

**OPERATIONEEL PLAN**  
**SEARCH-AND-RESCUE**  
**(OPPLAN-SAR)**



## **INHOUDSOPGAVE**

|                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| VOORWOORD VERSIE 6 .....                                                               | iii |
| AANVULLINGSBLADEN REGISTRATIE .....                                                    | iv  |
| DISTRIBUTIE .....                                                                      | v   |
| LIJST VAN AFKORTINGEN .....                                                            | ix  |
| DEEL A .....                                                                           | 1   |
| 1. DE SAR DIENST .....                                                                 | 2   |
| 2. HET REDDINGSCOÖRDINATIECENTRUM .....                                                | 7   |
| 3. MIDDELEN TEN BEHOEVE VAN DE SAR-DIENST .....                                        | 8   |
| 4. RELATIES MET PLAATSELIJK VERANTWOORDELIJKE AUTORITEITEN .....                       | 10  |
| 5. MEDISCHE EVACUATIE .....                                                            | 11  |
| DEEL B .....                                                                           | 12  |
| 1. HET NOOD-, SPOED-, EN VEILIGHEIDSVVERKEER (NSV-verkeer) .....                       | 13  |
| 2. DE FASEN VAN NOODTOESTAND .....                                                     | 19  |
| 3. SAMENVALLLEN VAN VERANTWOORDELIJKEIDSGEBIEDEN .....                                 | 26  |
| 4. ZOEKGEBIEDEN / ZOEKPLANNEN .....                                                    | 27  |
| 5. BEËINDIGEN OF ONDERBREKEN VAN SAR-ACTIES .....                                      | 34  |
| 6. RADIO MEDISCHE DIENST .....                                                         | 36  |
| 7. DUKONGEVALLLEN .....                                                                | 37  |
| 8. PROCEDURE AANVRAAG LUCHTSTEUN (VERKENNING) PARTICULIEREN .....                      | 38  |
| DEEL C .....                                                                           | 39  |
| BIJLAGE C1: ORGANISATIE SAR-DIENST .....                                               | 40  |
| BIJLAGE C2: JRCC DEN HELDER .....                                                      | 41  |
| BIJLAGE C3: EENHEDEN EN DIENSTEN .....                                                 | 46  |
| BIJLAGE C4: HELIKOPTERS ( <i>ROTARY WING</i> ) .....                                   | 51  |
| BIJLAGE C5: VLIEGTUIGEN ( <i>FIXED WING</i> ) .....                                    | 59  |
| BIJLAGE C6: KONINKLIJKE NEDERLANDSE REDDING MAATSCHAPPIJ .....                         | 64  |
| BIJLAGE C7: ACC SCHIPHOL .....                                                         | 72  |
| BIJLAGE C8: MILATCC .....                                                              | 73  |
| BIJLAGE C9: KORPS LANDELIJKE POLITIEDIENSTEN .....                                     | 74  |
| BIJLAGE C10: ZEEVERKEERSPOSTEN, VERKEERSCENTRALES EN<br>MELDPOSTEN .....               | 76  |
| BIJLAGE C11: SAR-BESCHIKKING .....                                                     | 80  |
| BIJLAGE C12: OVEREENKOMST VOOR DE SAR-DIENST V&W MET DEFENSIE .....                    | 76  |
| BIJLAGE C13: OVEREENKOMST VOOR DE SAR-DIENST V&W MET KNRM .....                        | 78  |
| BIJLAGE C14: SAR-OVEREENKOMST V&W MET DUITSLAND .....                                  | 80  |
| BIJLAGE C15: OPERATIONAL AGREEMENT BETWEEN DUTCH AND GERMAN<br>SAR-ORGANISATIONS ..... | 83  |
| BIJLAGE C16: NCP / FIR .....                                                           | 88  |
| BIJLAGE C17: RMD SAMENWERKINGSOVEREENKOMST, V&W MET KNRM EN<br>KM .....                | 89  |
| BIJLAGE C18: SAMENWERKINGSOVEREENKOMST DKW MET BST .....                               | 94  |
| BIJLAGE C19: OVEREENKOMST NL MET BELGIE OVER TZ/CP .....                               | 97  |
| BIJLAGE C20: INMARSAT C COAST EARTH STATIONS .....                                     | 101 |
| BIJLAGE C21: GMDSS NETHERLANDS SEA AREA A1 .....                                       | 102 |
| BIJLAGE C22: GMDSS SYSTEEM / COSPAS-SARSAT .....                                       | 104 |
| BIJLAGE C23: FREQUENTIES GMDSS .....                                                   | 106 |

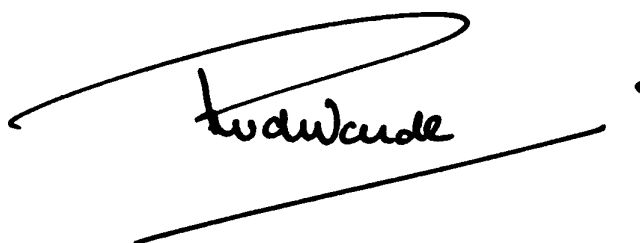
|                                                                                                          |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| BIJLAGE C24: INTERCONNECTIE SCHEMA JRCC DEN HELDER .....                                                 | 108 |
| BIJLAGE C25: JRCC SAR- SITREP/SEARCH ACTION PLAN .....                                                   | 110 |
| BIJLAGE C26: OSC NUMBERED SAR-SITREPS .....                                                              | 114 |
| BIJLAGE C27: SAMENWERKINGSREGELING KWC MET DE DIRECTIE ZEELAND<br>VAN RWS.....                           | 116 |
| BIJLAGE C28: SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHTCENTRUM MET HET<br>GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ROTTERDAM ..... | 120 |
| BIJLAGE C29: SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHT MET DE GEMEENTE<br>DEN HAAG .....                           | 124 |
| BIJLAGE C30: SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHTCENTRUM MET HET<br>GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF AMSTERDAM. .... | 127 |
| BIJLAGE C31: SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHTCENTRUM MET DE<br>KM TE DEN HELDER.....                      | 131 |
| BIJLAGE C32: SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHTCENTRUM MET DE<br>DIRECTIE NOORD NEDERLAND VAN RWS.....      | 135 |
| BIJLAGE C33: AANGRENZENDE RCC'S.....                                                                     | 140 |
| BIJLAGE C34: SAMENWERKINGSOVEREENKOMST J-SAR .....                                                       | 142 |
| BIJLAGE C35: PROTOCOL VOOR HELIKOPTER INZET DOOR DE RADIO<br>MEDISCHE DIENST VAN DE KNRM .....           | 148 |
| BIJLAGE C36 GRIP PROCEDURE .....                                                                         | 149 |

## **VOORWOORD VERSIE 6**

1. In dit operationeel plan *Search-And-Rescue* (OPPLAN-SAR) zijn opgenomen de beschrijving van de SAR-dienst, de beoogde werkwijze en de te volgen procedures. Het OPPLAN SAR vindt zijn oorsprong in artikel 6 van “De regeling inzake de organisatie van de opsporing en redding” van 26 augustus 1994. Daarnaast dient Volume II Mission Co-ordination van de IAMSAR Manual, de International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, als naslagwerk om de procedures te harmoniseren conform internationale richtlijnen.
2. Het OPPLAN-SAR wordt in opdracht van de directeur Kustwachtcentrum beheerd door het Hoofd CCC (Communicatie en Coördinatie Centrum) van het Kustwachtcentrum (KWC), Postbus 10000, 1780 CA Den Helder (telefoon: 0223 658309, fax: 0223 658303, e-mail: [anja.nachtegaal@kustwacht.nl](mailto:anja.nachtegaal@kustwacht.nl)).
3. De inhoud van het OPPLAN (versie 6) is bij ontvangst van kracht. De distributie gaat per cd-rom (PDF file) en het is de bedoeling dat deze geheel wordt uitgeprint zodat een geprint werkexemplaar in de blauwe map opgelegd wordt. De cd-rom kan op interne sites geplaatst worden. Wijzigingen op het OPPLAN-SAR worden bekend gesteld door middel van genummerde versies en verschijnen wanneer zulks noodzakelijk is. Deelnemers in of instanties betrokken bij de SAR-dienst worden verzocht hun wijzigingen en/of aanvullingen in te dienen bij het Hoofd CCC van het Kustwachtcentrum.

Datum van uitgifte: 1 juni 2004.

De DIRECTEUR KUSTWACHT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. van der Woude', is written over a horizontal line.

R. van der Woude  
Kapitein ter Zee

## AANVULLINGSBLADEN REGISTRATIE

Van het invoegen van nieuwe versies wordt aantekening in onderstaande tabel gemaakt. Geadviseerd wordt om de cd-rom geheel uit te printen en in uw blauwe OPPLAN SAR te voegen. Ook kan het PDF file in uw *on line* syteem gevoegd worden.

[illegible]

## **DISTRIBUTIE**

### **EXTERNE DISTRIBUTIE**

#### **Aantal**

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| Aëroclub Zeeland .....                                           | 1  |
| Barend Biesheuvel .....                                          | 1  |
| Belgacom.....                                                    | 1  |
| Bristow Helikopters .....                                        | 1  |
| BST.....                                                         | 1  |
| Centrale Meldpost IJsselmeer (Lelystad).....                     | 1  |
| Centrale Meldpost Waddenzee & Verkeerscentrale (Brandaris) ..... | 1  |
| Centrale Meldpost Oosterschelde (Wemeldinge) .....               | 1  |
| Commissaris der Koningin in de provincie Flevoland.....          | 1  |
| Commissaris der Koningin in de provincie Friesland.....          | 1  |
| Commissaris der Koningin in de provincie Groningen.....          | 1  |
| Commissaris der Koningin in de provincie Noord-Holland .....     | 1  |
| Commissaris der Koningin in de provincie Zeeland.....            | 1  |
| Commissaris der Koningin in de provincie Zuid-Holland .....      | 1  |
| DCC V&W .....                                                    | 1  |
| DGG                                                              |    |
| • Directeur Transportveiligheid .....                            | 1  |
| • Projectleider Noordzee aangelegenheden .....                   | 1  |
| • Nationale nautische verkeersdienstopleiding.....               | 1  |
| Douane                                                           |    |
| • Directeur, t.a.v. hoofd Douane district Amsterdam .....        | 1  |
| • Zeearend.....                                                  | 1  |
| • Visarend .....                                                 | 1  |
| Gem. Dienst Haven- en Marktwezen Den Haag .....                  | 1  |
| • Verkeerscentrale (Scheveningen).....                           | 1  |
| Gem. Havenbedrijf Amsterdam                                      |    |
| • Rijkshavenmeester .....                                        | 1  |
| • Nautische sector West.....                                     | 1  |
| • Verkeerscentrale IJmuiden .....                                | 1  |
| Gem. Havenbedrijf Rotterdam                                      |    |
| • Rijkshavenmeester .....                                        | 1  |
| • Directie Scheepvaart, Regio Hoofd Operaties (Europoort) .....  | 1  |
| • Verkeerscentrale Hoek van Holland .....                        | 1  |
| Grondstation Burum.....                                          | 2  |
| Schreiner Airways Rotary Wing .....                              | 1  |
| KNBRD .....                                                      | 1  |
| KNRM.....                                                        | 46 |
| Koninklijke luchtmacht                                           |    |
| • Staf Tactische Luchtmacht.....                                 | 1  |
| • Luchtmachtstaf, afdeling helikopters .....                     | 1  |
| • MILATCC ( <i>Opsroom</i> , opleiding/instructie) .....         | 1  |

|                                                                                  |    |
|----------------------------------------------------------------------------------|----|
| • Vliegbasis Leeuwarden (Cdt, <i>WingOps</i> , Cdt SAR- <i>flight</i> ) .....    | 3  |
| • Vliegbasis Gilzen-Rijen (VOTC).....                                            | 1  |
| Koninklijke Marechaussee .....                                                   |    |
| • C-brigade Delfzijl, Zoutkamp, Den Helder, IJmuiden, Vlissingen, Terneuzen..... | 6  |
| • C-brigade, C-District Noord-Holland/Utrecht, Zuid-Holland/Zeeland .....        | 3  |
| • C-District Noord .....                                                         | 1  |
| • Hoofd Afdeling Operatiën.....                                                  | 1  |
| Koninklijke marine .....                                                         |    |
| • Verkeerscentrale Den Helder .....                                              | 1  |
| • CMM Den Helder .....                                                           | 1  |
| • Commandant Belgisch-Nederlandse Operationele School .....                      | 3  |
| • Duikmedisch Centrum .....                                                      | 1  |
| • Groep Maritieme Helikopters (Cdt, CS, CVSQ 7, CVSQ 860, OPS) .....             | 5  |
| • Groep Maritieme Patrouille Vliegtuigen (Cdt, CVSQ 320, CVSQ 321, HMS) .....    | 4  |
| • Marinestaf (Afd. Luchtvaart, Juridische zaken, OPS BDZ) .....                  | 2  |
| • GES (fregatten) .....                                                          | 10 |
| • ABNL .....                                                                     | 3  |
| • Staf FREGRON.....                                                              | 1  |
| • Commandant Mijndienst t.b.v. Mijnenbestrijdingsvaartuig Kustwachttaken.....    | 1  |
| • Commandant Mijndienst, bureau Planning en Coördinatie .....                    | 1  |
| • Mijndienst,(MBV's).....                                                        | 10 |
| Korps Landelijke Politiediensten .....                                           |    |
| • AICP.....                                                                      | 1  |
| • Poule coördinator luchtwaarnemers.....                                         | 1  |
| • Hoofd Divisie Ondersteuning .....                                              | 1  |
| • Dienst Luchtvaartpolitie .....                                                 | 2  |
| • P-41 Vlissingen .....                                                          | 2  |
| • P-42 IJmuiden .....                                                            | 1  |
| • P-44 Delfzijl.....                                                             | 1  |
| • P-48 Den Helder.....                                                           | 1  |
| • P-49 Harlingen .....                                                           | 1  |
| • Unit Noordzee .....                                                            | 1  |
| Loodswezen.....                                                                  | 1  |
| Kustwacht Oostende .....                                                         |    |
| • MRCC Oostende .....                                                            | 1  |
| Luchtverkeersleiding Amsterdam .....                                             | 1  |
| Martinair Lelystad .....                                                         | 1  |
| MSCN.....                                                                        | 1  |
| NCC .....                                                                        | 1  |
| NOGEPA.....                                                                      | 1  |
| PKHN, secretariaat.....                                                          | 1  |
| RAC Apeldoorn.....                                                               | 1  |
| RAC Flevoland.....                                                               | 1  |
| RAC Den Haag (Haaglanden).....                                                   | 1  |
| RAC Fryslân.....                                                                 | 2  |
| RAC Gooi en Vechtstreek.....                                                     | 1  |

|                                                                      |   |
|----------------------------------------------------------------------|---|
| RAC Groningen.....                                                   | 1 |
| RAC Haarlem.....                                                     | 1 |
| RAC Leiden.....                                                      | 1 |
| RAC Noord-Holland Noord.....                                         | 1 |
| RAC Purmerend.....                                                   | 1 |
| RAC Rotterdam.....                                                   | 1 |
| RAC Vlissingen.....                                                  | 1 |
| RCC Brussel.....                                                     | 1 |
| Rijkswaterstaat                                                      |   |
| • Directie Noord-Nederland (dienstkring Waddengebied Groningen)..... | 1 |
| • Directie Noord-Nederland (dienstkring Waddenzee-West).....         | 1 |
| • Directie Noordzee .....                                            | 1 |
| • Directie Noordzee (contactpersoon PH-MNZ) .....                    | 1 |
| • HID Directie Noordzee .....                                        | 1 |
| • HID Zeeland.....                                                   | 7 |
| • Noord-Nederland (afd. ANZ) .....                                   | 5 |
| • Calamiteiten Coördinatie Centrum Directie Noordzee .....           | 1 |
| • Scheepvaartdienst Oosterschelde .....                              | 1 |
| • Scheepvaartdienst Westerschelde .....                              | 1 |
| • Verkeerscentrale Vlissingen.....                                   | 1 |
| • Zeeverkeerspost Ouddorp .....                                      | 1 |
| Svitzer Wijsmuller.....                                              | 1 |
| Smit Salvage.....                                                    | 1 |
| Texel Air .....                                                      | 1 |
| Directie Noordzee hoofdafdeling nautische infrastructuur .....       | 1 |
| • Frans Naerebout .....                                              | 1 |
| • Nieuwe Diep .....                                                  | 1 |
| • Rotterdam.....                                                     | 1 |
| • Schuitemgat.....                                                   | 1 |
| • Terschelling.....                                                  | 1 |
| • Vlietstroom.....                                                   | 1 |
| • Waddenzee .....                                                    | 1 |
| Vliegwerk Holland .....                                              | 1 |
| Waker .....                                                          | 1 |
| Wings over Holland .....                                             | 1 |
| Zee verkeersposten                                                   |   |
| • Schiermonnikoog .....                                              | 1 |
| • Ameland .....                                                      | 1 |
| • Texel.....                                                         | 1 |



**INTERNE DISTRIBUTIE KWC****Aantal**

|                                                   |   |
|---------------------------------------------------|---|
| DKW .....                                         | 1 |
| HAO .....                                         | 1 |
| BPPV .....                                        | 2 |
| HPPV .....                                        | 1 |
| CCC .....                                         | 1 |
| UTT .....                                         | 3 |
| Liaison V&W .....                                 | 1 |
| OT-ruimte.....                                    | 1 |
| Administratie .....                               | 1 |
| Bureau communicatie & infra HCATI.....            | 1 |
| NOREX oefencoördinator .....                      | 1 |
| Stafbureau Noordzee Officieren van Justitie ..... | 1 |
| Opleiding.....                                    | 5 |

## **LIJST VAN AFKORTINGEN**

|               |                                                                                             |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| ACC           | <i>Area Control Centre (Amsterdam - Schiphol)</i>                                           |
| ABNL          | <i>Admiraal Benelux</i>                                                                     |
| ACO           | <i>Aircraft Co-ordinator</i>                                                                |
| ADAS          | <i>Action Data System (Kustwacht logging system)</i>                                        |
| AFTN          | <i>Aeronautical Fixed Telecommunication Network</i>                                         |
| AICP          | Afdeling Informatie- en Communicatiecentrum van het KLPD                                    |
| AIP           | <i>Aeronautical Information Publication</i>                                                 |
| ALERFA        | <i>Alert phase</i>                                                                          |
| AOR-E/W       | <i>Atlantic Ocean Region-East/West</i>                                                      |
| ATC           | <i>Air Traffic Control (LVB)</i>                                                            |
| AVB           | Aanvullingsblad                                                                             |
| BST           | Berging en Sleepvaartmij. Theunisse-Okker (op Zeeuwse- en Zuid-Hollandse wateren)           |
| CCC           | Communicatie en Coördinatie Centrum (op het KWC)                                            |
| COSPAS/SARSAT | Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov / Search and Rescue Satellite Aided Tracking |
| CoRT          | Commando Rampterreing                                                                       |
| CP            | Continentale Plat                                                                           |
| CPA           | Centrale Post Ambulancevervoer                                                              |
| CTPI          | Coördinator Ter Plaatse Incident                                                            |
| CZMNED        | Commandant der Zeemacht in Nederland                                                        |
| DCC           | Departementaal Coördinatie Centrum                                                          |
| DETRESFA      | <i>Distress phase</i>                                                                       |
| DF            | <i>Direction finding</i>                                                                    |
| DGG           | Directoraat-Generaal Goederenvervoer                                                        |
| DGL           | Directoraat-Generaal Luchtvaart                                                             |
| DKW           | Directeur Kustwacht                                                                         |
| DKWC          | Directeur van het Kustwachtcentrum                                                          |
| DLP           | Dienst Luchtvaart Politie (vh PLD)                                                          |
| DMC           | Duikmedisch centrum                                                                         |
| DSC           | <i>Digital Selective Calling</i>                                                            |
| EEZ           | Exclusieve Economische Zone (vh NCP)                                                        |
| EZ-AT         | Economische Zaken- Agentschap Telecom                                                       |
| EZ-AT afd TSO | Economische Zaken- Agentschap Telecom afd Toegepast Spectrum Onderzoek                      |
| EGC           | <i>Enhanced Group Call</i>                                                                  |
| ELT           | <i>Emergency Locator Transmitter</i>                                                        |
| EPIRB         | <i>Emergency Position Indicating Radio Beacon</i>                                           |
| ETA           | <i>Estimated Time of Arrival</i>                                                            |
| FIR           | <i>Flight Information Region (ATC) of First Impression Report</i>                           |
| FMCC          | <i>French Mission Control Centre</i>                                                        |
| GBT           | Gemeentelijk Beleidsteam                                                                    |
| GMDSS         | <i>Global Maritime Distress and Safety System</i>                                           |
| GPS           | <i>Global Positioning System</i>                                                            |

|          |                                                                     |
|----------|---------------------------------------------------------------------|
| GRIP     | Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure           |
| HAO      | Hoofd Afdeling Operaties                                            |
| HMR      | Hydro Meteorocentrum Rijnmond                                       |
| IBTN     | Interdepartementaal Beleidsteam Noordzee                            |
| ICAO     | <i>International Civil Aviation Organization</i>                    |
| ID       | <i>Identification</i>                                               |
| IMO      | <i>International Maritime Organisation</i>                          |
| INCERFA  | <i>Uncertainty phase</i>                                            |
| INMARSAT | <i>International maritime satellite</i>                             |
| IOR      | <i>Indian Ocean Region</i>                                          |
| ITU      | <i>International Telecommunication Union</i>                        |
| IVW-DL   | Inspectie Verkeer en Waterstaat – Divisie Luchtvaart                |
| IVW-DS   | Inspectie Verkeer en Waterstaat – Divisie Scheepvaart               |
| JRCC     | <i>Joint Rescue Co-ordination Centre</i> (maritiem en aëronautisch) |
| J-SAR    | Offshore SAR helikopter gevlogen door Bristow                       |
| kHz      | kilo Herz                                                           |
| KLPD     | Korps Landelijke Politiediensten                                    |
| KLu      | Koninklijke Luchtmacht                                              |
| KM       | Koninklijke Marine                                                  |
| KMar     | Koninklijke Marechaussee                                            |
| KNBRD    | Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen        |
| KNRM     | Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij                        |
| KWC      | Kustwachtcentrum                                                    |
| LES      | <i>Land earth station</i> t.b.v. INMARSAT                           |
| LOTT     | Landelijk Organisatie Trauma Teams                                  |
| LUT      | Local User Terminal                                                 |
| MAUW     | <i>Maximum All Up Weight</i>                                        |
| MCA      | <i>Maritime and Coastguard Agency</i> (Engelse Kustwacht)           |
| MCC      | <i>Mission Control Centre</i>                                       |
| MEDEVAC  | Medische evacuatie                                                  |
| MHz      | Mega Herz                                                           |
| MILATCC  | <i>Military Air Traffic Control Centre</i> (Nieuw-Milligen)         |
| MLD      | Marine Luchtvaart Dienst                                            |
| MLZ      | Maritimes Lage Zender                                               |
| MMSI     | <i>Maritime Mobile Service Identity</i>                             |
| MP       | Meldpost                                                            |
| MRCC     | <i>Maritime Rescue Co-ordination Centre</i>                         |
| MSI      | <i>Maritime Safety Information</i>                                  |
| MVKK     | Marinevliegkamp De Kooy (bij Den Helder)                            |
| MVKV     | Marinevliegkamp Valkenburg (bij Leiden)                             |
| NAVTEX   | Navigatie Telex                                                     |
| NCC      | Nationaal Coördinatiecentrum                                        |
| NCP      | Nederlands deel van het Continentale Plat (tegenwoordig EEZ)        |
| NCS      | <i>Network Co-ordination Station</i>                                |
| NM       | <i>Nautical mile</i>                                                |
| NOCR     | <i>Notification of Country of Registration</i>                      |
| NOGEPa   | Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie          |
| NOTAM    | <i>Notice To Airmen</i>                                             |

|        |                                                                                                                |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| NSV    | Nood-, spoed en veiligheids(radio)berichtenverkeer                                                             |
| OCC    | Onderdeels Coördinatie Centrum (Klu Leeuwarden)                                                                |
| OL     | Operationeel Leider                                                                                            |
| OPPLAN | Operationeel plan                                                                                              |
| OSC    | <i>On Scene Co-ordinator</i>                                                                                   |
| OST    | Kuststation Oostende radio                                                                                     |
| PCC    | Provinciale Coördinatie Centrum                                                                                |
| PLB    | Personal Locator Beacon                                                                                        |
| PLD    | zie DLP                                                                                                        |
| POD    | <i>Probability of detection</i>                                                                                |
| POSO   | Periodiek Operationeel SAR Overleg                                                                             |
| RAC    | Regionale Alarm Centrale                                                                                       |
| RBT    | Regionaal Operationeel Team                                                                                    |
| RCC    | Redding Coördinatie Centrum                                                                                    |
| RIB    | Rampen en Incidenten Bestrijding                                                                               |
| RMA    | Radio Medisch Advies                                                                                           |
| RMD    | Radio Medische Dienst                                                                                          |
| ROT    | Regionaal Operationeel Team                                                                                    |
| RWS    | Rijkswaterstaat                                                                                                |
| SAR    | <i>Search-and-Rescue</i>                                                                                       |
| SARIS  | <i>Search-and-Rescue Information System</i> (computer programma)                                               |
| SART   | <i>Search-and-Rescue Radar Transponder</i>                                                                     |
| SCC    | Schelde Coördinatie Centrum                                                                                    |
| SITREP | <i>Situation Report</i>                                                                                        |
| SMC    | <i>Search-and-Rescue Mission Co-ordinator</i>                                                                  |
| SOLAS  | <i>International convention On the safety of Life At Sea</i>                                                   |
| SOW    | Samenwerkingsovereenkomst Ongevallenbestrijding Waddenzee<br>wordt medio 2004 Coördinatie Plan Waddenzee (CPW) |
| SAMIJ  | Samenwerkingsovereenkomst Ongevallenbestrijding IJsselmeer                                                     |
| SPOC   | <i>SAR Point Of Contact</i>                                                                                    |
| SRR    | <i>Search-and Rescue Region</i>                                                                                |
| TZ     | Territoriale Zee                                                                                               |
| VC     | Verkeerscentrale                                                                                               |
| ZVP    | Zeeverkeerspost                                                                                                |
| ZZF    | Zater-, Zon- en Feestdagen                                                                                     |

## **DEEL A**

## **ALGEMEEN**

# **1. DE SAR DIENST**

## **1.1 Inleiding**

In internationale verdragen is vastgelegd dat partijen verplicht worden een opsporings- en reddingsdienst op te richten en in stand te houden. Voor luchtvaartongevallen is dat het op 7 dec. 1944 te Chicago tot stand gekomen verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (ICAO, trb. 1973, 109). Voor scheepvaartongevallen is een en ander geregeld in verschillende in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand gekomen verdragen, waarvan het Internationaal Verdrag inzake Opsporing en Redding op Zee, Hamburg 27 april 1979 (trb. 1980, 181), het meest recent is.

