneming beantwoordt worden!

Sla e-mail bevestigingen op in aparte folder voor referentie (voor verificatie bij controles)

Bij vertrek:

- Ladingpapieren, timelogs etc. waar mogelijk digitaal afhandelen middels scannen en mailen.
- Portofoon/overige bescheiden bij afgesproken wisselplaats voor accupack neer laten zetten, andersom kan de wal hier benodigde papieren achterlaten (zorg voor bakje of rugzak oid)
- Aan boord afhandelen zoveel als mogelijk beperken (Indien wel nodig 2 mtr. afstand houden)

In alle gevallen tevens korte notitie (NL-ENG-DUI) overhandigen waarom deze maatregelen getroffen zijn. Deze notitie is niet toegevoegd, opdat die terminal specifiek kan worden opgesteld.

Zeevaart: ISGOTT Ship shore checklist / Operations arrangement

Bij aankomst / 1e begroeting:

- Na plaatsen gangway de Motorola/portofoon neerleggen op einde van gangway, daarna kan de bemanning deze afgeven aan C/O voor overleg waar en hoe invullen van de documenten.
- Ship/Shore checklijst invullen aan boord (=gezamenlijke activiteit tanker/terminal)
 - o Geen hand shake / geen lichamelijk contact
 - o Maak het mogelijk om 2 meter afstand te kunnen houden tijdens het werk.
 - o Eigen schrijfgerei
 - o Checklijst en operations arrangement invullen/tekenen
 - o radio-check afspreken (minimaal elke 2 uur, log per schip bijhouden hiervan)
 - o Bij gebruik tablets en portofoons na elk gebruik deze met geschikte desinfectant reinigen
 - o Verwisselen accupack portofoon: locatie bij toegang schip afspreken waar de wal deze neerzet en het schip hierna deze afhaalt (vice versa voor de lege accupack)
- Repetitive checks:
 - o Zoals gebruikelijk bij eerste begroeting interval time afspreken
 - o Duidelijk afspreken dat op afgesproken interval-time:
 - Schip zijn checks compliant conform ISGOTT conform checklijst zelfstandig doorloopt, deze via portofoon bevestigen en tevens via email bevestigen naar terminal CCR.
 - Terminal zijn checks conform checklist zelfstandig doorloopt, deze via portofoon richting schip bevestigen en tevens via email bevestigen naar schip

Indien email bevestigen niet kan: aparte log bijhouden zowel op schip als in CCR, waarbij zowel op schip als CCR de stuurman/operator dit op een log met tijd, naam en handtekening voorziet.

Algemeen: wees er zeker van dat de vragen uit eigen beoordeling/waarneming beantwoordt worden!

Sla e-mail bevestigingen of log op in aparte folder ter referentie (voor verificatie bij controles)

Bij vertrek:

- Ladingpapieren, timelogs waar mogelijk digitaal afhandelen middels scannen en mailen.
- Portofoon/overige bescheiden bij afgesproken wisselplaats voor accupack neer laten zetten, andersom kan de wal hier benodigde papieren achterlaten (zorg voor bakje of rugzak oid)
- Aan boord afhandelen zoveel als mogelijk beperken (Indien nodig wel 2 meter afstand houden)

- In alle gevallen tevens korte notitie (NL-ENG-DUI) overhandigen waarom deze maatregelen getroffen zijn. Deze notitie is niet toegevoegd, opdat die terminal specifiek kan worden opgesteld.

Q&A:

Q: Ik ben operator en moet aan boord van een schip dat bij ons aan de steiger ligt. Hoe borg ik mijn eigen veiligheid en die van mijn collega's?

A: Via de pre arrival informatie is al een eerste screening gedaan, uiteraard is het verstandig om het directe contact met scheepsbemanning zo beperkt mogelijk te houden. Houd minimaal 2 meter afstand, geef geen hand, maak geen gebruik van voorwerpen van het schip (bijv. pennen) en wees alert; als je merkt dat bemanning ziekteverschijnselen zoals hoesten, snotteren of koorts vertoont, ga dan direct van boord en waarschuw de shiftleader. Het contact wordt dan overgedragen aan de scheepsagent.

Q: I am an operator and have to board a ship that is at our jetty. How do I guarantee my own safety and the safety of my colleagues?

A: An initial screening has already been done via the pre-arrival information, of course it is wise to keep direct contact with ship crew as limited as possible. Keep at a minimum of 2 meter distance, do not shake hands, do not use ship utensils (e.g. pencils) and be alert; if you notice that the crew has symptoms of illness such as coughing, sniffing or fever, disembark immediately and warn your shift leader. The contact will be transferred to the shipping agent.

Disclaimer

Hoewel bij de samenstelling van deze handreiking grote zorgvuldigheid is betracht, aanvaarden de bij de totstandkoming betrokken branches (VNCI, VNPI, VOTOB en Deltalinqs) geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die het directe of indirecte gevolg is van handelingen en /of beslissingen die (mede) gebaseerd zijn op de informatie in deze handreiking