Op basis van deze verdragen werd destijds de Opsporings- en Reddingscoördinatieregeling (Search and Rescue Coördinatieregeling [SARCOR], nr. PJ/S 22619, d.d. 21 april 1983, Staatscourant 1984, 125) opgesteld.

Aanvankelijk nam de minister van Defensie, op verzoek van de beleidsverantwoordelijke bewindspersoon, de minister van Verkeer en Waterstaat, de uitvoering van de verdragsverplichtingen aangaande de opsporing en redding op zich.

Bij beschikking van de minister van Defensie, in overeenstemming met de minister van Verkeer en Waterstaat, nr. C 83/507/005, d.d. 7 februari 1984, werd de Marine Luchtvaartdienst (MLD) van de Koninklijke marine (KM) belast met de volgende taken: het leveren van vliegende eenheden en het exploiteren van een reddingscoördinatiecentrum (RCC). Voor het beschikbaar stellen van het benodigde varende materieel waren de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse

Reddingmaatschappij en de Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot het Redden van Schipbreukelingen verantwoordelijk.

Met de instelling van de Kustwacht en het daarvan deel uitmakend Kustwachtcentrum beschikte de minister van Verkeer en Waterstaat zelf over een civiel coördinatiecentrum voor de Noordzee. Sedert 1988 vervult het Kustwachtcentrum tevens de functie van maritiem en aëronautisch (Joint RCC – JRCC Den Helder) en is het ook belast met de afhandeling van het nood-, spoed- en veiligheidsradioverkeer (NSV-verkeer).

Met het in werking treden van de “Overeenkomst voor de Kustwacht 1995” werd het Kustwachtcentrum ondergebracht bij de KM en is de exploitatie en het functioneren van het JRCC Den Helder sinds 1 juni 1995 de verantwoordelijkheid van de KM.

Het beschikbaar houden van continue op afroep in te zetten opsporings- en reddingmaterieel bleef als voorheen de taak van respectievelijk de MLD en de reddingmaatschappijen. De twee genoemde reddingmaatschappijen zijn gefuseerd tot de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).

Met de instelling van de Kustwacht was de regelgeving, waaronder de SARCOR niet meer in overeenstemming met de feitelijke situatie. De verplichtingen, voortvloeiend uit de betreffende IMO- en ICAO-verdragen voor respectievelijk de maritieme en aëronautisch Search and Rescue, waren voor de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Defensie, aanleiding tot instelling van de opsporings- en reddingsdienst in Nederland, verkort aangeduid als SAR-dienst.

De formele basis voor deze dienst is een geactualiseerde ministeriële beschikking, de Regeling inzake de SAR-dienst 1994, nr. S/J30.098/94 d.d. 26 augustus 1994, Staatscourant 1994, 188 (in dit OPPLAN verder aan te duiden als “SAR-beschikking”. De eerder uitgegeven beschikkingen en de verouderde SARCOR zijn vervallen).

Op basis van art. 6 van de SAR-beschikking (Bijlage C11) is de directeur Kustwacht formeel verantwoordelijk voor het functioneren van de SAR-dienst, de coördinatie van de opsporing en redding (JRCC Den Helder-functie) en het opstellen van operationele procedures in een OPPLAN-SAR.

Daarnaast bestaat, op grond van de artikelen 7, 8 en 9, de mogelijkheid formele overeenkomsten te sluiten met betrokken diensten en partijen. In deze overeenkomsten wordt de beschikbaarheid en inzet van reddingseenheden geregeld. Voor de thans van kracht zijnde SAR-beschikking en een overzicht van de gesloten overeenkomsten wordt verwezen naar Deel C van dit OPPLAN (Bijlages).

Het OPPLAN-SAR is van toepassing op de opsporings- en reddingsactiviteiten in de gebieden, zoals in de SAR-beschikking (bijlage C11) genoemd.

## 1.2 Taken

De SAR-dienst is belast met de opsporing en redding van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, schepen en offshore mijnbouwinstallaties. Daar waar van de Radio Medische Dienst medisch advies wordt verlangd ten behoeve van opvarenden van schepen op zee, wordt door het

Kustwachtcentrum de organisatorische afhandeling daarvan verzorgd. Indien evacuatie noodzakelijk wordt geacht draagt het Kustwachtcentrum de zorg voor de daadwerkelijke inzet van het benodigde materieel (MEDEVAC).

Om deze taken te kunnen uitvoeren beschikt de SAR-dienst, onder verantwoordelijkheid van de directeur Kustwacht, over:

- een gecombineerd maritiem en aëronautisch Reddingscoördinatiecentrum (JRCC Den Helder);
- SAR-eenheden.

Het JRCC Den Helder coördineert alle activiteiten met betrekking tot een SAR-actie.

De SAR-eenheden zijn belast met de daadwerkelijke opsporing en redding onder de coördinerende leiding van het JRCC Den Helder.

## 1.3 Organisatie

De SAR-dienst is mede georganiseerd overeenkomstig de beleidsvisie van de directeur-generaal van het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGL) en van de directeur-generaal van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG) voor respectievelijk de aëronautische en maritieme aspecten (DGL en DGG worden maart 2004 samengevoegd tot Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart). In Nederland is, conform een aanbeveling van het verdrag van Hamburg, gekozen voor een gecombineerde maritieme/aëronautische SAR-dienst. Wat het JRCC Den Helder betreft betekent dit dat de SAR-dienst beschikt over een gecombineerd maritiem/aëronautisch reddingscoördinatie

centrum als onderdeel van het Kustwachtcentrum. Het Communicatie Coördinatie Centrum van het Kustwachtcentrum dient daarom voor wat betreft de operationele uitrusting te voldoen aan de eisen die daaraan door respectievelijk DGG (maritiem-IMO) en IVW/DL (aëronautisch-ICAO) worden gesteld.

Met betrekking tot de SAR hanteert het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij de afhandeling van incidenten de volgende drie beleidsuitgangspunten:

- in eerste instantie dienen er aan boord van het betrokken (lucht)vaartuig voldoende reddingsmiddelen aanwezig te zijn om alle opvarenden te kunnen opnemen;
- in tweede instantie dient er een beroep te worden gedaan op de capaciteit van in de nabijheid van het incident aanwezige scheepvaart (onder coördinatie van het JRCC Den Helder);
- in derde instantie zal een beroep worden gedaan op de aan de wal aanwezige reddingscapaciteit zoals helikopters en reddingboten.

Voor wat betreft de benodigde middelen kan de SAR-dienst te allen tijde beschikken over SAR-eenheden. Voorzover op het gewenste moment inzetbaar zijn de middelen van de in de Kustwacht participerende diensten beschikbaar voor het ondersteunen van SAR-acties. Daarnaast kan de directeur Kustwacht zich verzekeren van de beschikbaarheid van andere middelen.

Op grond van art. 7 van de SAR-beschikking worden vliegende eenheden beschikbaar gesteld door de minister van Defensie na overleg met de minister van Verkeer en

Waterstaat. Daartoe is een uitvoeringsovereenkomst gesloten tussen directeur Kustwacht en de Commandant der Zeemacht in Nederland (CZMNED), waarin de beschikbaarheid en de reactietijden zijn vastgelegd (zie bijlage C12).

Op grond van art. 8 van de SAR-beschikking worden de in Nederland benodigde reddingboten en overig reddingsmaterieel beschikbaar gesteld door de KNRM, een en ander in overleg met directeur Kustwacht. In een overeenkomst met de directeur van de KNRM is de beschikbaarheid nader geregeld (zie bijlage C 22).

Op grond van artikel 9 van de SAR-beschikking kan de directeur Kustwacht, in aanvulling op de in artikel 4 genoemde middelen, zich verzekeren van de beschikbaarheid van andere middelen. Hij kan daartoe met diensten en instanties overeenkomsten afsluiten. Met DGG en BST zijn bedoelde overeenkomst afgesloten.

De leveranciers van SAR-eenheden verplichten zich om op verzoek van het JRCC Den Helder naar beste vermogen te reageren en de gevraagde middelen in te zetten. Zij stellen deze eenheden beschikbaar aan het JRCC Den Helder. De betrokken instanties/diensten zijn zelf verantwoordelijk voor de uitrusting van hun eenheden, de opleidingen en training van de bemanningen en de kwaliteit van uitvoering van de operatie. Het JRCC Den Helder is primair verantwoordelijk voor de keuze van de in te zetten reddingseenheden en de coördinatie van de acties. Voor de werkwijze van het JRCC Den Helder wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van dit Deel A. Meer gedetailleerde operationele procedures worden beschreven in Deel B.



## 1.4 Verantwoordelijkheidsgebieden

### Maritiem gebied

De verantwoordelijkheidsgebieden voor de SAR-dienst zijn omschreven in artikel 3 van de SAR-beschikking. Het maritieme SAR verantwoordelijkheidsgebied van het JRCC Den Helder omvat:

- op zee: het Nederlandse territoriale deel van de Noordzee en de Nederlandse EEZ ;
- op de ruime binnenwateren: de Waddenzee, het IJsselmeer (inclusief de randmeren) en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen.

Voor zover er op de ruime binnenwateren en in zeegebieden die gemeentelijk zijn ingedeeld sprake is van samenloop van verantwoordelijkheden van plaatselijke autoriteiten met die van de directeur Kustwacht, wordt verwezen naar Deel A hoofdstuk 4 en Deel B hoofdstuk 3.

Tussen Duitsland en Nederland is er in dit kader op diplomatiek niveau overleg gevoerd over de grenzen voor het zeegebied tot de buitengrens van de territoriale zee. Dit heeft in augustus 1994 geleid tot een overeenkomst (zie bijlage C14). Daarnaast is overeengekomen dat de grenzen vanaf de buitengrens van de territoriale zee tot aan de landsgrens moeten worden vastgesteld door de betrokken operationele diensten, te weten het MRCC Bremen en het JRCC Den Helder. Deze overeenkomst is geformaliseerd op 7 februari 1997 (zie bijlage C15).

Tussen België en Nederland is eveneens diplomatiek overleg gevoerd over de grenzen van de territoriale zee en het continentaal plat. Dit heeft in 1996 geleid tot een verdrag (zie bijlage C19). In 1998 is de Goedkeuringswet voor dit verdrag in werking getreden. Met

ingang van 1 januari 1999 is deze nieuwe grens van kracht.

### Aëronautisch gebied

De SAR verantwoordelijkheid voor de luchtvaart strekt zich uit over het voor Nederland aangegeven zogenaamde *Flight Information Region* Amsterdam (FIR Amsterdam). Daarnaast heeft Nederland in het noordwestelijke deel van het NCP, in verband met mijnbouwactiviteiten en de daaraan verbonden helikoptervluchten vanuit Nederland, op of beneden de 3000 voet een “*alerting*” taak in het aangrenzend deel van het FIR London. Een en ander is aangegeven op de betreffende kaart in bijlage C16.

### Samenhang maritiem en aëronautisch gebied.

De grenzen van gebieden voor scheepvaart en luchtvaart vormen een complicatie omdat deze niet samenvallen. In een gezamenlijke maritieme/aëronautisch SAR-werkgroep wordt in IMO-verband gewerkt aan harmonisatie van regelgeving waaronder samenvoeging van deze grenzen. Op basis van het Internationaal Verdrag inzake Opsporing en Redding op zee (Hamburg 1979) worden tussen kuststaten bilateraal overeenkomsten gesloten waarin de grenzen van de maritieme SAR-verantwoordelijkheidsgebieden worden vastgelegd. Zodra deze bilaterale overeenkomsten in voldoende mate tot stand zijn gekomen wordt actie ondernomen om in internationaal verband de aëronautische SAR-grenzen gelijk getrokken te krijgen met de maritieme.

## 1.5 Verantwoordelijkheid in het kader van GMDSS

In 1988 werd door de IMO besloten het Internationaal Verdrag betreffende de veiligheid van mensenlevens op zee (*Safety of Life at Sea* [SOLAS] van 1974) op een aantal punten belangrijk te wijzigen.

In de periode tussen 1 februari 1992 en 1 februari 1999 is het *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS) ingevoerd. In 1990 werden de nieuwe verdragsbepalingen door de lidstaten officieel geratificeerd. Voor Nederland zijn de bepalingen van het GMDSS en de daarmee samenhangende uitrustings-eisen opgenomen in het Schepenbesluit en het Vissersvaartuigenbesluit. Het voornaamste verschil met het oude verdrag is dat niet meer het bruto tonnage, maar het te bevaren zeegebied bepalend is voor de uitrustings-eisen van een schip. Het uitgangspunt van GMDSS is dat een SAR-dienst aan de wal en de scheepvaart in de onmiddellijke omgeving van een schip in nood, snel gealarmeerd kunnen worden. Hierdoor kan een doelgerichte SAR-actie met een minimum aan vertraging worden opgestart.

Via GMDSS ontvangen noodberichten zijn niet altijd afkomstig van schepen die zich in het Nederlandse SAR-verantwoordelijkheidsgebied bevinden, maar kunnen ook afkomstig zijn van schepen die zich waar dan ook ter wereld bevinden. Enige voorwaarde voor de ontvangst is dat zij een noodbericht via het *Land Earth Station* (LES) Burum hebben verstuurd. Binnen de IMO is overeengekomen, dat het RCC waar het initiële noodbericht binnenkomt de coördinatie behoudt tot deze kan worden overgedragen aan het RCC dat verantwoordelijk is voor het gebied

waarbinnen het incident zich voordoet. Hierdoor zijn de verantwoordelijkheden van het JRCC Den Helder aanmerkelijk toegenomen.

## **2. HET REDDINGSCOÖRDINATIECENTRUM**

### **2.1 Locatie en inrichting**

Het JRCC Den Helder is een integraal onderdeel van het Kustwachtcentrum. Dit centrum is 24 uur per dag bezet. De vaste wachtbezetting bestaat uit een *duty-officer* drie *watch-officers*. Zo nodig wordt de wachtbezetting uitgebreid. De inrichting en de bezetting van het JRCC Den Helder is in overeenstemming met de daaraan door de verantwoordelijke Directoraten-Generaal (DGG en DGL) gestelde eisen op het gebied van communicatie en deskundigheid. Een overzicht van de beschikbare verbindingen en verbindingsmiddelen wordt gegeven in bijlage C 2.

### **2.2 Taak en werkwijze JRCC Den Helder**

Het JRCC Den Helder is belast met:

- het bewaken van de noodfrequentie voor de scheepvaart (kanaal 16 VHF) en het afhandelen van het NSV-verkeer.
- het bewaken van de noodfrequenties in het kader van het GMDSS, VHF-DSC kanaal 70 en MF-DSC kanaal 2187,5 kHz en verzorgen van het veiligheidsberichten-verkeer via VHF/MF en NAVTEX ;
- het onderhouden van directe verbindingen met de instanties die de noodfrequenties voor de luchtvaart bewaken;
- de ontvangst en verificatie van alarmeringen;
- het alarmeren van SAR-eenheden;

- het waar mogelijk inzetten van ondersteunende eenheden;
- het coördineren van SAR-acties;
- het verstrekken van informatie uit databestanden, bijvoorbeeld MMSI-nummers (*maritime mobile service identity*);
- de registratie, rapportage en evaluatie van SAR-acties;
- het houden van oefeningen, zowel in algemene zin als in het kader van SOLAS *chapter V 7.3*.
- de controle van verbindingen en het signaleren van knelpunten;
- de organisatorische afhandeling van Radio Medisch Advies (RMA);
- het coördineren van de uitvoering van medische evacuaties (MEDEVAC).

Het JRCC Den Helder bouwt een beeld op van de situatie rond het SAR-incident en zorgt dat dit beeld zo actueel mogelijk blijft. Daarom rust op alle bij het SAR-incident betrokken instanties de verplichting het JRCC Den Helder onverwijld op de hoogte te stellen van relevante feiten en ontwikkelingen.

### **2.3 Voorlichting**

De media voorlichting bij SAR is een verantwoordelijkheid van de voorlichter van het Kustwachtcentrum. Er worden uitsluitend feiten en cijfers verstrekt. Bij opschaling van een SAR incident, waarbij een IBTN bijeenkomt te Den Haag, gaat de voorlichting over naar het DCC van V&W.

### **3. MIDDELEN TEN BEHOEVE VAN DE SAR-DIENST**

#### **3.1 Algemeen**

De van toepassing zijnde internationale verdragen vragen om beschikbaarheid van SAR-eenheden zonder nadere specificatie. Zij moeten “*suitably located and equipped for search and rescue*” zijn. Noch aan de aard en het type, noch aan de prestaties worden nadere eisen gesteld. Er worden terzake ook geen aanbevelingen gedaan. Alleen met betrekking tot de beschikbare communicatiemiddelen worden aanwijzingen in het OPPLAN Kustwacht gegeven, bedoeld ter standaardisatie van de verschillende noodfrequenties. De bij het JRCC Den Helder beschikbare communicatie middelen voldoen daaraan.

In Nederland zijn de middelen voor de SAR-dienst onderverdeeld in:

##### **SAR-eenheden.**

Dit betreft alle eenheden die permanent (het gehele jaar, 24 uur per dag) voor het JRCC Den Helder beschikbaar zijn voor het uitvoeren van SAR-acties. Belangrijk kenmerk van SAR-eenheden is dat ze door het JRCC Den Helder rechtstreeks, conform de in een overeenkomst met de betreffende dienst vastgelegde voorwaarden, voor een SAR-actie kunnen worden ingezet. Daarnaast kenmerken SAR-eenheden zich door hun specifiek op de uitvoering van SAR-acties toegesneden uitrusting en een voor die taak opgeleide en getrainde bemanning.

##### **Ondersteunende eenheden.**

Dit betreft alle eenheden die afhankelijk van de omstandigheden kunnen worden ingezet bij SAR-acties. De inzet van ondersteunende eenheden kan door de leverende organisatie

niet permanent worden gegarandeerd en er zijn geen afspraken over beschikbaarheid, reactietijd en alarmering van die eenheden. Inzet is ondermeer afhankelijk van beschikbaarheid van het platform (wel of niet bemand), de alarmeringsmogelijkheid van een bemanning buiten kantooruren, de weersomstandigheden, de beperkingen ten aanzien van vaargebied en dergelijke.

In de overeenkomsten met betrekking tot het beschikbaar stellen van SAR-eenheden (zoals deze op grond van de artikelen 7, 8 en 9 van de SAR-beschikking zijn gesloten) is vastgelegd welke verplichtingen deze autoriteiten op zich nemen met betrekking tot de reddingscapaciteit die zij als leverancier van SAR-eenheden beschikbaar stellen aan de SAR-dienst.

Eenheden van de in de Kustwacht participerende diensten zullen over het algemeen als eerste in aanmerking komen om als ondersteunende eenheid deel te nemen aan een SAR-actie. Dit laat onverlet dat ook overige overheids- en particuliere eenheden, afhankelijk van de situatie en locatie, kunnen worden betrokken bij SAR-acties.

#### **3.2 De beschikbare middelen**

Op grond van bovengenoemde overeenkomsten kan het JRCC Den Helder bij SAR-acties, binnen vastgelegde criteria, altijd beschikken over varende eenheden van de KNRM, DGG/V&W en BST en over vliegende eenheden van de KM.

Daarnaast kan het JRCC Den Helder onder meer gebruik maken van:

- ACC Schiphol en MILATCC;
- offshore industrie (J-SAR);
- buitenlandse (M) RCC's;
- verkeerscentrales en zeeverkeersposten;
- KNRM (niet varende eenheden, zoals b.v de wipperploegen);
- Diensten die binnen het Kustwachtverband participeren;
- andere instanties.

Voor een overzicht van de middelen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen “SAR-eenheden “ en “ondersteunende eenheden”, wordt verwezen naar bijlagen C3 t/m C 10.

Een wereldwijde inventarisatie van SAR-middelen is te vinden in de IMO-publicaties.

### 3.3 Samenwerking

Als gevolg van de geografische ligging van de SAR-helikopterbasis (marinevliegkamp De Kooy bij Den Helder) is de vliegtijd naar het uiterste zuidelijk en noordelijk deel van het Nederlandse SAR-verantwoordelijkheidsgebied in voorkomende gevallen aan de lange kant. In dergelijke gevallen wordt voor die gebieden zo nodig bijstand gevraagd aan de Koninklijke luchtmacht (KLu), dan wel respectievelijk aan de SAR-diensten van België, Duitsland of Engeland.

Voor SAR-vluchten naar incidenten op grote afstand buiten de kust zijn met enkele mijnbouwmaatschappijen afspraken gemaakt voor het maken van tussenlandingen op strategisch gelegen offshore platforms met de mogelijkheid om te *refuellen* met draaiende rotor.

Zowel op de marinevliegkampen De Kooy (**MVKK**) en Valkenburg (**MVKV**) als op de offshore platforms **L7-Q** (Total E&P

Nederland Bv) en **L8-G** (Wintershall Noordzee) zijn elk vijf stuks 10 persoons afwerpbare reddingvlotten direct beschikbaar. Deze vlotten kunnen door de SAR-helikopter worden afgeworpen in noodsituaties waarbij sprake is van grote aantallen drenkelingen.

Ten behoeve van Offshore gerelateerde SAR is de **J-SAR** helikopter beschikbaar. Deze helikopter is gestationeerd op de Luchthaven Den Helder (LDH) en wordt gevlogen door Bristow. Gegevens staan vermeld in bijlage C4.

## **4. RELATIES MET PLAATSELIJK VERANTWOORDELIJKE AUTORITEITEN**

### **4.1 Inleiding**

De Overeenkomst voor de Kustwacht gaat nader in op de relaties met reeds bestaande regelingen. Sedert de oprichting van de Kustwacht en het Kustwachtcentrum is een aantal regelingen getroffen ter voorkoming van vermenging van verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum/JRCC Den Helder enerzijds en die van plaatselijk bevoegde autoriteiten anderzijds. Met name gaat het hierbij om het optreden bij incidenten in delen van het verantwoordelijkheidsgebied die gemeentelijk zijn ingedeeld en/of vallen onder de verantwoordelijkheid van een (rijks)havenmeester.

Om praktische redenen wordt bij deze regelingen onderscheid gemaakt tussen SAR-incidenten enerzijds en andersoortige incidenten anderzijds. In dit hoofdstuk wordt de samenwerking in geval van SAR-incidenten behandeld, andersoortige incidenten buitengaats worden in het Rampenplan voor de Noordzee 2003 behandeld. Voor de ruime binnenwateren gelden in zo'n geval regionale regelingen, zoals de Samenwerkingsregeling Ongevallenbestrijding op de Waddenzee (SOW, wordt medio 2004 CPW, Coördinatie Plan Waddenzee) en de Samenwerkingsregeling voor ongevallenbestrijding op het IJsselmeer (SAMIJ). De relatie tussen het OPPLAN-SAR en de overige plannen bestaat daarin dat zij in veel gevallen in elkaars verlengde liggen, omdat veelal in de eerste fase van een ramp een SAR-actie plaatsvindt.

### **4.2 Verantwoordelijkheden**

In de SAR-beschikking is het verantwoordelijkheidsgebied voor de maritieme SAR omschreven als: de Noordzee (boven de EEZ en de territoriale wateren), de Waddenzee, het IJsselmeer met inbegrip van de randmeren en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen.

In de aanloopgebieden en de gemeentelijk ingedeelde gebieden berust bij alle SAR-incidenten de eindverantwoordelijkheid voor de coördinatie van de SAR-actie bij de directeur Kustwacht. Dit op grond van diens verantwoordelijkheid voor de SAR-dienst.

Bij optreden binnen in de Noordzee gelegen gebieden die gemeentelijk of provinciaal zijn ingedeeld (tot één kilometer uit de kust) geschiedt de uitvoering van SAR onder verantwoordelijkheid van de minister van V&W, maar wordt rekening gehouden met de verantwoordelijkheden van de betrokken autoriteiten op het land.

Bij optreden op de ruime binnenwateren (Waddenzee, IJsselmeer en Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen) geldt dat de directeur Kustwacht verantwoordelijk is voor de SAR-acties. Vergelijkbaar met de positie van de commandant van de brandweer als operationeel leider, heeft de directeur Kustwacht bij de uitvoering van SAR-acties in deze gebieden de operationele leiding onder verantwoordelijkheid van de burgemeester die het opperbevel heeft. Het JRCC Den Helder informeert in een dergelijk geval de plaatselijk bevoegde (bestuurlijke) autoriteiten onverwijld via het RAC.

Om aan deze verantwoordelijkheid inhoud te kunnen geven moet het JRCC Den Helder op de hoogte zijn van alle SAR-incidenten binnen het verantwoordelijkheidsgebied van de directeur Kustwacht. Daarom rust op de plaatselijk bevoegde autoriteit de verplichting het JRCC Den Helder onverwijld te informeren omtrent elk SAR-incident dat te zijner kennis komt.

Een doeltreffende aanpak van een lokaal SAR-incident kan gebaat zijn bij een optimale aanwending van het plaatselijk aanwezige potentieel aan kennis, infrastructuur, personeel en materieel. Het JRCC Den Helder kan daartoe gebruik maken van de bij SAR-acties bekende procedure voor het aanwijzen van een zogeheten *On Scene Coordinator* (OSC). Hierbij delegeert het JRCC Den Helder een aantal van zijn coördinatietaken. De taken van een OSC kunnen in voorkomend geval door een lokale zeeverkeerspost / verkeerscentrale c.q. varende of vliegende eenheid worden uitgevoerd. Voorwaarde is dat de zeeverkeerspost / verkeerscentrale daarvoor beschikt over de benodigde capaciteit en communicatiemiddelen en daadwerkelijk ter plaatse is, dat wil zeggen dat de actie plaatsvindt onder bereik van deze lokale zeeverkeerspost of verkeerscentrale. In Deel B worden de hierop betrekking hebbende procedures beschreven.

## **5. MEDISCHE EVACUATIE**

Naast het opsporen en redden van drenkelingen heeft het JRCC Den Helder de verantwoordelijkheid voor de organisatorische afhandeling van de hulpverlening aan opvarenden van schepen die medische bijstand behoeven. In dit kader kan op advies

van de RMD van de KNRM een arts worden overgebracht en/of evacuatie van de betrokken patiënt plaatsvinden. Voor deze MEDEVAC kan gebruik worden gemaakt van een SAR-helikopter, een reddingboot of een ander geschikt middel, al naar gelang het verzoek van de RMD en de omstandigheden, zoals medische status van de patiënt, afstand, meteorologische omstandigheden en vereiste spoed. Voor procedures wordt verwezen naar Deel B, para 6 en 7, voor de betreffende samenwerkingsregeling wordt verwezen naar bijlage C17.

De Offshore industrie gebruikt voor medische evacuatie de Offshore SAR helikopter, de J-SAR, tenzij de offshore back-up arts anders beslist. Bijv. als de aanwezigheid van een arts noodzakelijk wordt geacht aan boord van de helikopter, dan wordt de SAR helikopter van de KM ingezet.

## **DEEL B**

## **PROCEDURES**



## **1. HET NOOD-, SPOED-, EN VEILIGHEIDSVVERKEER (NSV-verkeer)**

### **1.1 Inleiding**

Nederland heeft op grond van internationale verdragen de verplichting tot het bewaken van de radiofrequenties bestemd voor het NSV-verkeer en het afhandelen van de daarop gepleegde berichtgeving. Deze taak is opgedragen aan het Kustwachtcentrum.

#### ***Global Maritime Distress And Safety System***

Het GMDSS is geïmplementeerd in de periode 1992-1999 en op 1 februari 1999 wereldwijd van kracht geworden (zie [deel A, para 1.5](#)). Dit is een “*ship to shore*” - systeem, waarbij de alarmering door schepen in nood wordt ontvangen door stations aan de wal en schepen in de nabijheid, ongeacht de positie waar de noodsituatie zich voordoet. Hierbij wordt gebruik gemaakt van satellieten en digitale zend- en ontvangstsystemen, zoals het Digital Selective Calling (DSC)-systeem. Het GMDSS is primair bedoeld voor het afhandelen van noodverkeer op zee. In het GMDSS worden 4 verschillende zeegebieden onderscheiden:

- zeegebied A1: een gebied binnen telefoniebereik van tenminste één VHF-kuststation, waarin een continue ontvangst van DSC-alarmering is gegarandeerd.
- zeegebied A2: een gebied, met uitzondering van A1, binnen telefoniebereik van tenminste één MF-kuststation, waarin een continue ontvangst van DSC-alarmering is gegarandeerd.
- zeegebied A3: een gebied, met uitzondering van A1 en A2, binnen bereik van een INMARSAT-satelliet, waarin continu een alarmering mogelijk is.
- zeegebied A4: overige gebieden.

Nederland heeft binnen haar SAR-verantwoordelijkheidsgebied een A1-gebied (VHF-bereik) en een A2-gebied (MF-bereik) ingesteld. Het NSV-verkeer wordt in deze gebieden door het Kustwachtcentrum/JRCC verzorgd. Het centrum verzorgt de uitzendingen van veiligheidsberichten voor het Nederlands deel van de Noordzee. Daarnaast worden voor Duitsland in de Duitse Bocht, op verzoek van het MRCC Bremen, de nood- en spoedberichten via NAVTEX uitgezonden, op verzoek van MLZ Cuxhaven de navigatieberichten en wind- en stormwaarschuwingen op verzoek van de *Deutsche Wetterdienst*.

Vanaf 1 februari 1999 moeten alle conventieschepen volgens GMDSS zijn uitgerust. Voor vissersschepen gelden aangepaste voorschriften. Het beleidsverantwoordelijke ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft, op grond van een IMO-resolutie, aangegeven dat VHF kanaal 16 tot 1 februari 2005 zal worden beluisterd door het JRCC Den Helder. Het is mogelijk dat op aanraden van IMO het uitluisteren gecontinueerd wordt na 1 februari 2005. Het JRCC Den Helder reageert op:

- a. alarmeringen vanaf schepen door middel van GMDSS-apparatuur;
- b. alarmeringen vanaf schepen door middel van VHF kanaal 16 (oud systeem);
- c. alarmeringen via andere methoden, zoals bijv. via INMARSAT-M (niet GMDSS)

Alarmering vanaf schepen door middel van GMDSS-apparatuur wordt gedaan door middel van:

- Digital Selective Calling (DSC);
- INMARSAT A, B, C, en Fleet-F77;
- EPIRB's en PLB's (406 MHz, 243 MHz, 121.5 MHz).
- INMARSAT E (noodradiobaken, EPIRB).

## **Luchtvaart**

Alarmering vanaf luchtvaartuigen wordt gedaan door middel van noodberichten via:

- de in gebruik zijnde werkfrequentie met de luchtverkeersleiding;
- 121.5 MHz;
- 243.0 MHz;
- het transponder systeem, code 7700.

Alarmering vanaf luchtvaartuigen door middel van noodradiobakens :

- ELT's (406 MHz, 243 MHz, 121.5 MHz).

## **Scheepvaart ruime binnenwateren<sup>1</sup>**

Voor de procedures en werkwijze ten aanzien van het noodverkeer bestaat er voor het JRCC Den Helder geen onderscheid tussen zee en ruime binnenwateren. Het JRCC Den Helder reageert ten aanzien van alarmeringen op dezelfde wijze. Echter de scheepvaart die op de ruime binnenwateren vaart heeft meestal niet de beschikking over GMDSS-apparatuur. Het noodverkeer wordt afgehandeld via de VHF. De veiligheidsberichten worden op de ruime binnenwateren verzorgd door de betreffende verkeerscentrales (zoals Centrale Meldpost Waddenzee, Centrale

Meldpost IJsselmeer en Centrale Meldpost Wemeldinge).

## **1.2 Procedures JRCC Den Helder**

### **1.2.1 Luisterwacht kan. 16 VHF**

Op deze nood- en oproepfrequentie wordt door het JRCC Den Helder onafgebroken uitge-luisterd. De afwikkeling van het noodverkeer en de communicatie met de SAR-eenheden en/of scheepvaart die assistentie verlenen bij het incident vindt via het JRCC Den Helder plaats. Het JRCC Den Helder bepaalt of het noodverkeer weer kan worden opgeheven.

### **1.2.2 DSC**

Het Nederlands SAR-verantwoordelijkheidsgebied kent volgens het GMDSS een zeegebied A-1 en A-2. Op het JRCC Den Helder worden kanaal 70 VHF (DSC) en de MF frequentie 2187.5 kHz (DSC) continu bewaakt.

### **DSC VHF kanaal 70**

Noodberichten op deze frequentie activeren een alarmsignaal op het Kustwachtcentrum. Tevens verschijnt er een waarschuwing op een scherm en kan het bericht worden gelezen en geprint. Van het ontvangen bericht wordt een bevestiging van ontvangst (acknowledge) gegeven, waarna het JRCC Den Helder de SAR-actie start. Hierna wordt op kanaal 16 VHF het noodverkeer verder afgehandeld volgens de procedure als beschreven bij kanaal 16 VHF.

### **DSC MF 2187.5 kHz**

De procedures zijn gelijk aan die welke gelden voor DSC kanaal 70 VHF, met dien verstande dat het noodverkeer verder wordt afgehandeld op de MF frequentie 2182 kHz.

<sup>1</sup> onder de ruime binnenwateren wordt verstaan: het IJsselmeer (inclusief de randmeren), de Waddenzee en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren.

### 1.2.3 INMARSAT

Voor de ontvangst van maritieme satellietcommunicatie (Inmarsat-A, -B, -C, mini C M, mini M en Fleet F) beschikt Nederland over het grondstation te Burum (het *Land Earth Station* = LES Burum). Het JRCC Den Helder is het geassocieerde RCC voor dit grondstation. Dit houdt in dat al het door LES Burum ontvangen maritieme noodverkeer rechtstreeks en automatisch (zonder tussenkomst van een LES operator) naar het JRCC Den Helder wordt doorgezonden. Alleen Inmarsat A, B, C en Fleet F77 vallen onder het GMDSS.

Het LES Burum heeft als verzorgingsgebied voor Inmarsat - C (nood)berichten de *Atlantic Ocean Region-East* en *-West* (AOR-E/W); voor INMARSAT-A, -B en Fleet F77 (nood)berichten de *Atlantic Ocean Region-East* en *-West* en de *Indian Ocean Region (IOR)*. LES Burum is tevens een grondstation voor Inmarsat-T-C ten behoeve van LES Perth (station 22). Dit betekent dat JRCC Den Helder optreedt als geassocieerd RCC voor dit grondstation voor de gebieden AOR E/W. Voor het INMARSAT dekkingsgebied wordt verwezen naar bijlage C20.

#### Inmarsat-A\*

Met Inmarsat-A beschikt men over mogelijkheden voor gebruik van spraak of telex. Er is hier sprake van een dialoogverbinding (direct vraag en antwoord). Schepen die in nood verkeren en per Inmarsat-A met het JRCC Den Helder zijn doorverbonden - via het LES Burum -, behoren conform de geldende procedures mondeling of per telex direct op te geven:

- naam schip, roepletters en Inmarsat identificatie (ID);
- positie;
- aard van het noodgeval;
- aard van de gevraagde hulp.

Het JRCC Den Helder zal in een dergelijk geval actie ondernemen in de vorm van het opstarten van een SAR-actie.

Indien de opgegeven positie niet in het Nederlandse SAR-verantwoordelijkheidsgebied ligt, wordt het bericht doorgegeven aan het desbetreffende RCC in dat gebied. Tot het moment dat het daarvoor benaderde RCC kenbaar maakt dat men de afhandeling van het incident heeft overgenomen, blijft het JRCC Den Helder verantwoordelijk voor de coördinatie.

\*Inmarsat-A wordt uitgefaseerd per december 2007.

#### Inmarsat-B

Idem als bij Inmarsat-A. Inmarsat-B is de digitale vervanger van het Inmarsat-A. Het verschil tussen de beide systemen is dat er bij Inmarsat-B gebruikt wordt gemaakt van digitale technieken. De gehanteerde procedures zijn identiek.

#### Inmarsat-C

Het Inmarsat-C systeem maakt uitsluitend gebruik van *Store-and-Forward* telexverkeer. Bij ontvangst van een Inmarsat-C noodbericht zal het JRCC Den Helder het schip een *Acknowledge* sturen en om nadere bijzonderheden vragen. Indien de positie van het schip binnen het eigen verantwoordelijkheidsgebied is gelegen zal het JRCC Den Helder trachten tevens verbinding te krijgen via de conventionele communicatiemiddelen en/of een SAR-actie opstarten. Ligt een positie buiten het eigen verantwoordelijkheidsgebied dan wordt door het JRCC Den Helder het voor dat gebied verantwoordelijke RCC ingelicht en wordt de SAR-actie overdragen. Zolang de SAR-actie niet is overgedragen blijft het JRCC Den Helder verantwoordelijk.

#### Inmarsat-E

Zie 1.2.4 Noodradiobakens.

### 1.2.4 NOODRADIOBAKENS

*Emergency Position Indicating Radio Beacons* (EPIRB's), *Emergency Locator Transmitters* (ELT) en *Personal Locator Beacons* (PLB) zijn "last resort" middelen. Dit zijn middelen die slechts gebruikt zullen worden als alle andere middelen hebben gefaald of onbruikbaar zijn geworden. De door een EPIRB/ELT/PLB uitgezonden signalen worden ontvangen door satellieten van het COSPAS/SARSAT-systeem. Het COSPAS-SARSAT systeem maakt gebruik van polaire en geostationaire satellieten. De polaire satellieten zenden de signalen door naar een *Local User Terminal* (LUT) waar de positie door middel van Doppler berekeningen wordt bepaald. De geostationaire satellieten kunnen geen positie doorgeven tenzij het bakens met een plaatsbepalingssysteem is toegerust. De noodradiobakens alarmeringen in het Nederlandse SAR-verantwoordelijkheidsgebied worden binnen het COSPAS/SARSAT-systeem verzorgd door het *French Mission Control Centre* (FMCC) Toulouse in Frankrijk. Het FMCC verwerkt de gegevens en stelt vast in wiens verantwoordelijkheidsgebied de berekende positie van het bakens zich bevindt. Het MCC informeert vervolgens het verantwoordelijke RCC.

Het JRCC Den Helder is voor Nederland aangewezen als SAR *Point of Contact* (SPOC) binnen het COSPAS/SARSAT-systeem. Dit betekent dat het JRCC Den Helder direct identificatie informatie (MMSI-gegevens, Maritime Mobile Service Identity) moet kunnen verstrekken over Nederlandse schepen en vliegtuigen en de daarop geplaatste zend- en ontvangapparatuur, waaronder noodradiobakens.

Daarnaast worden alle, waar dan ook ter wereld ontvangen, noodradiobaken-

uitzendingen met een MMSI uit Nederland in de vorm van een *Notification of Country of Registration* (NOCR), doorgezonden naar het JRCC Den Helder.

We onderscheiden noodradiobakens welke uitzenden op:

- 121,5 MHz;
- 243.0 MHz;
- 406.0 MHz.

Bij een 406 MHz EPIRB (maritiem) wordt een identificatie in de vorm van een landencode en een serienummer van het apparaat of een landencode en een MMSI-nummer meegezonden. Aan de hand hiervan kan worden achterhaald welk schip de uitzending heeft gedaan, de wijze waarop dit bakens is geactiveerd (handmatig of automatisch) en of het bakens is uitgerust met een 121.5 MHz signaal. Vliegtuigen maken geen gebruik van een MMSI-nummer maar hebben een ICAO *aircraft identity code*. De 121.5 MHz en 243.0 MHz bakens zijn ook door de verkeersleidingscentra en vliegtuigen te ontvangen. Vliegtuigen melden de ontvangst van dergelijke signalen aan het verkeersleidingscentrum waarmee ze verbinding hebben. Deze verkeersleidingscentra zijn in staat te peilen op de 121.5 MHz. Vervolgens worden deze meldingen doorgegeven aan het KWC.

Een INMARSAT-E EPIRB is uitgerust met een *Global Positioning System* (GPS) -ontvanger. Uitzendingen worden door INMARSAT satellieten ontvangen en via een LES naar een Inmarsat-E gelieerd (M)RCC doorgezonden.

## Noodradiobaken-Procedures.

### (1) Bakens werkend op 406.0 MHz

Deze uitzendingen worden gerapporteerd door het FMCC.

#### 1) Positie en ID is gegeven:

- Positie is gelegen binnen het Nederlandse SRR:
  - radionoodverkeer instellen (aankondigen op DSC en het bericht uitspreken op de noodfrequentie en eerste bericht via NAVTEX);
  - SAR-actie opstarten;
  - naam en roepnaam van het schip of luchtvaartuig opzoeken via MMSI-bestand, EZ/AT vergunningenbestand of het betreffende SPOC contacten;
  - aan de hand van de Lloyds database en het databestand van de ITU vaststellen over welke communicatiemiddelen men beschikt aan boord van het schip;
  - indien positie dicht onder de kust is gelegen de afdeling TSO, Toegepast Spectrum Onderzoek, van EZ/AT per telexbericht over de melding informeren (ten behoeve van het peilen van de uitzending).
- Positie is gelegen buiten het Nederlandse SRR:
 

In dit geval wordt het verantwoordelijke (M)RCC per fax-, telefoon- of telexbericht hierover geïnformeerd. Het JRCC Den Helder zal zelf de coördinatie behouden tot het betrokken RCC de coördinatie overneemt.

#### 2) Positie is **niet** en ID is **wel** gegeven:

- naam en roepnaam van het schip of luchtvaartuig opzoeken via MMSI-bestand, EZ/AT vergunningenbestand of het betreffende SPOC contacten;
- aan de hand van de Lloyds database en het databestand van de ITU vaststellen over welke communicatiemiddelen men beschikt aan boord van het schip;
- een “*communications search*” instellen (eigenaar/rederij / agent / havens / AID etc.);
- radio-noodverkeer instellen;
- SAR-actie opstarten indien na de *communications search* een ruwe (benaderde) positie wordt verkregen.

#### 3) Positie en ID is **niet** gegeven:

- volgende passage satelliet afwachten;
- wanneer FMCC na volgende passage wel met positie komt dan handelen als onder a.1 of a.2.

### (2) Bakens werkend op 121.5 MHz en 243.0 MHz

#### a. Indien gerapporteerd door het FMCC.

##### (1) Positie is gegeven:

##### a) Nederlandse SRR en op zee:

- radio-noodverkeer instellen (aankondigen op DSC, bericht uitspreken op de nood-frequentie en eerste bericht via NAVTEX);
- SAR-actie opstarten;
- indien positie dicht onder kust is gelegen afdeling TSO van EZ/AT per telexbericht over de melding informeren (ten behoeve van het peilen van de uitzending);
- -eventueel peilmogelijkheid gebruiken van reddingboten van de KNRM.

(2) Nederlandse SRR en niet op zee:

- Afdeling TSO van EZ/AT inlichten ben behoeve van het peilen van de uitzending;
- volgende satellietpassage afwachten.

b. Indien gerapporteerd door het ACC / MILATCC kan de positie **niet** gegeven worden. Een indicatie is de vlieghoogte.

- Het JRCC Den Helder stuurt een telex/fax naar het FMCC met een “*request special attention*”.
- handelen conform a-(1)-a) of a-(2) indien FMCC met positie aanduiding komt.

Indien contact met het schip is verkregen wordt er gevraagd naar:

- de huidige positie;
- scheepsnaam en roepnaam;
- aard van het ongeval;
- aard van de gevraagde hulp.

Indien de alarmering onbedoeld blijkt te zijn wordt middels een enquête formulier gevraagd naar oa.:

- de oorzaak van de noodradiobaken-uitzending;
- merk en type van het noodradiobaken;
- de volgende haven van bestemming en de verwachte aankomsttijd aldaar (ETA).

Vervolgens wordt gerapporteerd aan het FMCC en op jaarbasis aan IMO.

Zie voor totaaloverzicht bijlage C22 “*GMDSS distress alerting*”.

## **2. DE FASEN VAN NOODTOESTAND**

### **2.1 Inleiding**

Een SAR-incident begint met de ontvangst van een melding, alarmering op het JRCC Den Helder. Deze melding, alarmering kan op vele manieren worden gedaan (radioverkeer, per telefoon, fax etc.). Aan de hand van deze melding, alarmering en na verificatie van de gegevens, wordt de ernst van de situatie ingeschat. Vervolgens wordt het incident geclassificeerd volgens de volgende, internationaal geldende, 3 fasen van noodtoestand.

- |                    |                    |            |
|--------------------|--------------------|------------|
| - Onzekerheidsfase | - Uncertainty Fase | - INCERFA  |
| - Alarmeringsfase  | - Alert Fase       | - ALERFA   |
| - Noodfase         | - Distress Fase    | - DETRESFA |

Deze drie fasen geven een opschaling op basis van de ernst van de situatie. De fasen van noodtoestand hoeven niet noodzakelijk achtereenvolgens op te treden. Bovendien is herclassificatie mogelijk.

#### **Onzekerheidsfase.**

Deze fase treedt in wanneer er onzekerheid bestaat omtrent de veiligheid van een (lucht)-vaartuig en/of perso(o)n(en). De situatie zal moeten worden onderzocht en er moet informatie ingewonnen worden. Een 'communication search' kan het begin zijn van deze fase. Inzet van middelen is 'nog' niet vereist.

Voor een luchtvaartuig geldt dat deze fase ingaat:

- als het luchtvaartuig niet op de verwachte tijd plus 30 minuten op de plaats van bestemming is aangekomen;
- op het tijdstip 30 minuten nadat een luchtvaartuig heeft nagelaten een verwacht positierapport of "*operations normal*"- rapport door te geven;

- vanaf het tijdstip dat tevergeefs is getracht verbinding te krijgen met een luchtvaartuig.

Voor vaartuig(en) en/of perso(o)n(en) geldt deze fase :

- men niet aankomt op de plaats van bestemming (overdue);
- wanneer men vergeet een verwachte (binnen een bepaalde tijd afgesproken) positie melding te doen.

#### **Alarmeringsfase**

Deze fase treedt in wanneer een (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en) problemen ondervindt, maar nog niet in onmiddellijk gevaar zijn. SAR eenheden kunnen ter plaatse gaan en assistentie verlenen als het vermoeden bestaat dat de situatie gaat verslechteren. SAR eenheden kunnen gaan zoeken als informatie uitblijft over de voortgang of positie van een (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en), een ieder in het gebied zal gevraagd worden een goede uitkijk te houden, meldingen te rapporteren en assistentie te bieden indien nodig.

- volgend op de onzekerheidsfase indien men er niet in is geslaagd contact te krijgen met het (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en);
- als men op generlei wijze informatie heeft weten te verkrijgen dat met het betrokken (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en) alles in orde is;
- als men informatie heeft ontvangen dat het operationele functioneren van het (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en) reden tot bezorgdheid geeft, maar nog niet in die mate dat van een noodtoestand sprake is.
- wanneer een (lucht)vaartuig niet binnen 5 minuten nadat het een landingsklaring heeft gekregen daadwerkelijk landt en tevens hierna geen communicatie meer mogelijk is;
- wanneer bekend is of vermoed wordt dat met een vliegtuig onrechtmatig geopereerd wordt;
- een vaartuig onder aanval of dreiging is van piraten of overvallers.

### Noodfase

Deze fase treedt in nadat informatie is ontvangen dat een (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en) zich in ogenblikkelijk en dreigend gevaar bevindt en onmiddellijk hulp nodig heeft. Of deze fase treedt in voor een (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en) die overdue wordt beschouwd wanneer geen enkele informatie is ontvangen en er voldoende bezorgdheid is over de veiligheid van het (lucht)vaartuig en of de perso(o)n(en);

- als men, volgend op de alarmeringsfase, er na verdere pogingen nog steeds niet in

is geslaagd contact te krijgen met het (lucht)vaartuig;

- als verder onderzoek informatie oplevert dat het zeer waarschijnlijk is dat het betrokken (lucht)vaartuig zich in nood bevindt;
- nadat men informatie heeft ontvangen, waaruit met zekerheid blijkt dat de zee- of luchtwaardigheid van het betrokken (lucht)vaartuig in die mate is afgenomen dat het instellen van de noodfase gerechtvaardigd is (bij luchtvaartuigen is dat in ieder geval op het tijdstip waarop met zekerheid is aan te nemen dat de hoeveelheid brandstof aan boord verbruikt is);
- het luchtvaartuig een gedwongen landing heeft moeten maken, tenzij duidelijk is dat het vliegtuig en de personen aan boord niet onmiddellijk assistentie nodig hebben;
- een onvrijwillig geland luchtvaartuig is gelokaliseerd met behulp van een noodradiobaken.

## 2.2 Procedures JRCC Den Helder

### Algemeen

Bij het JRCC Den Helder dient van iedere melding zoals hiervoor omschreven een incidentdossier te worden aangemaakt. Belangrijkste en vast onderdeel is het "incidentrapport" dat wordt aangemaakt in het "Action Data System (ADAS)". ADAS is een computerprogramma dat SAR-incidenten registreert, verwerkt en ondersteunt. Doelstellingen van ADAS zijn:

- een adequate uitvoering van SAR-operaties;
- het zekerstellen van een juiste distributie van informatie aan betrokkenen;
- het toepassen van standaard afhandeling-procedures voor SAR-incidenten;



- het effectief aanmaken van dossiers;
- het op eenvoudige wijze informatie genereren ten behoeve van derden.

Door middel van ADAS worden van SAR-incidenten:

- van minuut tot minuut journaals bijgehouden;
- nood- en spoedberichten opgemaakt;
- briefingsheets opgemaakt en verzonden;
- status van ingezette eenheden bijgehouden;
- situatierapporten (SITREP's) opgemaakt en verzonden;
- eindverslagen gegenereerd (volledige en verkorte versies).

Aangezien de ervaring heeft geleerd dat geen twee SAR-incidenten identiek zijn, is het onmogelijk om voor ieder incident een vaste, uitgebreide en te allen tijde toepasbare, procedure te beschrijven. Wel kunnen hoofdlijnen worden aangegeven. Vastgestelde procedures kunnen met een zekere flexibiliteit worden gehanteerd. Indien noodzakelijk kan van voorgeschreven procedures worden afgeweken.

### 2.2.1 Procedures tijdens de onzekerheidsfase

Indien "INCERFA" wordt ingesteld zal het JRCC Den Helder:

- a. de rol van SAR Mission Co-ordinator, (SMC), op zich nemen;
- b. de binnengekomen melding/informatie zo nodig verifiëren en de volgende informatie over het (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en) proberen te achterhalen:
  - naam en roepnaam;
  - (laatst bekende) positie;
  - tijdstip waarop voor het laatst communicatie heeft plaatsgevonden;

- eventuele andere bijzonderheden zoals informatie omtrent vertrektijd en plaats, de voorgenomen route en verwachte aankomsttijd en plaats.

N.B.: een melding betreffende een luchtvaartuig dat mogelijk in moeilijkheden verkeert zal veelal als eerste worden ontvangen door een van de Luchtverkeersleidingcentra. Deze dienen de ontvangen informatie onverwijld (via *Air Traffic Controlcentre* Amsterdam dan wel Militair *Air Traffic Controlcentre* Nieuw Milligen) naar het JRCC Den Helder te geleiden.

- b. een plot in kaart brengen waarin de verkregen informatie volledig wordt verwerkt;
- c. pogingen in het werk stellen om contact met het (lucht)vaartuig te verkrijgen door middel van de daarvoor in aanmerking komende communicatiemiddelen; voor luchtvaartuigen zal dit via luchtverkeersleidingcentra geschieden;
- d. een spoedbericht (PAN) uitzenden waarin de scheepvaart in het betrokken gebied wordt verzocht uit te kijken en zo mogelijk aanvullende informatie te verstrekken;
- e. een aandachtsvestiging op het betreffende vaartuig richten tot in havens met grensbewaking, douane- of politietoezicht belaste diensten;
- f. een incidentrapport van het voorval in ADAS opstarten;
- g. overwegen of een voorwaarschuwing naar SAR-eenheden gewenst is.

Wanneer blijkt dat het (lucht)vaartuig niet in moeilijkheden verkeert, wordt het incident

afgesloten. De oorspronkelijke melder en alle overige betrokkenen worden door middel van een “*final sitrep*” hiervan op de hoogte gesteld.

Indien onzekerheid blijft bestaan over de veiligheid van het (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en) dient te worden overgegaan tot het instellen van de alarmeringsfase (ALERFA).

### 2.2.2 Procedures tijdens de alarmeringsfase

Na het instellen van een “ALERFA” zal het JRCC Den Helder:

- a. de rol van SAR *mission co-ordinator* (SMC) op zich te nemen;
- b. een incidentrapport van het voorval in ADAS opstarten;
- c. de informatie verifiëren;
- d. op alle mogelijke manieren proberen verbinding te krijgen met het betrokken vaartuig/luchtvaartuig;
- e. door middel van uitzending van spoedberichten (PAN) het scheepvaartverkeer in de directe omgeving alarmeren;
- f. in de kaart alle relevante details plotten om de meest waarschijnlijke positie van het (lucht)vaartuig te kunnen vaststellen en zijn actieradius;
- g. trachten omtrent het (lucht)vaartuig alle voorhanden zijnde informatie te verkrijgen, uit welke bron dan ook;
- h. de daarvoor in aanmerking komende diensten en instanties in kennis stellen van het noodgeval.

Afhankelijk van de aard en omvang van het incident kunnen worden gewaarschuwd:

- de SAR-eenheden op het Marine Vliegkamp De Kooy (MVKK), KM SAR Lynx en/of J-SAR en/of het Marine

Vliegkamp Valkenburg (MVKV) door tussenkomst van hun afdeling operaties;

- relevante eenheden van de KNRM, doorgaans door tussenkomst van een Regionale Alarm Centrale (RAC) en de piketman van de KNRM ;
- de zeeverkeerspost of verkeerscentrale in wiens werkgebied het noodgeval zich voordoet;
- in aanmerking komende reddingsbrigades van de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (KNBRD);
- de Afdeling Informatie en Communicatiecentrum Politie (AICP) en de Unit Noordzee van het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD);
- daarvoor in aanmerking komende offshore maatschappijen en de bemanningen van hun installaties;
- naburige (M)RCC's;
- eigenaar/ maatschappij/agent van het in nood verkerend (lucht)vaartuig (in het laatste geval geschiedt dit via een LVB-centrum).

Voor waarschuwingsschema's zie bijlage C24.

Indien informatie ontvangen is dat het (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en) niet in nood is, wordt het incident afgesloten en zullen alle betrokken instanties geïnformeerd worden. Maar als er nog steeds geen contact is met het (lucht)vaartuig nadat alle genomen acties zijn gedaan, dan moet het (lucht)vaartuig zich in ernstig en onmiddelijk gevaar bevonden en wordt er van de Alarmeringsfase overgegaan naar de Noodfase.

### 2.2.3 Procedures tijdens de noodfase

Na het afkondigen van de noodfase (DETRESFA) zal het JRCC Den Helder:

- a. beginnen of doorgaan met de acties die uitgevoerd dienen te worden tijdens de onzekerheids- en alarmeringsfase. De rol

van SMC wordt door het JRCC op zich genomen.

- b. door middel van radio-noodverkeer de scheepvaart in de omgeving verzoeken hun positie te rapporteren en aan te geven of ze al of niet in staat zijn hulp te bieden. In het laatste geval dient te worden opgegeven: koers, vaart, verwachte tijdstip van aankomst (ETA) op de positie van het incident;
- c. doorgaan met het verzamelen van zoveel mogelijk informatie om op basis hiervan te komen tot een juiste beoordeling van de noodsituatie;
- d. aan de hand van de actuele informatie een zoekgebied berekenen (zie paragraaf 4 van dit deel);
- e. beslissen over de wijze waarop de SAR-actie zal worden uitgevoerd en welke eenheden daartoe zullen worden ingezet;
- f. door middel van situatierapporten (SITREPS) de actuele situatie rapporteren aan de betreffende eenheden en diensten;
- g. overleg plegen met daarvoor in aanmerking komende diensten en instanties over verder te nemen acties;
- h. de eigenaar/maatschappij/agent inlichten met betrekking tot de voorgenomen acties en de ontwikkelingen daarvan;
- i. bij noodzaak een *On Scene Co-ordinator* (OSC) aanstellen;
- j. aan de hand van de actuele informatie een actieplan opstellen (*SEARCH ACTION PLAN*, zie bijlage C25) en dit, eventueel via de OSC, aan de beschikbare eenheden mede te delen;
- k. zonodig contact opnemen met de (M)RCC's van buurstaten indien voor het uitvoeren van de SAR-actie van hen assistentie wordt verlangd;
- l. indien dit voor het slagen van de actie een toegevoegde waarde heeft, assistentie verzoeken van (lucht)vaartuigen en offshore installaties;
- m. afhankelijk van aard en omvang van het incident nationale autoriteiten/vlaggestaat van het betrokken schip/schepen informeren

(via desbetreffend RCC of via het desbetreffende consulaat).

Wanneer het in nood zijnde (lucht)vaartuig is gelokaliseerd en de personen gered zijn, wordt de SAR actie beëindigd. Alle betrokken instanties worden geïnformeerd, zie hoofdstuk 5.

## 2.2.4 Procedures ter plaatse van het incident

### Coördinatie

De primaire taak van het JRCC Den Helder is de coördinatie van de activiteiten van SAR- en andere eenheden ter plaatse van het incident, met als doel een adequate afhandeling van de SAR-actie. Het JRCC Den Helder treedt in dergelijke gevallen op als *SAR Mission Co-ordinator* (SMC).

De SMC heeft de leiding over de SAR-actie. Deze taak eindigt als de SAR-actie met succes is uitgevoerd, als duidelijk is dat vervolg van de SAR-actie geen succes meer kan opleveren of als de coördinatie van de SAR-actie wordt overgenomen door een ander RCC.

Tijdens SAR-acties kan één van de ingezette eenheden door de SMC worden aangesteld als *On-Scene Co-ordinator* (OSC). De taken van een OSC kunnen (in het voorkomende geval) ook vanaf een faciliteit op het land (zeeverkeerspost / verkeerscentrale) worden uitgevoerd.

### On Scene Co-ordinator (OSC)

De keuze van OSC zal afhangen van de bij de SAR-actie betrokken eenheden. Bij voorkeur zal de OSC beschikken over voldoende ervaring in het uitvoeren van SAR-acties. Het moet een redelijk stabiel platform met voldoende menskracht voor deze extra taak, beschikken over voldoende plot- en communicatiemiddelen en in staat zijn voor langere duur ter plaatse de coördinatie op zich te nemen. Frequente wijzigingen van OSC dienen vermeden te worden.

Een OSC voert in overleg met en onder verantwoordelijkheid van SMC de volgende taken uit:

- het uitvoeren van het zoekplan van de SMC. Het plan kan worden aangepast aan de lokale (weers) omstandigheden, nieuw verkregen informatie, nieuwe ontwikkelingen, *endurance* reddings-eenheden etc. Zoekgebieden en zoekpatronen worden vastgesteld door de SMC en kunnen, in overleg met de OSC, worden gewijzigd. De OSC speelt een actieve rol bij het wijzigen van het zoekplan als de omstandigheden dit noodzakelijk, aanpassingen op het zoekplan worden gemeld aan SMC;
- het, voor zover mogelijk, vaststellen van de positie van de personen en/of object waar de SAR-actie zich op richt;
- het coördineren van de inzet van reddingseenheden en het aanwijzen van (deel)zoekgebieden aan eenheden gebaseerd op hun capaciteit. Eenheden die arriveren briefen op hun taak. Onderhoudt verbinding met alle SAR-eenheden ter plekke, geeft het interval aan waarbinnen deelnemende eenheden zich melden bij de OSC.
- het separeren in gebied, vlieghoogte en/of tijd van (lucht)vaartuigen. Wijst een hoogtemeterinstelling toe voor alle deelnemende vliegtuigen;
- het onderhouden van verbinding met de SMC, rapporteert iedere 30 minuten of eerder indien gewenst door middel van een situatie rapport;
- het, na een geslaagde opsporing, aanwijzen van voor de hulpverlening meest geschikte eenheden;

De OSC is verantwoordelijk voor het mondeling dan wel schriftelijk informeren

van de SMC over de stand van zaken door middel van onder andere de genummerde SAR-SITREP (zie bijlage C26). De identiteit van slachtoffers en overlevenden dient niet via openbare werkfrequenties te worden uitgewisseld. Daarnaast dienen de volgende zaken aan de orde te komen:

- het aantal overlevenden en geborgen slachtoffers;
- het aantal overlevenden en/of geborgen slachtoffers en de plaats waar de betreffende eenheid zal aanlanden;
- de naam en bestemming van SAR-eenheden die overlevenden aan boord hebben;
- de noodzaak van in te zetten extra hulp en/of eenheden.

De SAR-eenheden en de ondersteunende eenheden zijn verantwoordelijk voor het doorlopend informeren van de OSC, waarbij de SAR-SITREP als leidraad dient en bovengenoemde zaken eveneens aan de orde dienen te komen.

Alle betrokkenen dienen zich ervan bewust te zijn dat het hier vaak gaat om informatie van gevoelige aard. Het afluisteren van radiofrequenties door particulieren komt veelvuldig voor. Waar mogelijk dient men communicatiemiddelen te gebruiken die afluistervrij zijn (bijvoorbeeld Inmarsat of communicatiemiddelen voorzien van “versluierde” spraak).

### **3. SAMENVALLEN VAN VERANTWOORDELIJKHEIDSGEBIEDEN**

#### **3.1 Algemeen.**

Het betreft hier SAR-acties die zich afspelen in delen van het Nederlandse SAR-verantwoordelijkheidsgebied die gemeentelijk zijn ingedeeld en/of vallen onder de nautische beheersverantwoordelijkheid van een plaatselijk bevoegde autoriteit, bijvoorbeeld een (rijks)havenmeester.

Indien het incident zich voordoet binnen het verantwoordelijkheidsgebied van een plaatselijk bevoegde autoriteit, wordt deze conform de samenwerkingsregelingen geïnformeerd (zie deel A, paragraaf 4: “Relaties met plaatselijk bevoegde autoriteiten” en paragraaf 3 van deel B: “Samenvallen van verantwoordelijkheidsgebieden”).

Voorzover het de wateren betreft die zijn genoemd in de SAR-beschikking geldt onverkort dat de directeur Kustwacht de eindverantwoordelijkheid heeft voor de coördinatie en het resultaat van de SAR-actie.

Het JRCC Den Helder dient op de hoogte te zijn van alle SAR-incidenten binnen het verantwoordelijkheidsgebied van de directeur Kustwacht, ook indien deze zich, daar waar overlappingen optreden, voordoen binnen het verantwoordelijkheidsgebied van een plaatselijk bevoegde autoriteit.

Tussen de plaatselijke bevoegde autoriteiten en de directeur Kustwacht zijn samenwerkingsregelingen afgesloten waarin is opgenomen dat men, binnen de gedefinieerde gebieden, de verplichting heeft elkaar onverwijld te informeren omtrent elk SAR-incident dat in zijn/haar verantwoordelijkheidsgebied plaatsvindt.

In deze regelingen wordt een onderscheid gemaakt tussen SAR-incidenten en overige incidenten. In de regelingen wordt verwezen naar dit OPPLAN-SAR. De samenwerkingsregelingen met lokale autoriteiten zijn opgenomen in bijlage C27 t/m C32.

Voor een doeltreffende afhandeling van een SAR-actie in een overlappend verantwoordelijkheidsgebied als hiervoor omschreven (een zogenaamd lokaal incident) kan het doelmatig en doeltreffend zijn indien men op het JRCC Den Helder gebruik maakt van het lokaal aanwezige potentieel aan kennis, personeel, materieel en infrastructuur.

Bij dergelijke acties zal het JRCC Den Helder bij de praktische uitvoering, zo dit een duidelijk toegevoegde waarde heeft, veelal gebruik maken van de OSC structuur. Hierbij delegeert het JRCC Den Helder een aantal van haar uitvoeringstaken. De taken van een OSC kunnen in een voorkomend geval door een lokale zeeverkeerspost/verkeerscentrale worden uitgevoerd.

Afhankelijk van de SAR-actie zullen, zodra er sprake is van betrokkenheid van walorganisaties, door het JRCC Den Helder de landautoriteiten door tussenkomst van de RAC's worden ingelicht.

In gemeentelijk ingedeelde gebieden wordt in toenemende mate gewerkt volgens de zogenoemde ‘Grip-procedure’ van BZK. Deze Grip-regeling is opgenomen in bijlage C36.

### 3.2 Uitvoeringsregeling

Het JRCC Den Helder dient onmiddellijk te worden geïnformeerd wanneer zich een SAR-incident voordoet binnen het verantwoordelijkheidsgebied van een plaatselijk bevoegde autoriteit dat samenvalt met het SAR-verantwoordelijkheidsgebied van de directeur Kustwacht.

Het JRCC Den Helder dient op haar beurt de (vertegenwoordiger van) de plaatselijk bevoegde autoriteit in te lichten wanneer zich een SAR-incident voordoet binnen diens verantwoordelijkheidsgebied.

Het JRCC Den Helder regelt in overleg met de (vertegenwoordiger van) de plaatselijk bevoegde autoriteit de daadwerkelijke coördinatie van het SAR-incident.

Indien naar het oordeel van het JRCC Den Helder het incident van een zodanige aard en omvang is dat dit effectiever plaatselijk kan worden afgehandeld, zal het JRCC Den Helder de plaatselijk bevoegde autoriteit, of diens vertegenwoordiger de taken van OSC laten uitvoeren. Indien hiertoe wordt besloten gelden onverkort de volgende richtlijnen:

- het NSV-verkeer op de noodfrequenties wordt, onverlet de lokale berichtgeving, uitsluitend door het JRCC Den Helder afgehandeld;
- inzet van vliegende eenheden vindt uitsluitend plaats door het JRCC Den Helder. Een OSC kan het JRCC Den Helder verzoeken dergelijke eenheden in te zetten;
- de OSC houdt het JRCC Den Helder regelmatig op de hoogte van het verloop van het incident en meldt tenminste aan het JRCC Den Helder het resultaat;

- indien de omvang en/of de aard van het incident daartoe aanleiding geeft, kan het JRCC Den Helder besluiten de coördinatie van de actie over te nemen. Mocht hierover tussen het JRCC Den Helder en de aangewezen OSC verschil van inzicht bestaan, dan dient hierover niet tijdens maar na de afhandeling van het SAR-incident overleg te worden gevoerd;
- overleg met een aangrenzend (M)RCC vindt uitsluitend plaats door het JRCC Den Helder;
- tot beëindiging van de actie wordt pas besloten (na overleg met) in opdracht van het JRCC Den Helder.

## **4. ZOEKGEBIEDEN / ZOEKPLANNEN**

### **4.1 Algemeen**

Wanneer binnen het Nederlandse SAR-verantwoordelijkheidsgebied een scheeps- of luchtvaartongeval plaatsvindt of wanneer er sprake is van een “man-over-boord”-situatie, zal het enige tijd in beslag nemen voordat de eerste reddingseenheden ter plaatse kunnen zijn.

Wind en stroming zullen in die periode hun invloed uitoefenen op personen en voorwerpen te water, met als gevolg dat deze zich mogelijk niet meer bevinden in de nabijheid van de positie waar het incident heeft plaats gevonden.

Het zeegebied waarin mogelijke overlevenden van het incident zich kunnen bevinden wordt met het verstrijken van de tijd steeds groter. Dit heeft gevolgen voor de omvang van het te definiëren zoekgebied. Voor berekening van de omvang van een zoekgebied op het water is op het JRCC Den Helder een computerprogramma, genaamd SARIS, beschikbaar.

### **4.2 SARIS**

SARIS is ontworpen om snel een zoekgebied op het water te berekenen. In het programma wordt rekening gehouden met alle factoren die hierbij van invloed kunnen zijn. SARIS versie 2.10.1 wordt thans bij het Kustwachtcentrum gebruikt. Het systeem heeft drie modules voor het bepalen van een zoekgebied.

#### **4.2.1 De zoekgebieden modules**

##### ***DATUM POINT SEARCH:***

Dit is de berekening van een standaard zoekgebied. Hierbij worden de volgende parameters ingevoerd: een gespecificeerde positie en een tijdstip (de “*last known*

*position*”), windgegevens, *leeway*-gegevens van het te zoeken object en de *initial position error*. Stroomgegevens worden via een aangesloten databank verkregen.

##### **DATUM LINE SEARCH:**

Dit is de berekening van een standaard zoekgebied. Hierbij worden de volgende parameters ingevoerd: posities en tijden van de route, tijd dat zoekseenheden in het zoekgebied zijn, windgegevens, *leeway*-gegevens van het te zoeken object en de *initial position error*. Stroomgegevens worden via een aangesloten databank verkregen.

##### **BACKTRACKING:**

Herleiding van een driftbaan naar de positie van het incident aan de hand van een op een bepaalde positie aangetroffen drijvend voorwerp. Hierbij worden de volgende parameters ingevoerd: een positie en tijd dat het object is gevonden, positie en tijd van laatst bekende positie, windgegevens, *leeway*-gegevens van het te zoeken object en de *initial position error*. Stroomgegevens worden via een aangesloten databank verkregen.

#### **4.2.2 De windmodule**

In SARIS versie 2 worden de windgegevens automatisch ingevoerd.

#### **4.2.3 De stroommodule**

De database “DIAMOND” bevat de stroomgegevens zoals behorend bij de stroomruiten op de Noordzee *Admiralty charts*”.



### 4.3 Zoekpatronen

#### Algemeen

Zodra een zoekgebied is berekend dient dit systematisch te worden afgezocht. Factoren als weersomstandigheden, *endurance* van SAR-eenheden en de afmetingen van het gezochte object zijn hierbij van belang. De mate van relevantie van deze factoren wordt door de SMC bepaald.

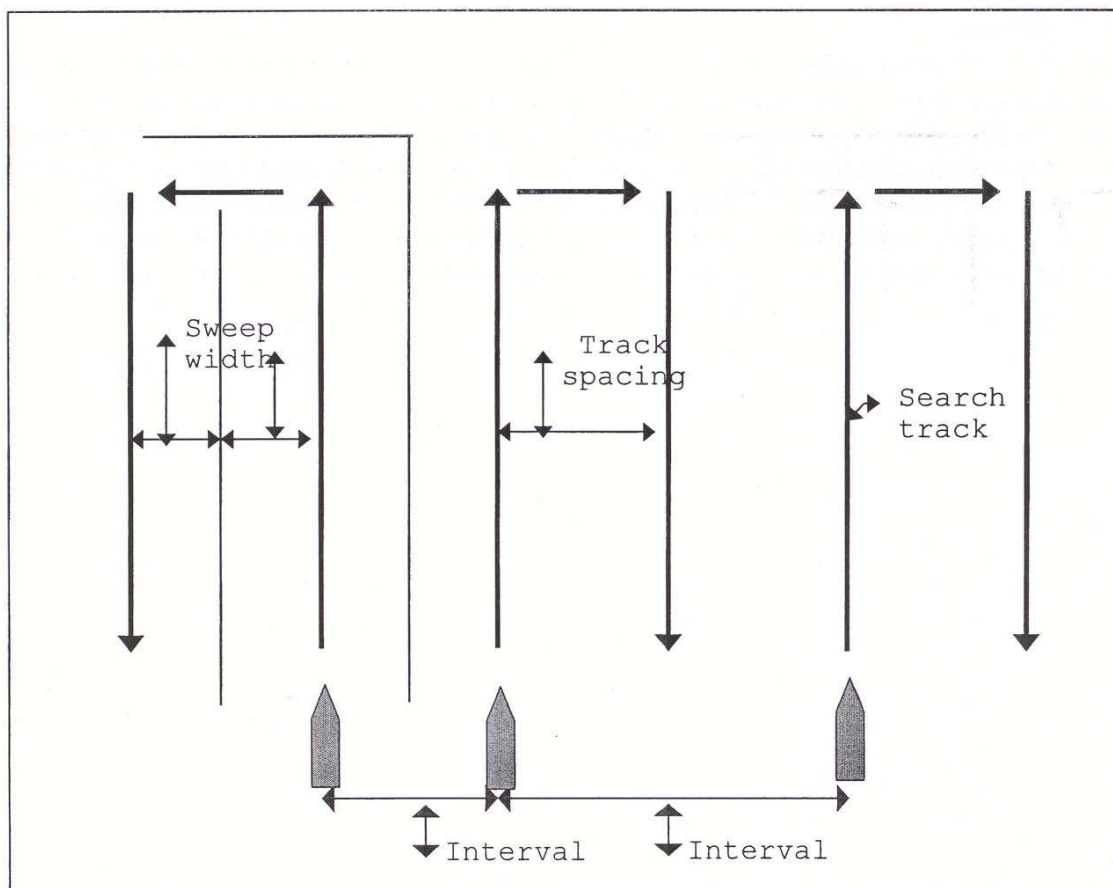
Het afzoeken van een zoekgebied door een of meerdere eenheden kan op verschillende wijzen geschieden. De hierbij gebruikte terminologie is dezelfde als die welke wordt gebruikt bij de MCA (*UK Coastguard*) en de *US Coastguard*.

#### Termen

De volgende termen worden gebruikt in relatie tot zoekpatronen:

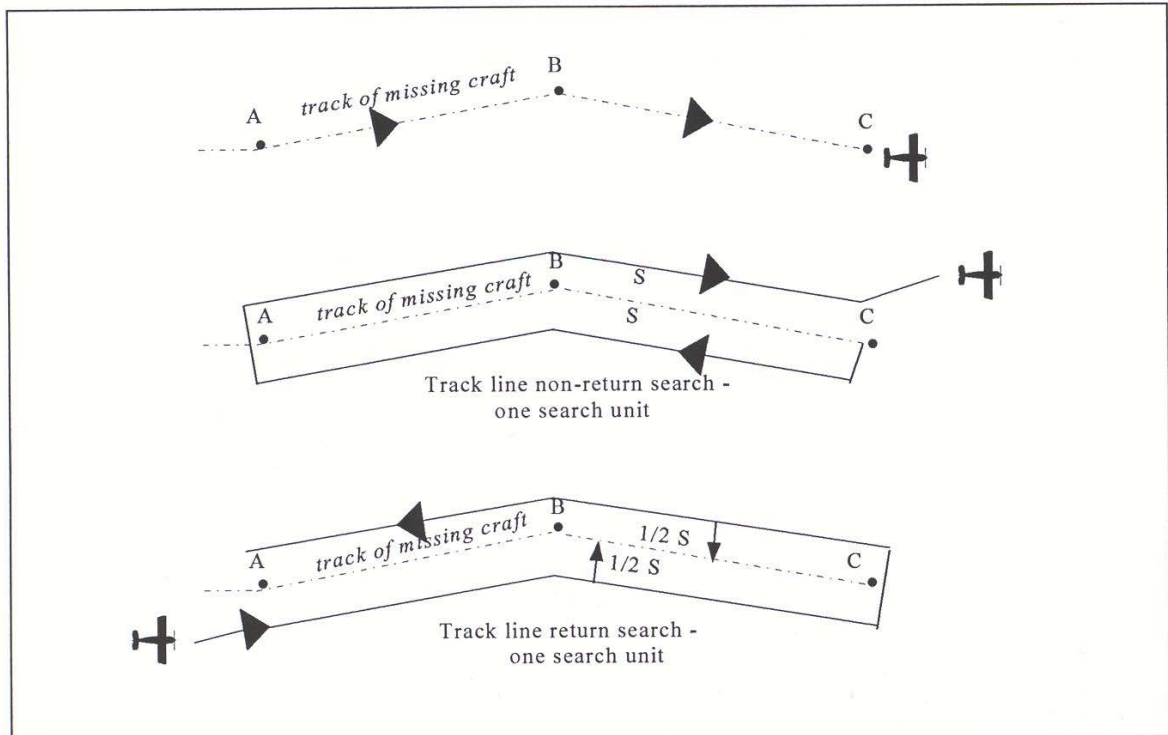
- *search-track*: de afgelegde weg van een enkele SAR-eenheid;
- *sweep-width* (W): een mathematisch uitgedrukte maat van mogelijkheden tot detectie, afhankelijk van doels-karakteristieken, weer en andere beperkingen;
- *track spacing* (S): de afstand tussen aangrenzende *tracks*;
- *interval*: de afstand tussen aangrenzende (lucht)vaartuigen (behoeft niet gelijk te zijn aan trackspacing);
- *sweep*: één lang been van een *search track*.

In onderstaand figuur is de relatie weergegeven tussen deze verschillende termen.

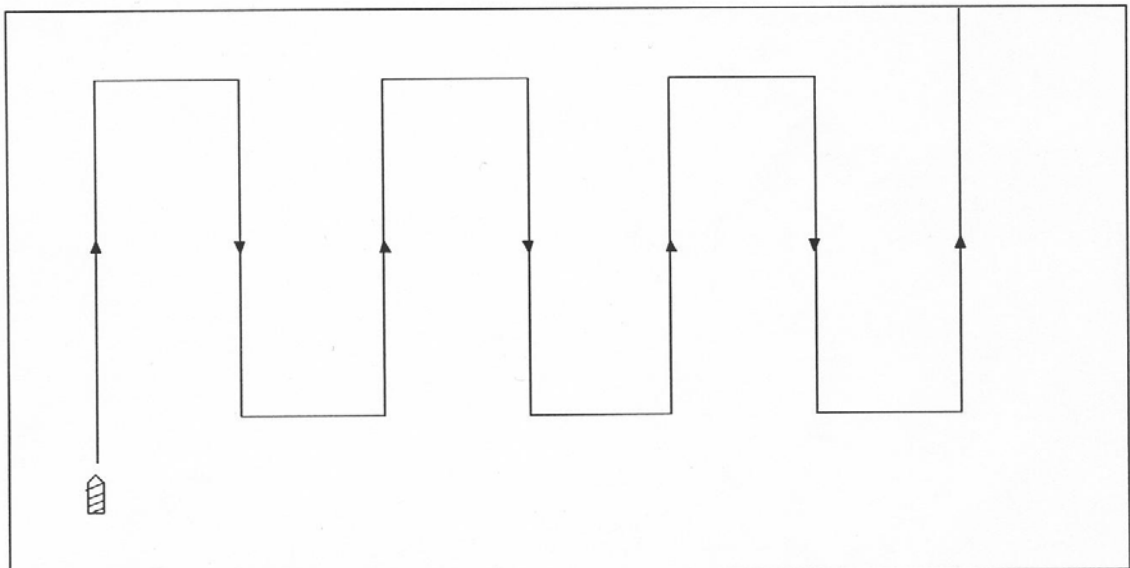


Afbeelding 1 trackspacing determination

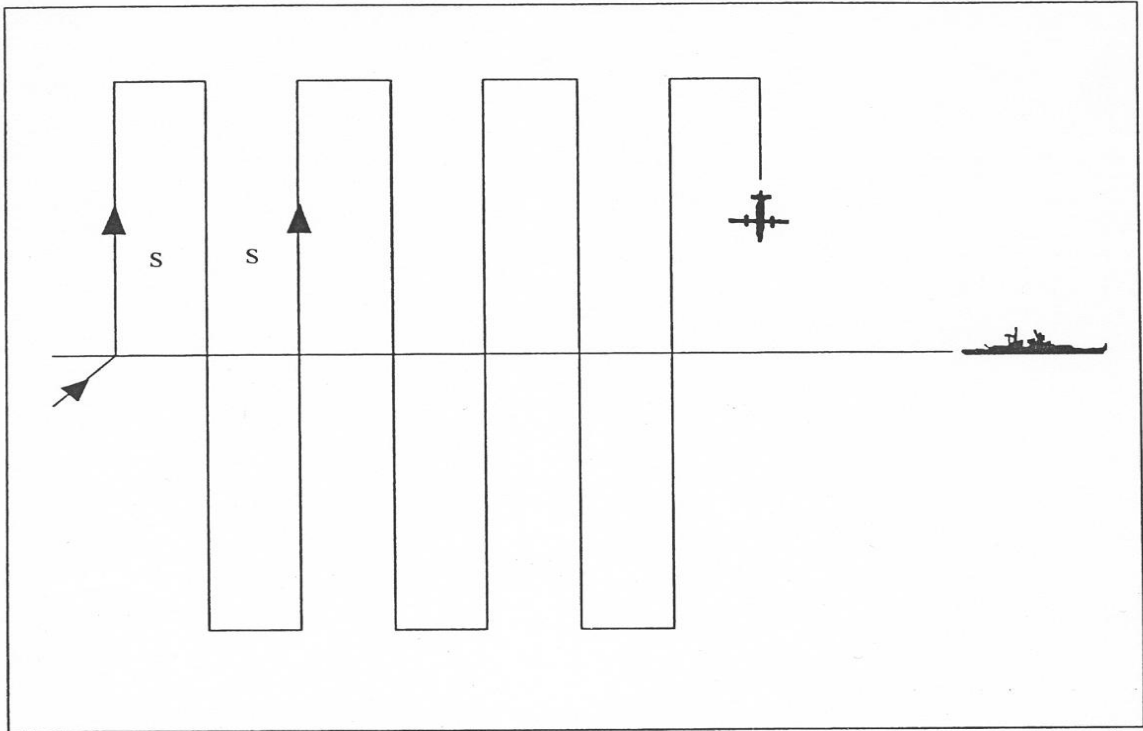
## Voorbeelden zoekpatronen



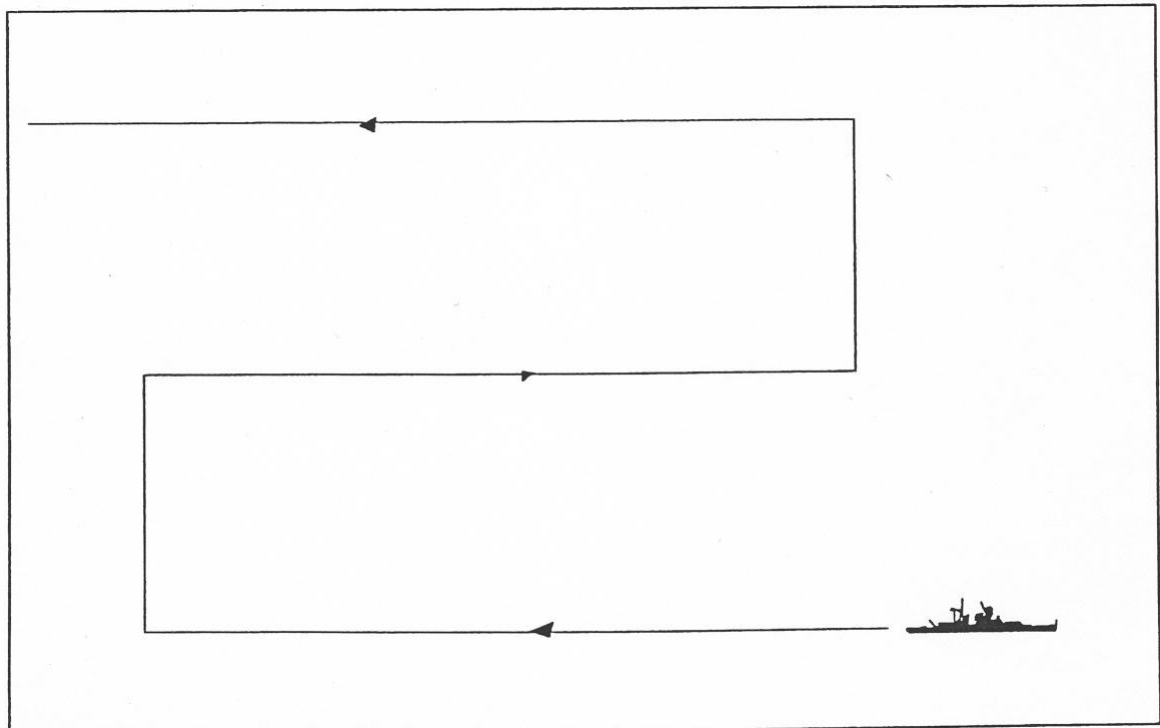
Afbeelding 2 trackline searches



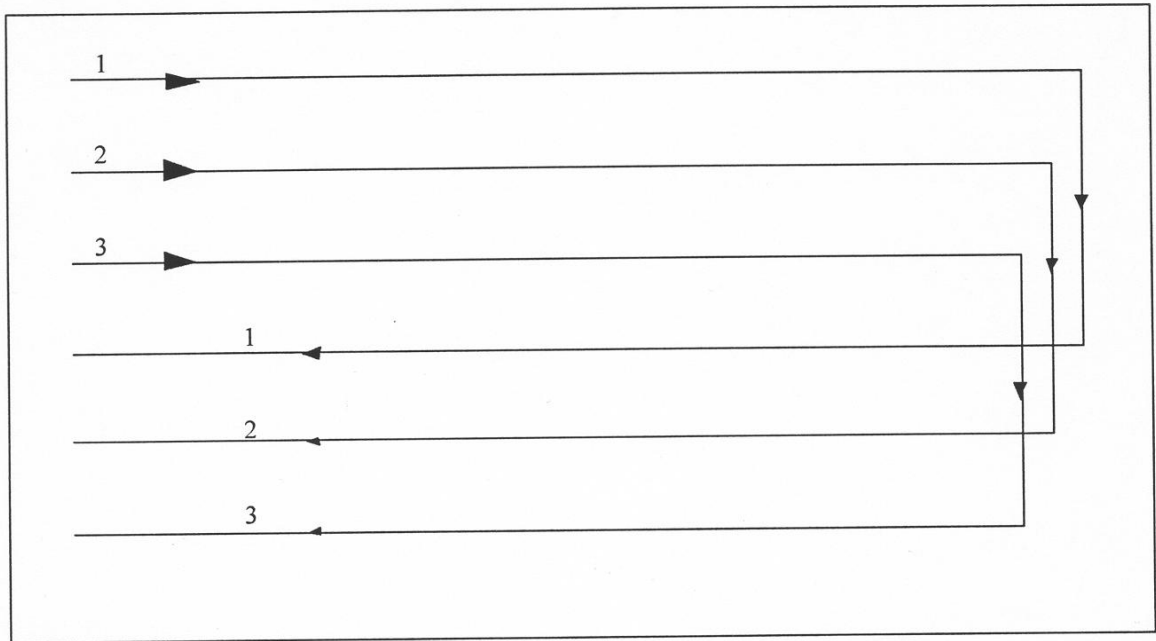
Afbeelding 3 creeping line pattern single unit



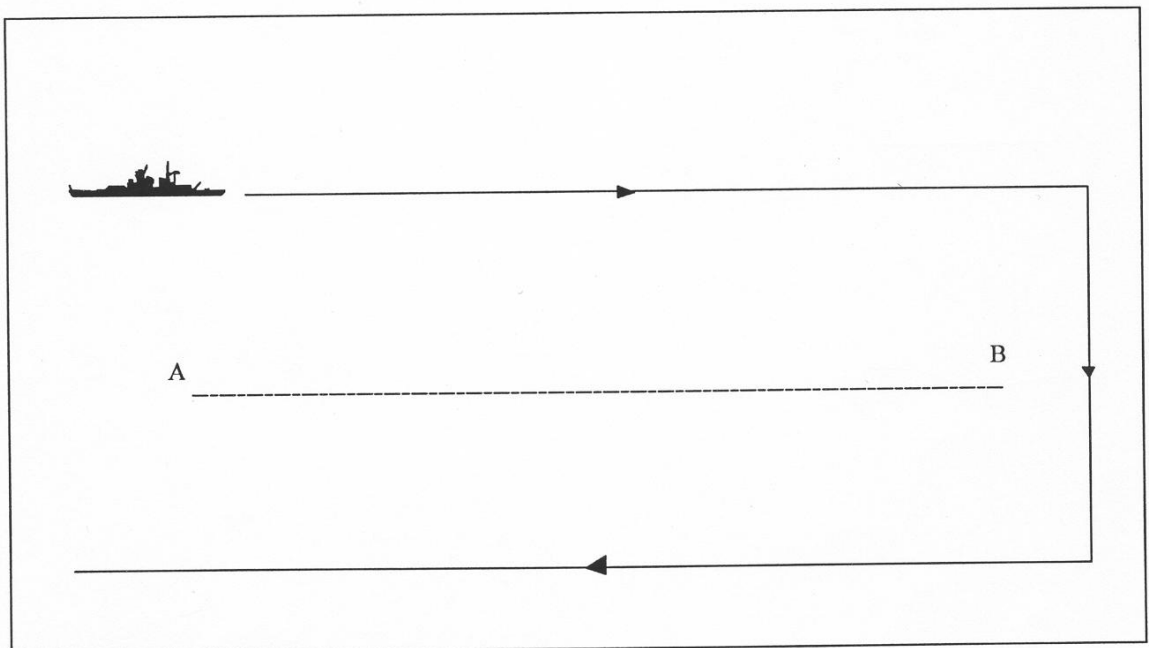
**Afbeelding 4** *creeping line search*



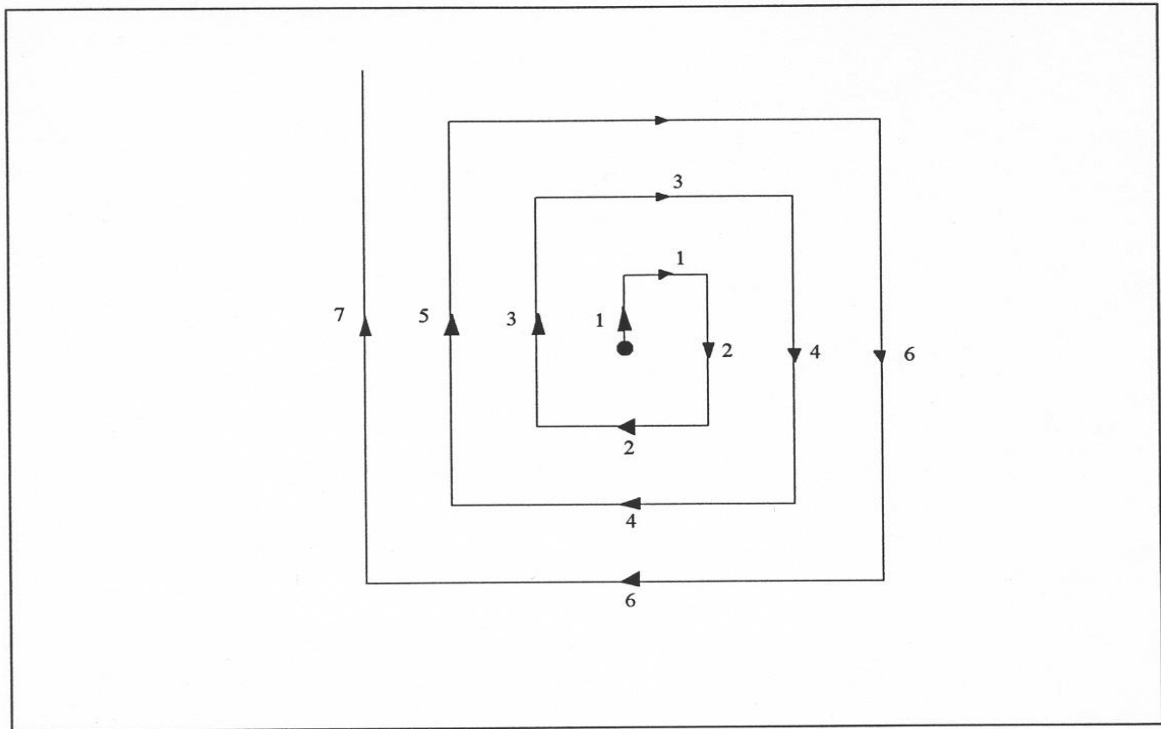
**Afbeelding 5** *parallel track patterns*



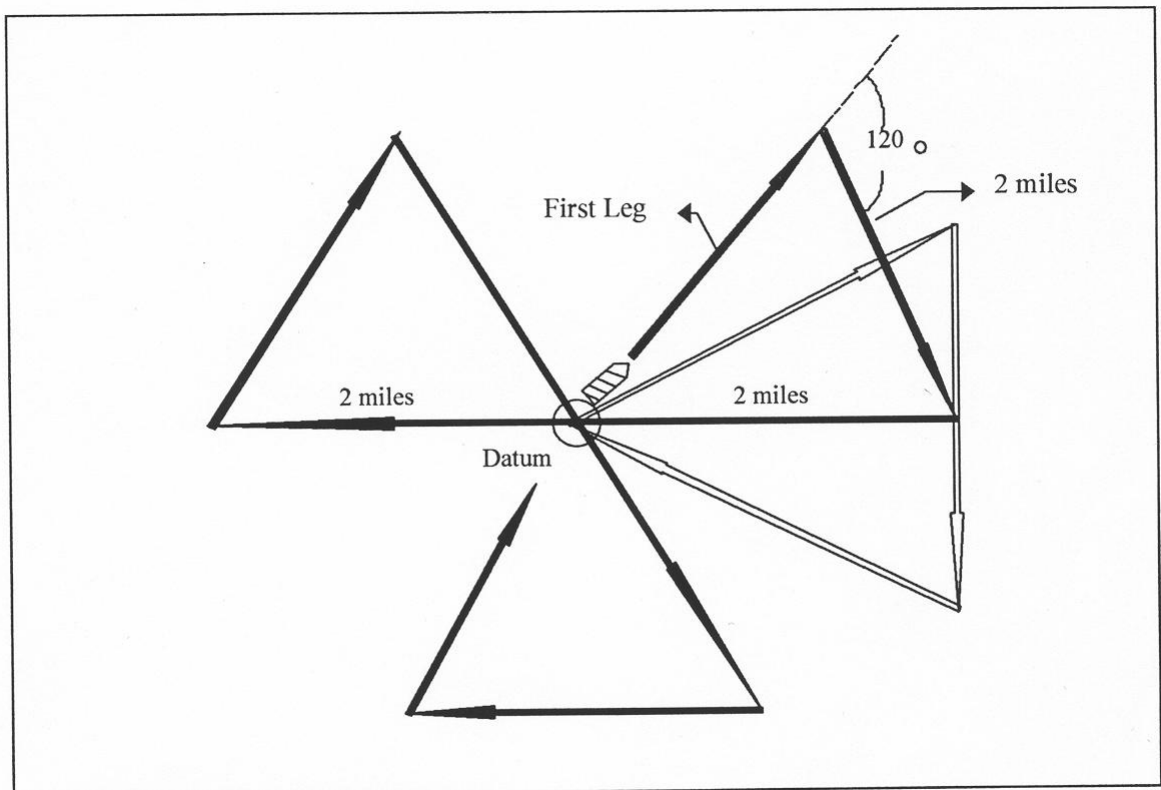
**Afbeelding 6** *parallel track multi-unit*



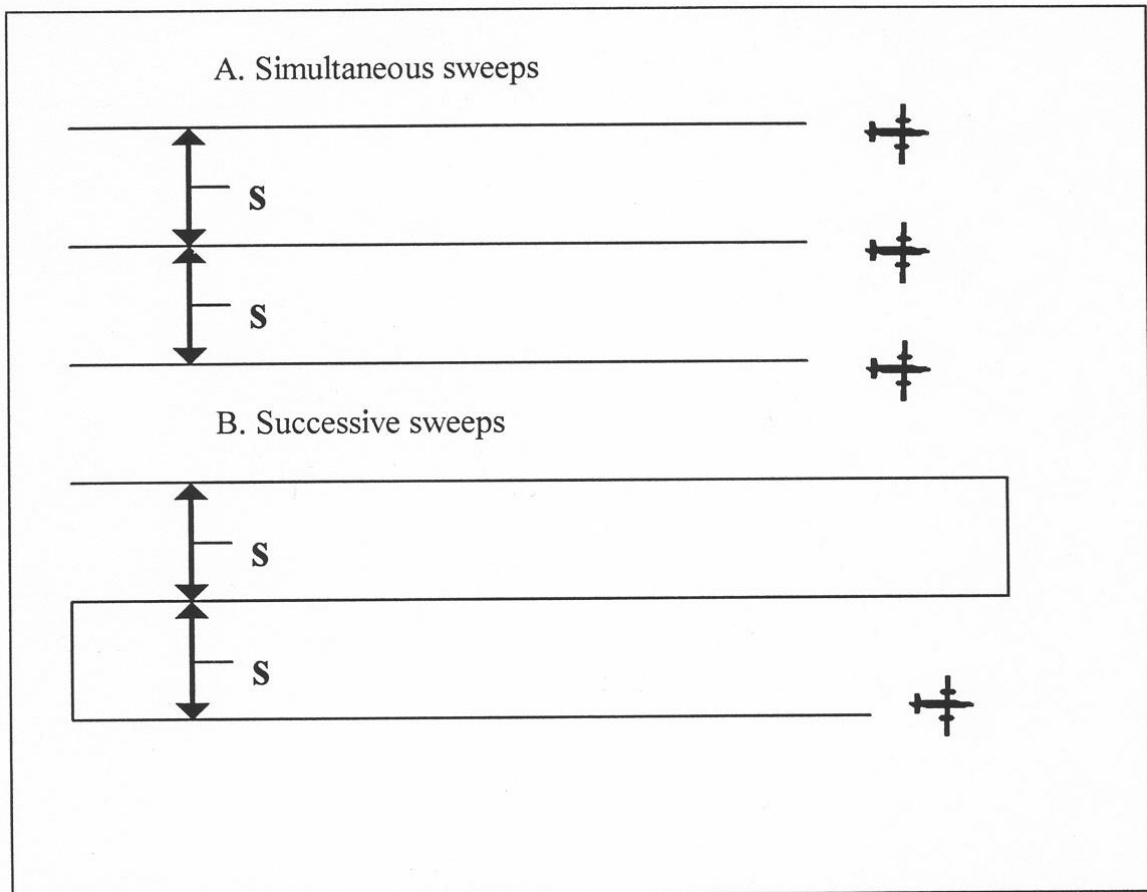
**Afbeelding 7** *track crawl pattern return*



**Afbeelding 8** *expanding square pattern (linksom of rechtsom)*



**Afbeelding 9** *sector search patterns*



**Afbeelding 10** *simultaneous and successive sweeps*

## **5. BEËINDIGEN OF ONDERBREKEN VAN SAR-ACTIES**

### **5.1 Opsporing geslaagd**

Zodra de opsporing is geslaagd dient het JRCC Den Helder/de OSC onmiddellijk de best toegeruste eenheden aan te wijzen om de redding uit te voeren.

De eenheden die de daadwerkelijke redding uitvoeren dienen de OSC, dan wel het JRCC Den Helder zo spoedig mogelijk in kennis te stellen van:

- aantal overlevenden en geborgen slachtoffers, de identiteit van overlevenden en slachtoffers dient niet via een openbare werkfrequentie te worden uitgewisseld;
- eventuele noodzaak tot extra hulpverlening;
- plaats van bestemming van de eenheid ten behoeve van organisatie van opvang en grensbewaking / douaneformaliteiten.

noodsituatie. Vervolgens worden alle eenheden, diensten en instanties hiervan in kennis gesteld;

- indien wordt vastgesteld dat verder zoeken geen positief resultaat zal hebben voor overlevenden. Vervolgens staakt het JRCC Den Helder, in overleg met betrokkenen, alle acties en stelt betrokkenen hiervan in kennis;
- nagekomen informatie kan ertoe leiden dat de actie wordt hervat.

### **5.3 Opsporing mislukt**

De SAR-actie dient niet eerder te worden beëindigd dan nadat alle redelijke hoop op het redden van overlevenden is opgegeven. De beslissing de actie te staken wordt in overleg met betrokkenen genomen, maar is uitsluitend voorbehouden aan het JRCC Den Helder.

### **5.2 Beëindigen of onderbreken van SAR-acties**

#### **5.2.1 Beëindigen SAR-actie**

Tijdens de onzekerheids- en alarmeringsfase kan de SAR-actie beëindigd of onderbroken worden zodra het JRCC Den Helder, op grond van verkregen informatie, vaststelt dat er geen sprake (meer) is van een noodsituatie. Vervolgens worden alle eenheden, diensten en instanties die betrokken waren hiervan in kennis gesteld. Eventueel reeds gewaarschuwde en/of ingezette eenheden kunnen worden bedankt.

#### **5.2.2 Beëindigen SAR-actie tijdens noodfase**

Tijdens de noodfase kan de SAR-actie beëindigd of onderbroken worden:

- Zodra het JRCC Den Helder, op grond van verkregen informatie, vaststelt dat er geen sprake (meer) is van een

#### 5.4 Rapportage, analyse en evaluatie

Na afloop van de actie stelt het JRCC Den Helder zo spoedig mogelijk een rapportage op in de vorm van een *first impression report* (FIR). Afschriften worden toegezonden aan alle vliegende Nederlandse SAR-eenheden die bij de actie betrokken zijn geweest.

Deelnemende eenheden kunnen verzocht worden een FIR zo spoedig mogelijk na afloop van de actie naar het JRCC Den Helder te zenden. Met name na gecompliceerde acties kan dit wenselijk zijn ter evaluatie van deze actie.

Het JRCC Den Helder analyseert iedere SAR-actie met behulp van het in ADAS opgemaakte incidentrapport. Waar nodig wordt het verloop van de actie met direct betrokkenen geëvalueerd. Gehanteerde procedures zullen zo nodig worden bijgesteld.

Periodiek houden vertegenwoordigers van de SAR-diensten een overleg om hierbij van gedachten te wisselen over de opgedane ervaringen (Periodiek Operationeel SAR Overleg – POSO-).



## **6. RADIO MEDISCHE DIENST**

### **6.1 Inleiding**

De Radio Medische Dienst (RMD) is opgericht in 1931 en vormt sedert 1 januari 1999 een onderdeel van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). De taken van de RMD zijn:

- het verstrekken van medische adviezen via telecommunicatie aan zeegaande vaartuigen over de gehele wereld en aan beroeps- en pleziervaart op de binnenwateren van Nederland;
- het verstrekken van medische adviezen via telecommunicatie bij de evacuatie van zieken en gewonden.

### **6.2 Uitvoering**

Evacuatie van zieken of gewonden vindt plaats in samenwerking met het JRCC Den Helder en zonodig een vliegmedisch arts van de Koninklijke marine. In het protocol voor helikopter inzet door de RMD van de KNRM staat de te volgen werkwijze beschreven, zie bijlage C35

De RMD heeft een team van 5 artsen beschikbaar die elk gedurende een week 24 uur per dag dienst doen en binnen tien minuten beschikbaar zijn.

Tussen de KNRM, de Staat der Nederlanden en de Koninklijke Marine is op 6 januari 1999 een samenwerkingsovereenkomst

gesloten. Het doel hiervan is een optimale samenwerking tussen de drie rechtstreeks betrokken partijen (de RMD, het DGG en het Kustwachtcentrum) te verzekeren. In deze samenwerkingsovereenkomst staat aangegeven welke procedures bij een Medische Evacuatie (MEDEVAC) dienen te worden gevolgd, zie bijlage C17 alsook bijlage C35 (protocol voor helikoper)

Indien de arts van de RMD een MEDEVAC noodzakelijk acht vanaf een schip buiten het Nederlandse verantwoordelijkheidsgebied treedt JRCC Den Helder in overleg met een buitenlands (M)RCC.

Wanneer tijdens een MEDEVAC een persoon binnen Nederland is gebracht, wordt door de zorg van het JRCC Den Helder een ambtenaar belast met de grensbewaking terzake geïnformeerd. Formaliteiten terzake van de grensbewaking worden hierna aan deze functionaris overgelaten.

Over via de Radio Medische Dienst verkregen informatie met betrekking tot patiënten mag door de hulpverlener geen inlichtingen worden verstrekt. Deze geheimhoudingsplicht is slechts rechtmatig te doorbreken op grond van een wettelijk voorschrift, of een conflict van plichten. In overleg met de bij de uitvoering van de RMD betrokken partijen is hierover een gedragscode opgesteld.

## **7. DUIKONGEVALLEN**

### **7.1 Inleiding**

Duikongevallen zijn SAR-voorvallen, waarbij veelal personen te snel naar het wateroppervlak zijn gekomen. Om in een dergelijke geval de medische aspecten te kunnen beoordelen is specialistische kennis nodig van een duikmedisch arts. Tevens is vaak specialistische apparatuur benodigd (decompressietank).

### **7.2 Procedures bij melding van een duikongeval**

Er wordt door het JRCC als volgt gehandeld:

#### **A. Melding komt via de radio/telefoon binnen bij het JRCC en plaats ongeval is Noordzee, Waddenzee, IJsselmeer of ZH/Zeeuwse stromen:**

- Gegevens noteren en schip doorverbinden met RMD-arts<sup>1</sup>;
- RMD-arts neemt contact op met DMC-arts van de KM te Den Helder;
- RMD-arts overlegt met DMC-arts omtrent uit te voeren evacuatie methode;
- KWC wordt geïnformeerd over wijze van evacuatie en coördineert deze;
- KWC geeft info aan AICP/Unit Noordzee.

#### **B. Melding komt binnen bij het AICP en plaats ongeval is Noordzee, Waddenzee, IJsselmeer of ZH/Zeeuwse stromen:**

- AICP informeert KWC;
- KWC neemt coördinatie over en handelt volgens procedure A.

#### **C. Melding komt via radio/telefoon binnen bij het JRCC en plaats ongeval binnenwateren:**

- JRCC informeert AICP;
- Indien AICP het KWC verzoekt om een KM-helikopter in te zetten, dan neemt het JRCC contact op met het DMC (na scheepstijd via ABNL) en overlegt of dit de juiste evacuatie methode is ;
- JRCC coördineert (bij heli inzet) de actie en onderhoudt communicatie met de KM-heli;
- Indien AICP een KLPD-heli inzet, dan neemt AICP eerst contact op met het DMC en informeert hieromtrent het KWC.

#### **D. Melding komt binnen bij AICP en plaats ongeval binnenwateren.**

- AICP neemt contact op met CPA en handelt zaak af;
- Bij eventuele inzet KM-heli zie procedure C.

AICP handelt af als onder B. en informeert het RCC.

### **7.3 Locaties decompressietanks**

Op de hierna volgende locaties zijn decompressie mogelijkheden aanwezig in geval van duikongevallen:

- Den Helder, Duikmedisch centrum Koninklijke marine, medische begeleiding aanwezig;
- Amsterdam, AMC;
- Zeebrugge, Centrum HG;
- Antwerpen , Universitair ziekenhuis.

<sup>1</sup> Indien situatie dit behoeft kan de dienstdoende DMC-arts (na scheepstijd via ABNL) al worden opgeroepen. ABNL heeft piketlijst.

## **8. PROCEDURE AANVRAAG LUCHTSTEUN (VERKENNING) PARTICULIEREN**

### **8.1 Inleiding**

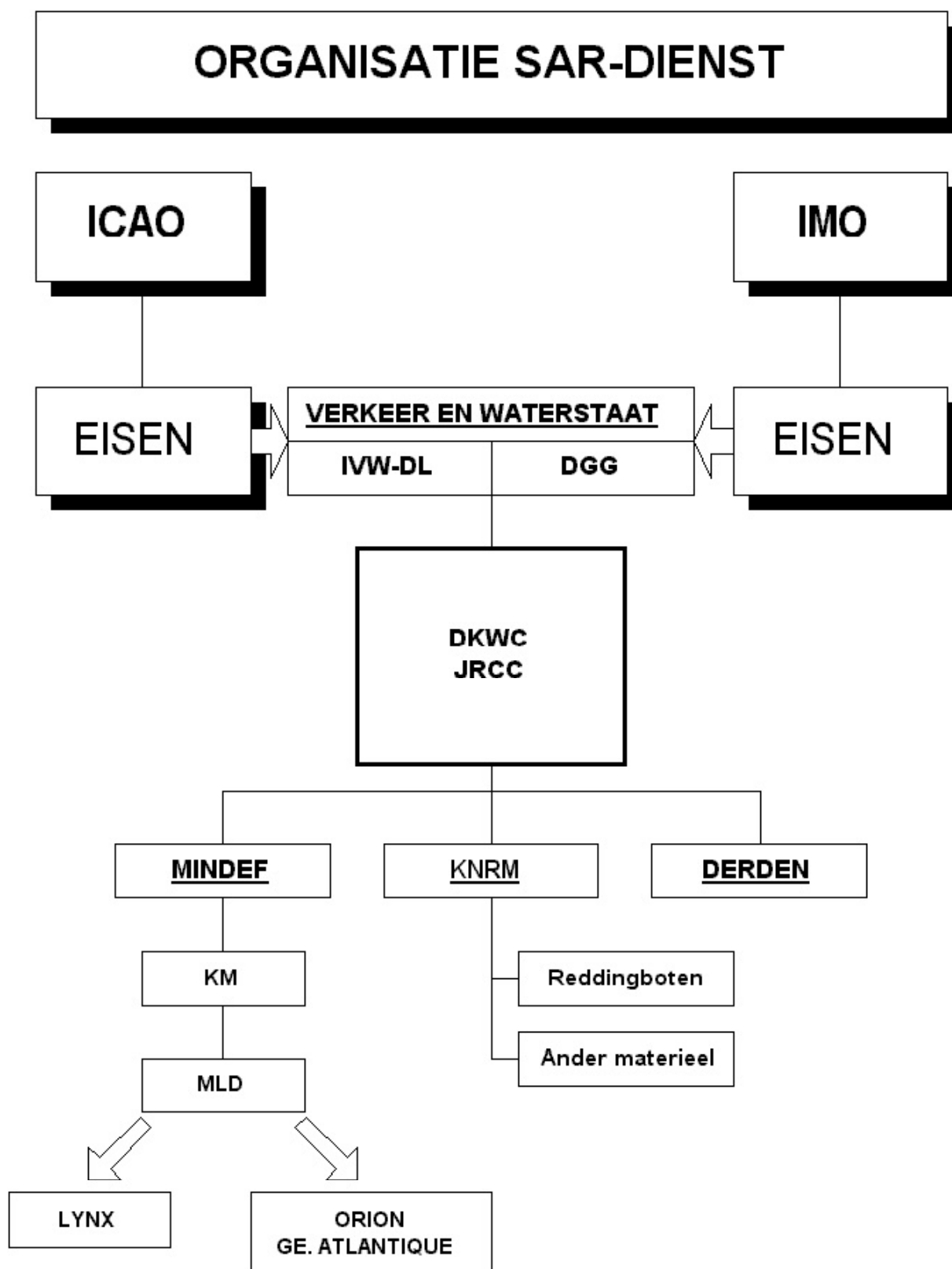
SAR eenheden van de KNRM kunnen, indien zij dit noodzakelijk achten, luchtsteun aanvragen bij het JRCC Den Helder.

### **8.2. Procedure aanvraag luchtsteun particulieren**

- a. Na overleg tussen het JRCC Den Helder en de aanvrager, beslist het JRCC Den Helder of luchtsteun daadwerkelijk wordt ingezet. De motivatie van deze beslissing dient in het incident-rapport te worden vermeld.
- b. Als een van de vliegende eenheden van de Kustwacht bezig is met een Kustwachtvlucht, zal hier in eerste instantie gebruik van worden gemaakt. Vervolgens wordt luchtsteun aangevraagd bij één van de deelnemende diensten binnen de Kustwacht:
  - Koninklijke Marine;
  - Koninklijke Luchtmacht;
  - Offshore J-SAR
  - Politie Luchtvaartdienst;
  - Rijkswaterstaat, directie Noordzee/HMR voor inzet Kustwachtvliegtuig.
- c. Pas indien duidelijk is dat de aangevraagde luchtsteun door de bovengenoemde diensten niet of niet binnen 45 minuten te realiseren is, mag worden overgegaan tot "aanvraag van luchtsteun" bij 'particulieren' ter overbrugging van de aanvliegtijd van de middelen genoemd onder 8.2.b. Ook dit aspect dient in het incidentrapport te worden vermeld.
- d. Onder particulieren worden in dit verband verstaan: die maatschappijen waarmee de KNRM afspraken over mogelijke inzet heeft gemaakt, te weten:
  - Martinair Lelystad;
  - Texel Air;
  - Aëroclub Zeeland;
  - Wings over Holland;
  - Vliegwerk Holland.
- e. De in punt 8.2.b genoemde diensten worden, zodra daartoe gelegenheid is, over de inzet van vliegtuigen van deze particuliere maatschappijen geïnformeerd.
- f. Zodra het/de middel(en) van de diensten genoemd onder punt 8.2.b alsnog op de zoeklocatie aanwezig zijn/is, dient de particuliere luchtsteun te worden bedankt.
- g. In het incidentrapport dienen de volgende bijzonderheden over inzet van particuliere middelen te worden vermeld:
  - tijdstip van aanvragen door het JRCC Den Helder;
  - tijdstip begin zoekactie;
  - tijdstip einde zoekactie;
  - tijdstip landing thuisbasis.
- h. In het geval van een offshore-industrie gerelateerd SAR incident zal direct de J-SAR helikopter worden ingezet. Details over de inzet en capaciteit van deze helikopter zijn opgenomen in bijlage C4.

## **DEEL C**

### **BIJLAGEN: OVERZICHT BESCHIKBARE MIDDELEN, OVEREENKOMSTEN E.D.**

BIJLAGE C1: ORGANISATIE SAR-DIENST.

**BIJLAGE C2: JRCC DEN HELDER****1. Algemeen**

Locatie: 52.58 N 004.43 O.

Adres: KUSTWACHTCENTRUM  
Postbus 10.000  
1780 CA Den Helder

**2. Telefoon, fax, e-mail en telex**

Telefoon:

0900 - 0111 (operationeel)  
0223 - 658300 ( administratie)  
0223 - 542300 (operationele dienst)

Telefax:

0223 - 658358 (operationele dienst)  
0223 - 658303 ( administratie)

Noodnet:

22193 (operationele dienst)  
22144 (OT)

Noodnet Fax:

22211 (operationele dienst)  
22186 (OT)

E-mail [ccc@kustwacht.nl](mailto:ccc@kustwacht.nl)

Telex: 71088 kustw nl

AFTN: EHYMYCYX

Het MMSI nummer van het Kustwachtcentrum is 002442000

Het JRCC heeft vaste telefoonverbindingen (*point-to-point*) met:

- ACC  
*Area Control Center* - Civiele Luchtverkeersleiding Schiphol
- MILATCC  
*Military Air Traffic Control Centre* te Nieuw Milligen
- MVKK  
Marinevliegbasis De Kooy
- MVKV  
Marinevliegbasis Valkenburg

Door middel van voorgeprogrammeerde nummers kan men op het JRCC op eenvoudige wijze verbinding maken met alle relevante organisaties in binnen- en buitenland.

### **3. Beschikbare frequenties**

#### **A. Noodfrequenties**

Het JRCC Den Helder vervult tevens de functie van Radiokuststation, in die zin dat op de voorgeschreven internationale noodfrequenties dag en nacht wordt uitgeluisterd.

Het betreft hier de volgende frequenties:

- kanaal 16 (VHF);
- 2187.5 kHz (MF DSC);
- kanaal 70 (VHF DSC).

Op de volgende noodfrequenties wordt door anderen dan het JRCC uitgeluisterd:

- 121.5 MHz (civiele luchtvaart noodfrequentie);
- 243.0 MHz (militaire luchtvaartnoodfrequentie);
- 406.025 MHz (noodradiobakenfrequentie);
- 4340 kHz (onderzeeboot noodfrequentie)<sup>1</sup>;
- 8364 kHz (vlotten)<sup>2</sup>

Voor *distress-alerting* via het Inmarsat-systeem wordt verwezen naar het desbetreffende hoofdstuk in deel B.

#### **Noodfrequentie uitleg:**

##### *2182 kHz*

Deze MF radiotelefonie-noodfrequentie wordt op het JRCC gebruikt voor het afhandelen van noodverkeer. Zenders staan in Scheveningen, en Appingendam, en ontvangers in West-Terschelling en Noordwijk.

##### *kanaal 16 VHF*

Deze maritieme VHF noodfrequentie wordt op het JRCC beluisterd met behulp van, op afstand bedienbare, zend/ontvangst locaties te: West-Kapelle, Woensdrecht, Scheveningen, Schoorl, Den Helder, West-Terschelling, Schiermonnikoog, Appingendam, Hoorn, Kornwederzand, Wezep en Scharendijke.

---

<sup>1</sup> Civiele nog bestaande kuststations luisteren hierop niet uit, frequentie vervalt bij GMDSS.

<sup>2</sup> Gelijk aan voetnoot 1.

*2187,5 kHz*

Deze DSC-frequentie wordt op het JRCC beluisterd met behulp van ontvangstinstallaties te West Terschelling, en Noordwijk en zendinstallaties te Scheveningen en Appingendam.  
Het MMSI nummer van het Kustwachtcentrum is 002442000.

*kanaal 70 VHF*

Deze DSC-frequentie wordt op het JRCC beluisterd met behulp van dezelfde zend/ontvangstlocaties zoals vermeld bij kanaal 16 VHF.  
Het MMSI nummer van het Kustwachtcentrum is 002442000

*121,5 MHz*

Deze civiele luchtvaartnoodfrequentie wordt niet rechtstreeks op het JRCC beluisterd. Dit gebeurt aan boord van de meeste vliegtuigen en op de civiele en militaire luchtverkeersleiding-centra. Tevens kunnen satellieten van het COSPAS-SARSAT systeem deze frequentie ontvangen. Per 1 februari 2009 stopt COSPAS-SARSAT met de ontvangst van deze 121.5MHz frequentie.

*243.0 MHz*

Deze militaire luchtvaartnood-frequentie wordt niet rechtstreeks op het JRCC beluisterd. Dit gebeurt aan boord van de meeste militaire vliegtuigen en op de civiele en militaire luchtverkeersleiding-centra. Tevens wordt deze frequentie ontvangen door satellieten van het COSPAS-SARSAT systeem.

*406,025 MHz*

Het uitluisteren op deze frequentie geschiedt door middel van satellieten van het COSPAS-SARSAT systeem (zie verder deel B, para 1.2.6).



**B. SAR-WERKFREQUENTIES**

Het JRCC kan werken op de volgende SAR-werkfrequenties:

- kanaal 67 VHF;
- 123.1 MHz VHF;
- 282.8 MHz UHF;
- 3023 kHz;
- 5680 kHz;
- 2182 kHz;
- 5699 kHz.

**SAR frequentie uitleg:***kanaal 67 VHF*

Deze frequentie wordt gebruikt door aan SAR-acties deelnemende eenheden. Het JRCC kan deze frequentie gebruiken met behulp van dezelfde zend/ontvangstlocaties zoals vermeld bij kanaal 16 VHF.

*123.1 MHz (scene-of-search)*

Het RCC gebruikt deze frequentie voor verbinding met luchtvaarteenheden. Bij inzet van meerdere luchtvaarteenheden wordt deze frequentie gebruikt door OSC Air en de eenheden. Het RCC beschikt over zend/ontvangstinstallaties te West-Kapelle, Scheveningen, Den Helder, West-Terschelling, Appingendam en Hoorn.

*282,8 MHz (scene-of-search)*

Gebruik conform 123.1 MHz Echter alleen voor verbinding met militaire eenheden. Het JRCC maakt gebruik van deze frequentie met behulp van dezelfde zend/ontvangstlocaties zoals vermeld bij 123.1 MHz

*3023 kHz (scene-of-search, primary/night)*

Deze frequentie kan worden gebruikt voor onderlinge verbindingen tussen bij SAR-acties betrokken eenheden en/of verbindingen met het JRCC. Het JRCC beschikt over zend/ontvangstinstallaties zoals beschreven bij de 2182 kHz.

*5680 kHz (scene-of-search, primary/day)*

Gebruik conform 3023 kHz.

*5699 kHz (scene-of-search, secondary/day)*

Gebruik als uitwijkfrequentie en bij grote SAR-oefeningen.

**C. NAVTEX (Navigatie Telex)**

De NAVTEX-frequentie 518 kHz wordt door het JRCC gebruikt voor het eenzijdig uitzenden van initiële nood- en spoedberichten. Daarnaast verzorgt het Kustwachtcentrum (JRCC) de veiligheids- en weerberichtgeving voor de scheepvaart via dit medium.

**D. Enhanced group call**

Het JRCC is uitgerust met een *enhanced group call* (EGC) ontvanger. Deze ontvanger staat afgestemd op het Inmarsat-C '*NCS common channel*' van respectievelijk AOR(W), AOR(E) of IOR. Met deze EGC-ontvanger is het mogelijk *Maritime Safety Information* (MSI) te ontvangen. Onder MSI wordt verstaan:

- MET = meteorologische berichtgeving;
- NAV = navigatieberichten;
- SAR = nood- en spoedberichten.

MSI wordt aangeleverd door *MSI-providers*, zoals meteorologische instituten, hydrografische bureaus en RCC's. Het JRCC Den Helder is geen *SAR-provider* voor MET en NAV, aangezien met NAVTEX het Nederlandse A1 en A2 zeegebied gedekt is.

Het is echter denkbaar dat door middel van INMARSAT A, B, C of M een noodbericht wordt ontvangen van een schip buiten het onmiddellijke bereik van SAR-eenheden (Atlantische oceaan, Indische Oceaan etc.). Het RCC dat het noodbericht ontvangt en de status van *SAR-provider* heeft, kan met een *EGC-distress call* alle scheepvaart in een gedefinieerd gebied waarschuwen en de reddingsactie coördineren.

Het JRCC Den Helder stuurt in voorkomende gevallen de informatie door naar RCC's die *SAR-provider* zijn, bijvoorbeeld JRCC Stavanger en MRCC Falmouth.

**BIJLAGE C3: EENHEDEN EN DIENSTEN**

Het JRCC beschikt niet over eigen eenheden. Door middel van gesloten overeenkomsten of afspraken met betrokken partijen kan het JRCC bij SAR-acties echter beschikken over de volgende eenheden en diensten:

**1. SAR-EENHEDEN**

Onder SAR-eenheden worden varende en vliegende eenheden verstaan met speciaal getraind personeel en voorzien van een uitrusting om zoek en/of reddingsoperaties uit te voeren. De SAR-eenheden zijn na alarmering van het KWC direct inzetbaar. De volgende SAR-eenheden zijn continue beschikbaar voor zoek- en reddingsacties:

**1.1 Vliegtuigen van de Koninklijke marine**

Met de KM is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten ten behoeve van het uitvoeren van zoek- en reddingsacties door vliegtuigen van de KM. Verzoeken om assistentie van het RCC verlopen om redenen van een snelle actie via de Groep Helikopters dan wel de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen. Voornoemde Groep maakt alarm en informeert Operaties CZMNED. Bij inzet van een of meerdere van deze middelen zal het RCC ook altijd Operaties van CZMNED van de voortgang van de actie op de hoogte houden.

De KM is een overeenkomst aangegaan met de Duitse Marine om bij SAR efficiënt gebruik te maken van elkaars patrouillevliegtuigen. In bijlage C 5 staan de specificaties beschreven van de betreffende vliegtuigen.

**1.1.1 Helikopters van de Marineluchtvaartdienst**

De helikopters zijn gestationeerd op het marinevliegkamp De Kooy (MVKK). Voor verdere bijzonderheden betreffende deze eenheden zie bijlage C4: Helikopters (rotary wing).

**1.1.2 Patrouillevliegtuigen van de Marineluchtvaartdienst**

Deze zijn gestationeerd op het marinevliegkamp Valkenburg (MVKV). Voor verdere bijzonderheden betreffende deze eenheden zie bijlage C5: Vliegtuigen (fixed wing)

**1.2 Reddingboten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij**

De KNRM is een particuliere organisatie waarmee een samenwerkingsovereenkomst is gesloten ten behoeve van het uitvoeren van zoek- en reddingsacties in het grootste deel van het Nederlandse SAR-verantwoordelijkheidsgebied. De KNRM beschikt over een vloot van, meestal snelle, reddingboten. Deze zijn gestationeerd langs de hele Nederlandse Noordzeekust van Cadzand tot de Eemshaven, het IJsselmeer, de Waddenzee en een deel van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen.

Alle reddingboten van de KNRM zijn 24 uur per dag inzetbaar. Alarmering geschiedt via een Regionale Alarm Centrale (RAC) van de brandweer.

Het RCC beschikt over de mogelijkheid om met de reddingboten van de KNRM te kunnen communiceren via het KNRM VHF kanaal 0.

## Bijlage C 3

De KNRM heeft met de volgende particuliere vliegbedrijven afspraken gemaakt ter ondersteuning van SAR-acties op het IJsselmeer, Markermeer, randmeren, de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen, en de Waddenzee: Martinair (Lelystad),<sup>1</sup> Texel Air, Aëroclub Zeeland, *Wings over Holland*, en Vliegwerk Holland. De inzet<sup>1</sup> van deze eenheden wordt aangevraagd en gecoördineerd door de KNRM.

Voor verdere bijzonderheden zie bijlage C6: 'Koninklijke Nederlandse Redding maatschappij'.

### 1.3 Sleep- en bergingsdienst Theunisse

Berging- en Sleepdienst Theunisse (BST) kan, desgevraagd, vaartuigen ter beschikking stellen t.b.v. SAR. Het betreft de inzet gedurende 24 uur per dag van adequaat uitgerust materiaal van BST op het:

- Haringvliet;
- Hollands Diep;
- en Volkenrak.

De overeenkomst tussen de Directeur Kustwacht en BST is opgenomen als bijlage C18.

### 1.4 Waker

Door DGG is met de bergingsindustrie (SmitWijs Waker BV) een overeenkomst gesloten voor het ter beschikking stellen van een bergingsvaartuig de 'Waker'. De 'Waker' wordt primair gebruikt voor de taken 'hulpverlening en redding' (SAR) en 'rampen- en incidentenbestrijding' (RIB). Ten aanzien van de inzet zijn de volgende afspraken van kracht:

- de 'Waker' is 365 dagen per jaar, 24 uur per dag beschikbaar op 15 minuten notice;
- tussen de directeur Transportveiligheid van DGG en de directeur Kustwacht is een operationele overeenkomst gesloten over de inzet van het vaartuig;
- bij verslechterende weersomstandigheden (vanaf windkracht 5 in gebied HUMBER) gaat de 'Waker' preventief naar zee en kiest positie nabij de belangrijkste scheepvaartroutes boven de Waddenzee.

### 1.5 J-SAR

Door de offshore industrie verenigd in NOGEPA, is de J-SAR helikopter ter beschikking gesteld. De helikopter is voor inzet bij Offshore gerelateerde incidenten en offshore medische evacuaties. Tevens kan de J-SAR complementair aan de KM Lynx worden ingezet. Details over de SAR taak zijn opgenomen in bijlage C4.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage B, hoofdstuk 8: Procedure aanvraag luchtsteun particulieren.

## Bijlage C 3

## 2. ONDERSTEUNENDE EENHEDEN

Diverse eenheden kunnen in het geval van een SAR-actie assistentie verlenen. De beschikbaarheid van de eenheden is meestal niet continue, zoals bij SAR-eenheden, en door het KWC moet vooraf verzocht worden om assistentie. Daarbij is het mogelijk dat eenheden geen assistentie kunnen verlenen in verband met een prioriteitstelling of omdat deze niet beschikbaar zijn.

### 2.1 Algemene verplichting

Voor gezagvoerders van schepen bestaat er een internationaal aanvaarde verplichting - voorzover dit kan geschieden zonder ernstig gevaar voor het eigen schip, de bemanning of de passagiers - hulp te verlenen aan een ieder die op zee in levensgevaar verkeert. Deze verplichting geldt te meer indien het schip zelf bij een aanvaring betrokken is geweest en het in staat is hulp te verlenen aan andere betrokkenen.

Onverlet deze algemeen geldende regel stelt een aantal diensten op ad-hoc basis eenheden beschikbaar ten behoeve van SAR-acties. De navolgende opsomming is niet limitatief!

### 2.2 Schepen van de Koninklijke Marine

Op verzoek van het RCC kan CZMNED schepen aan het RCC toewijzen. Zodra CZMNED intern KM SAR-alarm heeft geïnitieerd melden het schip van de wacht en alle KM-schepen binnen 50 nm van de ongevalpositie zich op 2182 kHz bij het RCC.

### 2.3 Het Kustwachtvliegtuig *Coast Guard* 01 - Dornier (PH-MNZ)

Dit vliegtuig, type Dornier-228, kan waar mogelijk ingezet worden bij SAR-acties. De planning van dit vliegtuig geschiedt door het KWC, zodat te allen tijde bekend is wat de status van dit vliegtuig is.

### 2.4 SAR-Flight Koninklijke luchtmacht

De KLu / Vliegbasis Leeuwarden beschikt over drie Agusta AB-412 redding helikopters ten behoeve van vliegoperaties op de schietrange, Waddenzee en Noordzee en patiëntenvervoer vanaf de Waddeneilanden. Zie voor detailregelingen bijlage C4.

Inzet voor SAR-operaties kan op aanvraag geschieden via Onderdeels Coördinatie Centrum (OCC), te Leeuwarden.

### 2.5 Vliegtuigen KLPD/Dienst Luchtvaartpolitie

De Dienst Luchtvaartpolitie beschikt over helikopters van het type Bölkow en Explorer (*Coast Guard* 04). Beide eenheden vliegen in Kustwachtverband en kunnen tijdens Kustwachtvluchten door JRCC Den Helder rechtstreeks worden ingezet voor SAR. Overige inzet ten behoeve van SAR-operaties wordt aangevraagd bij de afdeling Operaties van de Dienst Luchtvaartpolitie. Details van de DLP vliegtuigen zijn opgenomen in bijlage C4.

### 2.6 KLPD

De KLPD beschikt over een aantal vaartuigen. Aanvraag geschiedt via Unit Noordzee.

## Bijlage C 3

### 2.7 Douane

De douane beschikt over een aantal vaartuigen. Het rooster van deze vaartuigen is bekend op het KWC. Inzet van deze vaartuigen tijdens roosteruren is direct mogelijk.

### 2.8 Koninklijke marechaussee (KMar)

De KMar beschikt over een aantal (zeegaande) vaartuigen. In alle gevallen zullen deze vaartuigen - binnen de aanwezige mogelijkheden - steun verlenen bij SAR-acties en rampenbestrijding. Inzet wordt aangevraagd rechtstreeks aan het desbetreffende vaartuig of via de desbetreffende brigade als het vaartuig niet in de vaart is. De meldkamer Staf KMar (telefoon 070-3241855 / fax 4414825) kan daarbij - voor doorgeleiding van het verzoek tot inzet - betrokken worden.

### 2.9 Directie Noordzee

Directie Noordzee beschikt over vaartuigen en een Kustwachtvliegtuig die betrokken zijn bij het uitvoeren van Kustwachttaken op het gebied van vaarwegmarkering en milieuwetgeving.

Inzet van zowel vaartuigen als het Kustwachtvliegtuig kan worden aangevraagd via Directie Noordzee of via het Hydro Meteocentrum Rijnmond (HMR). Eenheden die op het moment van een SAR-actie opereren onder de operationele leiding van de Kustwacht kunnen, in verband met de hogere prioriteitstelling, direct worden ingezet voor een SAR-taak.

### 2.10 Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (KNBRD) (Reddingsbrigades Nederland)

De KNBRD beschikt over een groot aantal vaartuigen die gestationeerd zijn langs de

gehele Nederlandse kust en de randmeren. Inzet van deze vaartuigen wordt aangevraagd rechtstreeks aan de desbetreffende posten (langs de kust), dan wel via een RAC (IJsselmeer en randmeren).

### 2.11 Overige reddingsbrigades

Naast de reddingsbrigades van de KNBRD bestaan er ook nog een aantal niet bij deze bond aangesloten reddingsbrigades. In voorkomende gevallen wordt rechtstreeks een beroep op hen gedaan.

## 3. OVERIGE DIENSTEN

Onderstaand volgt een overzicht van diensten en instanties die betrokken kunnen worden bij SAR-acties.

### 3.1 De zeeverkeersposten (ZVP), verkeerscentrales (VC) en de meldposten langs de Nederlandse kust en IJsselmeer

In het kader van SAR-acties van lokale omvang kunnen zij als gedelegeerde van de plaatselijk bevoegde autoriteit worden belast met het uitvoeren van de taken van OSC.

Het betreft hier:

- zvp Schiermonnikoog;
- zvp Ameland;
- vc Brandaris;
- vc Den Helder;
- vc IJmond;
- vc Scheveningen;
- vc Hoek van Holland (TCH);
- zvp Ouddorp;
- vc Vlissingen (SCC) (Centrale meldpost Westerschelde en Kanaal van Terneuzen-Gent);
- Centrale Meldpost IJsselmeergebied (CMIJ) Lelystad;

- Centrale Meldpost Wemeldinge (Oosterschelde);
- Centrale Meldpost Waddenzee (Brandaris) Terschelling.

### **3.2 *Area Control Centre (ACC) van de luchtverkeersbeveiliging op Schiphol***

### **3.3 *Military Air Traffic Control Centre (MILATCC)***

Luchtverkeersleidingcentrum te Nieuw Milligen.

### **3.4 *Buitenlandse (M)RCC's (zie bijlage C33)***

### **3.5 Offshore maatschappijen**

Tijdens SAR-acties waarbij offshore installaties zijn betrokken worden de offshore maatschappijen rechtstreeks benaderd. De offshore maatschappijen hebben zich verenigd in de Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie (NOGEPA). Van iedere offshore maatschappij is een Emergency Preparedness Manual op het KWC aanwezig.

### **3.6 Mobiele Medische Teams (trauma helikopters)**

Tijdens SAR-acties en medische evacuaties kan de KNRM, de reddingboot, aan het Kustwachtcentrum vragen om medische ondersteuning van het MMT, de traumahelikopter, bij aanlanding. Alarmering van het betreffende MMT geschiedt via de CPA's van Rotterdam of Amsterdam of Groningen. De traumahelikopter kan niet worden ingezet voor SAR acties. De traumahelikopter is niet voor SAR vluchten uitgerust en mag niet buiten zicht van de kust opereren.

**BIJLAGE C4: HELIKOPTERS (*ROTARY WING*)****A. GROEP MARITIEME HELIKOPTERS VAN DE KONINKLIJKE MARINE****1. Thuisbasis.**

Marinevliegekamp de Kooy (MVKK), geografische positie: 52.55.47 Noord 004.46.85 Oost.

Postadres: Postbus 10.000  
1780 CA Den Helder

Directe telefoonlijn met RCC Den Helder.

Telefoon: 0223 - 658670/658723 (operatie-officier)/ 0223633115.

GSM : 0653114277

Fax : 0223 - 658653.

Sematone operatie-officier 06-65068824, staat aan na afspraak met CCC KWC.

Noodnet: 22360

AFTN: EHKDYCYX

**2. SAR-eenheid.**

Vierentwintig uur per dag staat minimaal 1 Lynx SH-14D helikopter ter beschikking.

Alarmering geschiedt via de directe lijn met operaties MVKK (of met een van bovenstaande nummers) met de vermelding: "SAR ALARM".

Deze helikopter kan worden ingezet binnen:

- 20 minuten op werkdagen tussen 08.00 en 16.30; 45 minuten op collectieve ADV-dagen (zgn. brugdagen);
- 45 minuten tijdens daglichtperioden op werkdagen tussen 16.30 en 08.00 en gedurende het weekend (ZZF-dagen);
- 60 minuten buiten daglichtperioden op werkdagen tussen 16.30 en 08.00 en gedurende het weekend (ZZF-dagen, dus ook feestdagen).



**3. Specificaties Lynx-helikopter.**

|                                         |                                                                                                                                                                                                                              |                                                  |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <i>Operator</i>                         | Commandant van de Groep Maritieme Helikopters, ressorterend onder de Commandant Zeemacht Nederland                                                                                                                           |                                                  |
| <i>Speed en endurance</i>               | 135 kts maximum speed, 120 kts <i>cruising speed</i><br>2 uur 20 minuten endurance                                                                                                                                           |                                                  |
| <i>Fuel / gewicht</i>                   | Primair: F- 35, F-44<br>Alternatief: F-34, F-40, F-43, JET A1<br>Fuel capacity 802 kg (985 liter) c.q. 216.67 imp. gallon/260 US gallon; pressure refuel max 50 psi (3.54bar)/341 liter/min<br>MAUW 4875 kg                  |                                                  |
| <i>Bemanning</i>                        | 2 vliegers of 1 vlieger met Tacco<br>1 <i>hoist-operator</i><br>1 redder<br>1 dokter (optioneel)                                                                                                                             |                                                  |
| <i>Navigatiemiddelen</i>                | Radar (180° <i>forward sector</i> )<br>ADF 190-1799.5 kHz<br>Doppler/TANS                                                                                                                                                    | VOR/DME 108-117.95 MHz<br>ILS 102-112 MHz<br>GPS |
| <i>Communicatiemiddelen</i>             | UHF 225-399.975 MHz<br>VHF/UHF/Marifoon: VHF 30-173.975 m.u.v. 88-107.975,<br>UHF225-399.975 MHz in stappen van 25 kHz<br>HF 2-29.999 MHz (in stappen van 100 Hz)<br>Marifoon: kanalen 00 t/m 28 en 60 t/m 88                |                                                  |
| <i>Callsigns</i>                        | <b>Rescue Pedro + even nr.</b>                                                                                                                                                                                               |                                                  |
| <i>IFF/SIF</i>                          | Modes 1, 2 en 3A, 3C en 4                                                                                                                                                                                                    |                                                  |
| <i>Search equipment</i>                 | UHF/VHF <i>homing</i><br><br>Radar(180° <i>forward sector</i> ) Infrarood (niet alle helikopters)<br>Visueel (incl. gestabiliseerde kijkers)<br>Op Doppler navigatie gebaseerde zoekpatronen (TANS)<br>Handheld Search Light |                                                  |
| <i>SAR uitrusting</i>                   | <i>Rescue slings</i> , 1 Hijsbrancard<br>Div. medische koffers (afh. aard ongeval), uitrusting arts                                                                                                                          |                                                  |
| <i>SAR capaciteit (aantal personen)</i> | maximaal 6 personen, afhankelijk van uitrusting en omstandigheden;<br>2 indien per brancard                                                                                                                                  |                                                  |

**B. SAR-FLIGHT KONINKLIJKE LUCHTMACHT****1. Thuisbasis.**

Vliegbasis Leeuwarden, geografische positie: 53.14.00 Noord - 005.45.00 Oost.

Postadres: Postbus 21050  
8900 JB Leeuwarden

Telefoon: 058 - 2348001 (OCC) / 2346180 (SAR Leeuwarden) / 2346282 (SAR Vlieland).  
Fax: 058 - 2346544 (OCC) / 2346623 (SAR Leeuwarden) / 2346360 (SAR Vlieland).

AFTN: EHLWYCYX

**2. Inzet.**

Ofschoon niet de status van "SAR-eenheid " hebbend, verleent de KLu in vredetijd assistentie aan het RCC met de Klu SAR-helikopters alsmede met de overige vliegtuigen van de Klu voor zover deze inzetbaar zijn voor opsporing. Primair staat hiervoor een Agusta AB-412 helikopter (AB-412) ter beschikking. Alarmering geschiedt via het Onderdeels Coördinatie Centrum (OCC) Leeuwarden met de vermelding: "SAR ALARM".

**3. Beschikbaarheid.**

Tijdens werktijden Vliegbasis Leeuwarden, werkdagen van 07:30 tot 16:30 (LT) heeft de Luchtmacht SAR vlucht beschikbaar vanaf Vlieland of de vliegbasis Leeuwarden:

Eén volledig bemande SAR-helikopter op 5 minuten notice voor SAR en patiëntenvervoer. Deze helikopter is primair bestemd voor Luchtmacht SAR-operaties in de schietgebieden/schietrange en patiëntenvervoer van de Waddeneilanden, maar kan op verzoek van het RCC ook ingezet worden voor andere operaties.

Buiten werktijden Vliegbasis Leeuwarden en voor alle overige tijden vanaf de vliegbasis Leeuwarden:

Eén volledig bemande SAR-helikopter, binnen de uniforme daglichtperiode, op één uur notice voor SAR en patiëntenvervoer. Buiten de uniforme daglichtperiode alleen zoekacties en patiëntenvervoer, ook op één uur notice.

**4. Specificaties AB-412 helikopter**

|                                     |                                                                                                                                             |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Operator</i>                     | Commandant van het SAR-squadron van de Klu                                                                                                  |
| <i>Speed en endurance</i>           | 120 kts <i>cruising speed</i><br>3 uur max. <i>endurance</i>                                                                                |
| <i>Fuel / gewicht</i>               | (Jet A-1) F-34, F-40 F-44/ <i>Fuel capacity</i> 2100 lbs<br>MAUW 5500 kg                                                                    |
| Limieten                            | 60 kts wind<br>Nachtoperaties VMC / IMC, <i>hoisten</i> alleen overdag                                                                      |
| Bemanning                           | 2 vliegers<br>1 <i>hoist-operator</i><br>1 redder<br>1 verpleger (dokter optioneel)                                                         |
| Navigatiemiddelen                   | R-Nav (GPS en Doppler)<br>VOR/DME/ADF/Tacan/ILS                                                                                             |
| Communicatiemiddelen                | UHF 224-399.95 MHz<br>VHF 116-151.975 MHz<br>Marifoon VHF/FM: alle maritieme kanalen                                                        |
| <i>Callsigns</i>                    | <b>Rescue Pedro + even nr.</b>                                                                                                              |
| IFF/SIF                             | 1,2,3 A/C                                                                                                                                   |
| <i>Search equipment</i>             | UHF <i>homing</i> (243.00 - 242.100 MHz)<br>VHF <i>homing</i> (121.50 - 123.10 MHz)<br>Visueel<br>Zoeklicht "Nightsun"<br>RNAV zoekpatronen |
| SAR uitrusting                      | Rescue slings<br>First Aid Kit en uitrusting arts<br>Hijsbrancard                                                                           |
| SAR capaciteit<br>(aantal personen) | 2 liggende drenkelingen of 4-6 drenkelingen zittend                                                                                         |

**Bijlage C 4****C. BRISTOW J-SAR SUPER PUMA L2****1. Thuisbasis**

Luchthaven Den Helder (LDH), geografische positie: 52.55.47 Noord 004.46.85 Oost.

Postadres: Bristow Helicopters  
Luchthavenweg 20  
1786 PT Den Helder

Directe telefoonlijn met RCC Den Helder.

Telefoon: 0223 - 537340

GSM 06-10969213 (Chief Pilot)

Fax: 0223 - 660517.

Sematone bemanning op alert 60.....,

**2. SAR-eenheid**

Vierentwintig uur per dag staat 1 Super Puma L2 helikopter ter beschikking. Alarmering geschiedt via de directe lijn met Bristow (of met een van bovenstaande nummers)

De helikopter is beschikbaar gesteld door de samenwerkende olie en gas maatschappijen op de Noordzee verenigd in de NOGEPA.

**3. Beschikbaarheid**

Primaire taakstelling is Offshore SAR operaties zoals bijvoorbeeld een helikopter *ditch*, brand of explosie op een mijnbouwinstallatie, scheepsaanvaring, man overboord of evacuatie van een boorplatform)

Secundaire taakstelling is levensbedreigende omstandigheden anders dan offshore gerelateerd, zulks ter beoordeling aan de directeur Kustwacht. De J-SAR helikopter is complementair aan de Lynx helikopter van de KM.

De J-SAR helikopter wordt vanaf 17 februari 2004 als volgt ingezet:

- 15 minuten notice op werkdagen tussen 07:30 en 21:00 (bemanningswisseling om 13:00)
- 60 minuten notice van 21:00-07:30.

In een *Standard Operational Procedure* tussen het Kustwachtcentrum en Bristow is de samenwerking uitgewerkt.

**Bijlage C 4****4. Specificaties J-SAR helikopter Super Puma L2**

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Operator</i>            | <i>Bristow Helicopters Ltd, Den Helder, Holland</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <i>Speed and Endurance</i> | <i>145 kts maximum speed, cruising speed 130 kts, endurance 3 hours 45 minutes</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <i>Fuel</i>                | <i>Jet A1, AVTUR<br/>Capacity 4200 lbs (1909 kgs) (MAUW 9300kg)</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <i>Crew</i>                | <i>2 Pilots<br/>1 Hoist Operator<br/>1 Winchman<br/>+ Optional Medical Staff</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <i>Navigation Aids</i>     | <i>Radar<br/>VOR/DME, ADF, ILS<br/>1 Flight Management System - FMS (GPS)<br/>Additional GPS<br/>FLIR Camera (Infra red)<br/>2 Homers</i>                                                                                                                                                                                                                                 |
| <i>Communications</i>      | <i>2 VHF Radios<br/>UHF Radio<br/>FM Radio (Marine)<br/>HF Radio<br/>Iridium Satellite Phone<br/>Skyshout</i>                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <i>Callsigns</i>           | <i>Training – <b>Coastguard Alpha Romeo</b><br/>Ops – <b>Coastguard Rescue Alpha Romeo</b></i>                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <i>IFF</i>                 | <i>Standard + Mode C</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <i>Search Equipment</i>    | <i>UHF/VHF Homing<br/>Radar<br/>FLIR Camera<br/>FMS – Search Patterns<br/>Nightsun Search Light<br/>Night Scanner Search Light<br/>Handheld Search Light<br/>Night Vision Goggles<br/>Visual</i>                                                                                                                                                                          |
| <i>SAR Equipment</i>       | <i>Dual Hoist System: Max 600 lbs 300 ft max cable<br/>Fully Coupled Autohover System<br/>Comprehensive First Aid Kit<br/>Defibrillator<br/>Propac Patient Monitoring System<br/>Oxygen Therapy<br/>Entonox Therapy (pain relief gas)<br/>Dedicated Medical Intercom System<br/>Droppable life raft (7 persons)<br/>Stretchers<br/>Single Lift and Hypothermic Strops</i> |
| <i>SAR Capacity</i>        | <i>21 + persons<br/>4 in Stretchers</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

**Bijlage C 4****D.DIENST LUCHTVAARTPOLITIE VAN HET KORPS LANDELIJKE  
POLITIEDIENSTEN****1. Thuisbasis.**

Luchthaven Schiphol, geografische positie: N52.18.29 E004.45.51

Postadres: Postbus 75014  
1117 ZN Schiphol Oost

Directe telefoonlijn met Operations DLVP

Telefoon: 020 – 5025 635 (24 uur)

Fax: 020 – 5025640

Noodnet: 29383

AFTN EHAMYIPL

Dienstdoend Supervisor DLVP uitsluitend te bereiken via Operations.

**2. Landelijke Standby t.b.v. de Nederlandse Politie.**

Op Schiphol staat binnen de genoemde tijden 1 van de volgende luchtvaartuigen standby.

- Bölkow BO105 , met ABVS (*Airborne Videosystem*) of
- Bölkow BO105, met *floats* of
- Explorer MD902, zonder *floats* en alleen binnen de daglichtperiode
- Chessna C182, alleen daglichtperiode (*fixed wing*)

M.u.v. de BO105 **met *floats*** zijn de overige luchtvaartuigen/types **NIET** inzetbaar boven zee.

De fysieke aanwezigheid van de standby is als volgt geregeld:

zondag t/m donderdag van 07:00 – 24:00

Vrijdag 07:00 – 01:00

Zaterdag 08:00 – 01:00

**3. Alarmering/inzet uitsluitend via Operations DLVP.**

Inzetbaarheid/reactietijd is tijdens de fysieke aanwezigheid in principe 10 minuten.

Indien de *standby-crew* al is ingezet zat in dat geval tijdens het overleg, tussen RCC en Operations DLVP, blijken wat het max. haalbare is.

De inzetbaarheid/reactietijd buiten de genoemde tijden is 60 minuten.

De inzet van een helikopter boven grote wateroppervlakten kan alleen als die helikopter is voorzien van *floats*.

N.B.

**De helikopter voorzien van het *Airborne Videosysteem* is NIET voorzien van *floats*.**

**Bijlage C 4****4. Specificaties Bölkow BO 105**

|                           |                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Operator</i>           | Korps Landelijke Politiediensten<br>Dienst Luchtvaartpolitie                                                                                                                                                 |
| <i>Speed en endurance</i> | 120 kts, 100 kts <i>cruising speed</i><br>2 uur en 30 minuten <i>endurance</i>                                                                                                                               |
| Bemanning                 | 2 vliegers<br>1 Waarnemer/Operator<br>1 Waarnemer (optioneel)                                                                                                                                                |
| Navigatiemiddelen         | VOR/DME 108 – 117.95 MHz<br>ILS 102 – 112 MHz<br>GPS                                                                                                                                                         |
| Communicatiemiddelen      | VHF 118.00 – 136.97 MHz<br>Marifoon<br>Mobilofoon                                                                                                                                                            |
| <i>Callsigns</i>          | <b>NCG04 of<br/>Eigen registratie als <i>callsign</i></b>                                                                                                                                                    |
| IFF/SIF                   | <i>Not available</i>                                                                                                                                                                                         |
| <i>Search Equipment</i>   | <i>Airborne</i> Videosysteem daglicht en infrarood<br>(beiden beperkt inzetbaar, is een heli zonder<br><i>floats</i> )<br><br><i>Searchlight (Nightsun)</i><br><br>Gyrokijker<br><br><i>Eyeballs Mark II</i> |
| SAR uitrusting            | Not available                                                                                                                                                                                                |
| SAR capaciteit            | Not available                                                                                                                                                                                                |

**BIJLAGE C5: VliegTuigen (FIXED WING)****A. GROEP MARITIEME PATROUILLEVliegTuigen VAN DE KONINKLIJKE MARINE<sup>1</sup>****1. Thuisbasis**

Marinevliegkamp Valkenburg (MVKV), geografische positie: 52.10.02 Noord 004.25.06 Oost.

Postadres: Postbus 590  
2220 AN Katwijk (ZH)

Directe telefoonlijn met RCC Den Helder.

Telefoon: 071 - 4052961/4052123 (operaties Valkenburg).

Fax: 071 - 4052220.

Noodnet: 17399

AFTN: EHVBYCYX

**2. SAR-eenheid**

Vierentwintig uur per dag staat minimaal 1 patrouillevliegtuig van het type Lockheed Orion P3C ter beschikking. Alarmering geschiedt via de directe lijn met operaties MVKV met de vermelding "SAR ALARM".

Dit vliegtuig kan worden ingezet binnen:

- 1 uur op werkdagen tussen 08.00 en 16.45;
- 3 uur op werkdagen tussen 16.45 en 08.00 en gedurende het weekend en op collectieve ADV-dagen, (zgn. Brugdagen of ZZFdagen –Zondag, Zaterdag enFeestdag-).

---

<sup>1</sup> Per 1 januari 2005 is de Groep Maritieme Patrouille vliegtuigen van de KM opgeheven. De SAR taak zal o.a. door het Kustwachtvliegtuig worden waargenomen.



**3.Specificaties NL-Orion patrouillevliegtuig**

|                           |                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Operator</i>           | Commandant van de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen, ressorterend onder de Commandant Zeemacht Nederland                                                                                                                         |
| <i>Speed en endurance</i> | zoeksnelheid op lage hoogte 200 kts<br><i>radius of action</i> : 1200 nm (met 2 uur in zoekgebied)<br>10 uur <i>endurance</i>                                                                                                        |
| Fuel                      | JP-4 (F-40), JP-5(F-44), JP-8<br>Maximaal 9200 <i>US gallon</i>                                                                                                                                                                      |
| Wind limieten             | <i>Crosswind</i> maximaal 30 kts                                                                                                                                                                                                     |
| Bemanning                 | 2 vliegers<br>1 <i>tactical co-ordinator</i> (TACCO)<br>1 <i>navigator-communicator</i> (NAVCOM)<br>2 <i>flight engineers</i><br>3 <i>sensor operators</i> ( <i>radaroperator</i> = sensor 3)<br>1 <i>in-flight-technician</i> (IFT) |
| Navigatiemiddelen         | GPS<br>2 Inertial sets<br>1 Doppler<br>1 Tacan<br>2 VOR<br>1 ILS<br>1 ADF                                                                                                                                                            |
| Communicatiemiddelen      | UHF 225-399.75 MHz<br>VHF 116-149.995 MHz<br>HF 2-29.999 MHz ( <i>voice/telex/datalink</i> )<br>Marifoon: kanalen 00-06-10-13-16-67                                                                                                  |
| <i>Callsigns</i>          | <b>Rescue Pluto + oneven nr</b>                                                                                                                                                                                                      |
| IFF/SIF                   | Modes 1, 2 en 3A/C                                                                                                                                                                                                                   |
| <i>Search equipment</i>   | UHF <i>homing</i><br>VHF <i>homing</i> (beperkt aantal vliegtuigen)<br>Radar<br>Infrarood (niet alle vliegtuigen)<br>Visueel                                                                                                         |
| SAR uitrusting            | 2 afwerpbare <i>dinghies</i> , capaciteit per <i>dinghy</i> 10 personen,<br><i>smoke markers</i> (30 minuten), driftboei meting                                                                                                      |

**B. DUITSE BREQUET ATLANTIC****1. Thuisbasis Duitsland**

Nordholz (ETMN), geopos: 53°46,03' North 008°39,3' East.

Operation Centre Nordholz

Telefoon: +49-(0)4741-94-1767

Fax: +49-(0)4741-94-1768

Mailadress: BerndKunze@bundeswehr.org

**2. SAR MPA launch procedure**

SAR alarm wordt gemaakt via RCC Gluecksburg met de volgende melding: "SAR ALERT".  
Directe telefoon verbinding RCC Gluecksburg: +49 4631 666 3251

Het vliegtuig staan op de volgende *notice* tijden:

- 1 uur op werkdagen tussen 08.00 and 16.45;
- 3 uur op werkdagen tussen 16.45 and 08.00 dit geldt ook voor weekenden en vrije dagen.

**3. Specificaties GE-Brequet Atlantic patrouille vliegtuig**

|                            |                                                                                                    |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Operator</i>            | <b>Marinefliegergeschwader 3 “ Graf Zeppelin”</b>                                                  |
| <i>Speed and endurance</i> | <i>Transitspeed 280 kts / Searchspeed 180 kts<br/>Endurance 10 hrs</i>                             |
| <i>Fuel</i>                | <i>JP-1, JP-4, JP-5, JP-8<br/>max 13,5 ton</i>                                                     |
| <i>Wind limits</i>         | <i>30 kts crosswind</i>                                                                            |
| <i>Crew</i>                | <i>2 pilots, 1 tacco, 1 navigator, 1 flight engineer, 1 radio operator,<br/>6 sensor operators</i> |
| <i>Nav Aids</i>            | <i>VOR, TACAN, ADF, ILS, GBINS</i>                                                                 |
| <i>Comms equipment</i>     | <i>2 UHF, 1 VHF/AM, 1 VHF/FM, 2 HF,</i>                                                            |
| <i>Callsigns</i>           | <b>RESCUE 61xx</b> (xx = Aircraft Sidenummer)                                                      |
| <i>IFF/SIF</i>             | <i>Modes I, II, III A + C, IV</i>                                                                  |
| <i>Search equipment</i>    | <i>UHF/ADF/MF Homing Radar, Infrared,</i>                                                          |
| <i>SAR equipment</i>       | <i>Smokemarkers</i>                                                                                |

**C. MNZ Dornier 228****1. Thuisbasis**

Tot 1 juli 2004: Schiphol-oost (EHAM), geografische positie:

Vanaf 1 juli 2004: Marinevliegkamp De Kooy (MVKK/EHKD), geografische positie: 52.55.28 Noord 004.46.51 Oost.<sup>2</sup>

Postadres: Postbus 5807  
2280 HV Rijswijk (ZH)

Directie Noordzee (dNZ), algemeen:

Telefoon: 070 – 3366600.

Fax: 070 – 3900691.

24 uurs centrum Hydro Meteo Centrum Rijnmond (HMR):

Tot 7 juni 2004:

Telefoon: 0174 – 389101

Fax: 0174 - 384977

Vanaf 7 juni 2004:

Telefoon: 070-3366800

Fax: 070-3951724

Noodnet: 17768

**2. SAR-eenheid**

Tot 1 januari 2005:

Een vliegtuig van het type Dornier 228-212 kan, op basis van beschikbaarheid, in voorkomende gevallen worden ingezet voor SAR taken.

Tussen 1 januari 2005 en 1 januari 2006:

Vierentwintig uur per dag staat 1 surveillancevliegtuig van het type Dornier 228-212 ter beschikking op basis van beschikbaarheid. Alarmering geschiedt via het HMR.

Dit vliegtuig kan binnen 1 uur worden ingezet (op basis van beschikbaarheid)

Vanaf 1 januari 2006 (oplevering 2<sup>e</sup> vliegtuig):

Vierentwintig uur per dag staat minimaal 1 surveillancevliegtuig van het type Dornier 228-212 ter beschikking. Alarmering geschiedt via het HMR.

Dit vliegtuig kan binnen 1 uur worden ingezet.

---

<sup>2</sup> Datum kan mogelijk verschuiven.

**3. Specificaties Dornier 228-212 surveillancesvliegtuig**

|                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Operator</i>           | Commandant van de Groep Maritieme Helikopters, ressorterend onder de Commandant Zeemacht Nederland                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <i>Speed en endurance</i> | Maximum vliegsnelheid 223 kts, kruissnelheid 180 kts en<br>zoeksnelheid op lage hoogte 130 kts<br><i>radius of action</i> : 400 nm (met 2 uur in zoekgebied)<br>4 uur <i>endurance</i>                                                                                                                                                                               |
| Gewicht                   | Maximale start gewicht 6400kg, leeg gewicht 4200kg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <i>Fuel</i>               | Jet A1/F35<br>Maximaal 2386 liter (630 <i>US gallon</i> )                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Wind limieten             | <i>Crosswind</i> maximaal 30 kts, <i>ground operating</i> limiet 45 kts                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Bemanning                 | 2 vliegers KM<br>1 <i>Mission Commander</i> DNZ<br>1 <i>Observer</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Navigatiemiddelen         | GPS<br>VOR<br>DME<br>ILS<br>ADF<br>RNAV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Communicatiemiddelen      | 1xUHF 225-399.995 MHz (vanaf ca. 1 augustus 2005)<br>2xVHF 118-136.975 MHz<br>1xHF 2-30 MHz<br>2xMarifoon: maritieme kanalen waaronder 16-67-73<br>2 Privé –kanalen 96 en 97 hoog<br>Satcom (Iridium: voice, fax, data) (vanaf ca. 1 augustus 2005)                                                                                                                  |
| <i>Callsigns</i>          | <b>PH-MNZ (en PH-MNX ? vanaf 1 januari 2006)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Transponder               | Mode 3a/c                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <i>Search equipment</i>   | <i>Homing</i> 121.5 - 156.8 – 243 - 406.025<br><i>Side Looking Airborne Radar</i> (SLAR)<br><i>Weather Radar</i> (including search mode)<br><i>Forward looking infrared</i> (FLIR, incl. Spotterscoop, vanaf ca. 1 augustus 2005)<br>Infrarood<br><i>Searchlight</i><br><i>Automatic Identification System</i> (receive only) (vanaf ca. 1 augustus 2006)<br>Visueel |
| SAR uitrusting            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

## **BIJLAGE C6: KONINKLIJKE NEDERLANDSE REDDING MAATSCHAPPIJ**

### **1. Algemeen**

Adres:       Haringkade 2  
              1976 CP IJmuiden

Telefoon: 0255 - 548454  
fax:        0255 - 522572

De KNRM stelt zich ten doel het kosteloos redden van schipbreukelingen en het verlenen van hulp op het water aan hen die dat behoeven.

Het bestuur van de KNRM bestaat uit 9 leden.

De directie wordt gevormd door 2 personen. De directieleden, stafleden en inspecteurs hebben bij toerbeurt piketdienst, zodat 24 uur per etmaal iemand bereikt kan worden.

De KNRM telt 39 reddingstations langs de hele Nederlandse kust, het IJsselmeer, randmeren en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen. Het bestuur van een reddingstation wordt gevormd door de zogenaamde Plaatselijke Commissie meestal onder voorzitterschap van de burgemeester. De KNRM beheert de Radio Medische Dienst. Deze dienst is ontstaan met als doel alle zeevarenden, waar ook ter wereld, die medisch advies nodig hebben bij te staan.

### **2. Grenzen**

De door de KNRM gehanteerde grenzen zijn:

- Noordzee en aangrenzende stromen en geulen. De grenzen worden bepaald door de actieradius van haar schepen. De gehele EEZ is bereikbaar voor de grotere reddingboten.
- Waddenzee: de gehele Waddenzee.
- IJsselmeer, Markermeer: geen grenzen. Op de randmeren: van Zeewolde tot en met het Vossemeer. Op verzoek is de KNRM beschikbaar om buiten het aangegeven gebied te opereren.
- Zeeuwse stromen: Westerschelde geen grenzen. Oosterschelde. Grevelingen, Haringvliet en Veerse Meer geen grenzen.

### **3. Alarmering**

Alarmering geschiedt vooralsnog in bijna alle gevallen middels een Alarmcentrale. De nummers hiervan staan voorgeprogrammeerd in het RCC ARBI-systeem. Wanneer C200/flexnet volledig operationeel is, zal alarmering direct door- en vanuit het Kustwachtcentrum plaatsvinden.

### **4. Specificaties KNRM eenheden**

In het overzicht van de reddingstations zijn per station de gegevens terug te vinden. Tevens wordt aangegeven of het reddingstation over een kusthulpverleningsvoertuig (voorheen wippertruck genoemd) beschikt. En er wordt aangegeven of het boothuis/bemanningsverblijf geschikt is als coördinatie ruimte alsook of het geschikt is voor het opvangen van geredden. Bij de opvang van geredden wordt aangegeven hoeveel personen opgevangen kunnen worden.

**Bijlage C 6****Overzicht eenheden KNRM ten behoeve van SAR**

| Reddingstation         | Naam Reddingboot            | Type     | Geredden Capaciteit | Opmerkingen 1                    | Opmerkingen 2                                                                                   | Actieradius         | Kusthulp verleningsvoertuig | Boothuis / Bemanningsverblijf   |                | Operationeel |
|------------------------|-----------------------------|----------|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------------------|----------------|--------------|
|                        |                             |          |                     |                                  |                                                                                                 |                     |                             | Geschikt als Coördinatie ruimte | Gereddenopvang |              |
| Cadzand                | Winifred Lucy Verkade Clark | Val      | 50                  | Strandreddingboot                |                                                                                                 | 6 hrs vk / 33 knts  | Ja                          | Ja                              | >50            | 10 min       |
| Breskens               | Zeemanshoop                 | AV       | 120                 | Havenreddingboot                 |                                                                                                 | 16 hrs vk / 33 knts | Nee                         | Ja                              | <10            | 10 min       |
| Breskens               | Forel                       | Float500 | 5                   |                                  | lancering dmv kraan in haven.                                                                   | 4 hrs vk / 24 knts  | Nee                         | Ja                              | <10            |              |
| Westkapelle            | Uly                         | Val      | 50                  | Strandreddingboot                |                                                                                                 | 6 hrs vk / 33 knts  | Ja                          |                                 | >50            | 10 min       |
| Veere                  | John Stegers                | Atl.21   | 12                  | Reddingboot in drijvend boothuis | Primaire inzet op Veerse meer. Voor inzet op de Oosterschelde moet de reddingboot door de sluis | 4 hrs vk / 30 knts  | Nee                         | Ja                              | <10            | 10 min       |
| Noordland Burghsluis   | Koopmansdank                | AV       | 120                 | Havenreddingboot                 | Buitenzijde Oosterscheldekering                                                                 | 16 hrs vk / 33 knts | Nee                         | Ja                              | 20-50          | 15 min       |
| Noordland Burghsluis   | Proto 1                     | Harder   | 20                  | Reddingboot in drijvend boothuis | Binnenzijde Oosterscheldekering                                                                 | 5 hrs vk / 33 knts  | Nee                         | Nee                             | <10            | 15 min       |
| Ouddorp                | Griend                      | Atl.21   | 12                  | Reddingboot op trailer.          | Lanceerbaar aan zowel Noordzee als Grevelingenmeer zijde.                                       | 3 hrs vk / 28 knts  | Ja                          | Ja                              | 20-50          | 15 min       |
| Stellendam             | Prinses Margriet            | JF       | 90                  | Havenreddingboot                 | Buitenzijde Brouwersdam                                                                         | 6 hrs vk / 33 knts  | Nee                         | Ja                              | <10            | 10 min       |
| Stellendam Binnenzijde | Willemkje                   | Atl.21   | 12                  | Reddingboot in drijvend boothuis | Binnenzijde Brouwersdam / Haringvliet                                                           | 3 hrs vk / 28 knts  | Nee                         | Nee                             | <10            | 10 min       |
| Hoek van Holland       | Kapiteins Hazewinkel        | JF       | 90                  | Havenreddingboot                 |                                                                                                 | 6 hrs vk / 33 knts  | Nee                         | Ja                              | <10            | 10 min       |
| Ter Heijde             | Bruinvis                    | Atl.21   | 12                  | Strandreddingboot                |                                                                                                 | 3 hrs vk / 28 knts  | Ja                          | Ja                              | >50            | 10 min       |
| Scheveningen           | Jan van Engelenburg         | JF       | 90                  | Havenreddingboot                 |                                                                                                 | 6 hrs vk / 33 knts  | Ja                          | Ja                              | 20-50          | 10 min       |

**Bijlage C 6**

|                           |                      |          |                        |                            |                                                                                                  |                        |                                 |                       |       |              |
|---------------------------|----------------------|----------|------------------------|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------------------|-------|--------------|
| Scheveningen              | Pijlstaart           | Float500 | 5                      |                            | Zomermaanden<br>lancering dmv kraan in<br>haven.<br>Wintermaanden<br>trailerbare<br>reddingboot. | 4 hrs vk / 24<br>knts  | Ja                              | Ja                    | 20-50 | 10 min       |
| Reddingstation            | naam<br>reddingboot  | tType    | Geredden<br>Capaciteit | Opmerkingen 1              | Opmerkingen 2                                                                                    | Actieradius            | Kusthulp-<br>verleningsvoertuig | Boothuis<br>zie boven |       | Operationeel |
| Katwijk aan Zee           | De Redder            | Val      | 50                     | Strandreddingboot          |                                                                                                  | 6 hrs vk / 33<br>knts  | Ja                              | Ja                    | >50   | 15 min       |
| Noordwijk aan<br>Zee      | Valentijn            | Val      | 50                     | Strandreddingboot          |                                                                                                  | 6 hrs vk / 33<br>knts  | Ja                              | Ja                    | 20-50 | 15 min       |
| Zandvoort                 | Annie Poullisse      | Val      | 50                     | Strandreddingboot          |                                                                                                  | 6 hrs vk / 33<br>knts  | Ja                              | Ja                    | 20-50 | 15 min       |
| Ijmuiden                  | Koos van<br>Messel   | AV       | 120                    | Havenreddingboot           |                                                                                                  | 16 hrs vk /<br>33 knts | Nee                             | Ja                    | >50   | 10 min       |
| Wijk aan Zee              | Donateur             | Val      | 50                     | Strandreddingboot          |                                                                                                  | 6 hrs vk / 33<br>knts  | Ja                              | Ja                    | >50   | 15 min       |
| Egmond aan Zee            | Adriaan<br>Hendrik   | Val      | 50                     | Strandreddingboot          |                                                                                                  | 6 hrs vk / 33<br>knts  | Ja                              | Ja                    | 20-50 | 15 min       |
| Petten                    | Dolfijn              | Float500 | 5                      | Reddingboot op<br>trailer. |                                                                                                  | 4 hrs vk / 24<br>knts  | Ja                              | Ja                    | 10-20 | 15 min       |
| Callantsoog               | Gul                  | Float500 | 5                      | Reddingboot op<br>trailer. | Ook inzetbaar op het<br>Amstelmeer                                                               | 4 hrs vk / 24<br>knts  | Ja                              | Ja                    | 10-20 | 15 min       |
| Den Helder                | Dorus Rijkers        | JF       | 90                     | Havenreddingboot           |                                                                                                  | 6 hrs vk / 33<br>knts  | Nee                             | Ja                    | 20-50 | 10 min       |
| Texel de Koog             | Zalm                 | Float500 |                        | Reddingboot op<br>trailer. | lanceerbaar aan zowel<br>Waddenzee - als<br>Noordzeezijde                                        | 4 hrs vk / 24<br>knts  | Ja                              | Nee                   | 10-20 | 15 min       |
| Texel de<br>Cocksdorp     | Beursplein 5         | Val      | 50                     | Strandreddingboot          | Lancering Noordzee /<br>Waddenzeezijde                                                           | 6 hrs vk / 33<br>knts  | Nee                             | Ja                    | 20-50 | 15 min       |
| Vlieland                  | Graaf van<br>Bylandt | JF       | 90                     | Havenreddingboot           |                                                                                                  | 6 hrs vk / 33<br>knts  | Nee                             | Ja                    | 10-20 | 10 min       |
| Vlieland                  | Huibert Dijkstra     | Atl.75   | 12                     | Reddingboot op<br>trailer. | lanceerbaar aan zowel<br>Waddenzee - als<br>Noordzeezijde                                        | 3 hrs vk / 28<br>knts  | Ja                              | Ja                    | 10-20 | 10 min       |
| Terschelling<br>West      | Arie Visser          | AV       | 120                    | Havenreddingboot           |                                                                                                  | 16 hrs vk /<br>33 knts | Nee                             | Ja                    | <10   | 10 min       |
| Terschelling Paal<br>8    | Frans<br>Hogewind    | Val      | 50                     | Strandreddingboot          | Lancering<br>Noordzeezijde                                                                       | 6 hrs vk / 33<br>knts  | Ja                              | Ja                    | >50   | 10 min       |
| Ameland<br>Ballumnerbocht | Anna<br>Margaretha   | AV       | 120                    | Havenreddingboot           |                                                                                                  | 16 hrs vk /<br>33 knts | Nee                             | Ja                    | 10-20 | 10 min       |
| Ameland Nes               | Maria Hofker         | Atl.75   | 12                     | Reddingboot op<br>trailer. | lanceerbaar aan zowel<br>Waddenzee - als<br>Noordzeezijde                                        | 3 hrs vk / 28<br>knts  | Ja                              | Nee                   | 10-20 | 10 min       |
| Schiermonnikoog           | Koning Willem I      | AV       | 120                    | Havenreddingboot           |                                                                                                  | 16 hrs vk /<br>33 knts | Nee                             | Ja                    | 20-50 | 10 min       |



**Bijlage C 6**

|                   |                                |           |                     |                                                                                  |                                                               |                    |                             |                       |       |              |
|-------------------|--------------------------------|-----------|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------|-------|--------------|
| Schiermonnikoog   | Edzard Jacob                   | Atl.75    | 12                  | Reddingboot op trailer.                                                          | lanceerbaar aan zowel Waddenzee - als Noordzeezijde           | 3 hrs vk / 28 knts | Ja                          | Nee                   | -     | 15 min       |
| Reddingstation    | Naam Reddingboot               | Type      | Geredden Capaciteit | Opmerkingen 1                                                                    | Opmerkingen 2                                                 | Actieradius        | Kusthulp verleningsvoertuig | Boothuis zie bovenaan |       | Operationeel |
| Eemshaven         | Jan en Titia Visser            | JF        | 90                  | Havenreddingboot                                                                 |                                                               | 6 hrs vk / 33 knts | Nee                         | Ja                    | >50   | 15 min       |
| Lauwersoog Buiten | Annie Jacoba Visser            | Val       | 50                  | Havenreddingboot                                                                 |                                                               | 6 hrs vk / 33 knts | Nee                         | Ja                    | <10   | 10 min       |
| Lauwersoog Binnen | Steur                          | Float 500 |                     | Reddingboot in drijvend boothuis Reddingboot is gestationeerd op het Lauwersmeer | Voor inzet op de Waddenzee moet de reddingboot door de sluis. | 4 hrs vk / 24 knts | Nee                         | Nee                   | <10   | 10 min       |
| Harlingen         | Jap en Wiecher Visser Politiek | Val       | 50                  | Havenreddingboot                                                                 | Lancering middels Davit                                       | 6 hrs vk / 33 knts | Nee                         | Ja                    | 10-20 | 10 min       |
| Harlingen         | Abt                            | Avon      | 8                   | Lancering middels kraan                                                          |                                                               | 4 hrs vk / 30 knts | Nee                         | Ja                    | 10-20 | 10 min       |
| Den Oever         | Narwal                         | Atl.21    | 12                  | gelegen IJsselmeerzijde.                                                         | Voor inzet op de Waddenzee moet de reddingboot door de sluis  | 3 hrs vk / 28 knts | Nee                         | Nee                   | <10   | 10 min       |
| Enkhuizen         | Watersport                     | Val       | 50                  | Havenreddingboot                                                                 | Inzetbaar op IJsselmeer en Markermeer                         | 6 hrs vk / 33 knts | Nee                         | Ja                    | <10   | 10 min       |
| Enkhuizen         | Makreel                        | Avon      | 8                   |                                                                                  |                                                               | 4 hrs vk / 30 knts | Nee                         | Ja                    | <10   | 10 min       |
| Marken            | Frans Verkade                  | Val       | 50                  | Havenreddingboot                                                                 |                                                               | 6 hrs vk / 33 knts | Nee                         | Ja                    | 10-20 | 10 min       |
| Marken            | Hendrik Jacob                  | Atl.75    | 12                  |                                                                                  |                                                               | 3 hrs vk / 28 knts | Nee                         | Ja                    | 10-20 | 10 min       |
| Elburg            | Orca                           | Atl.75*   | 12                  | Reddingboot in drijvend boothuis                                                 | Inzetbaar op Randmeer en Ketelmeer                            | 3 hrs vk / 33 knts | Nee                         | Ja                    | <10   | 10 min       |
| Urk               | Koningin Beatrix               | JF*       | 50                  | Havenreddingboot                                                                 |                                                               | 6 hrs vk / 33 knts | Nee                         | Nee                   | <10   | 10 min       |
| Urk               | Nagel                          | Avon      | 8                   |                                                                                  |                                                               |                    | Nee                         | Nee                   | <10   | 10 min       |
| Lemmer            | Anna Dorothea                  | Val       | 50                  | Havenreddingboot                                                                 |                                                               | 6 hrs vk / 33 knts | Nee                         | Ja                    | <10   | 10 min       |
| Lemmer            | Wouter Vaartjes                | Avon      | 8                   |                                                                                  |                                                               |                    | Nee                         | Ja                    | <10   | 10 min       |
| Hindeloopen       | Alida                          | Val       | 50                  | Havenreddingboot                                                                 |                                                               | 6 hrs vk / 33 knts | Nee                         | Nee                   | <10   | 10 min       |
| Hindeloopen       | Stut                           | Avon      | 8                   |                                                                                  |                                                               | 4 hrs vk / 30 knts | Nee                         | Nee                   | <10   | 10 min       |

**Bijlage C 6**

| reddingstation      | Naam reddingboot | Type     | Geredden capaciteit | Opmerkingen      | Actieradius        |
|---------------------|------------------|----------|---------------------|------------------|--------------------|
| <b>Reservevloot</b> |                  |          |                     |                  |                    |
| IJmuiden            | Christien        | JF       | 90                  | Havenreddingboot | 6 hrs vk / 33 knts |
| IJmuiden            | Koningin Juliana | KJ       | 120                 | Havenreddingboot | ..... / 10 knts    |
| IJmuiden            | Javazee          | KJ       | 120                 | Havenreddingboot | ..... / 10 knts    |
| IJmuiden            | Tuimelaar        | Atl.21   | 12                  |                  | 3 hrs vk / 28 knts |
| IJmuiden            | Rien Verloop     | Atl.21   | 12                  |                  | 4 hrs vk / 33 knts |
| IJmuiden            | Hop              | Avon     | 8                   |                  | 4 hrs vk / 30 knts |
| IJmuiden            | Richel           | Avon     | 8                   |                  | 4 hrs vk / 30 knts |
| IJmuiden            | Fint             | Float500 | 8                   |                  | 4 hrs vk / 24 knts |
| IJmuiden            | Heek             | Float500 | 8                   |                  | 4 hrs vk / 24 knts |
| IJmuiden            | Geep             | Float500 | 8                   |                  | 4 hrs vk / 24 knts |
| IJmuiden            | Meerval          | Float500 | 8                   |                  | 4 hrs vk / 24 knts |
|                     |                  |          |                     |                  |                    |
|                     |                  |          |                     |                  |                    |

Reddingboot type:

|   | type                   | Opmerking                       | Lengte x breedte x diepgang | Apparatuur                                                                |
|---|------------------------|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 1 | AV "Arie Visser"       |                                 | 18,8 x 6,1 x 1,05           | Radar, VHF DSC, MHF DSC, Plotter, Epirb,Sart, VHF Peiler, luchtvaartfreq. |
| 2 | JF "Johannes Frederik" |                                 | 15 x 5,4 x 0,75             | <b>Radar, VHF DSC, MHF DSC, Plotter, Epirb, Sart, VHF Peiler.</b>         |
| 3 | VAL ""Valentijn"       |                                 | 10,6 x 4,1 x 0,75           | Radar, VHF DSC, Plotter, Epirb, Sart, VHF Peiler.                         |
| 4 | Atl.75 "Atlantic 75"   |                                 | 7,5 x 2,64 x 0,70           | VHF, Plotter, Sart                                                        |
| 5 | Atl.21 "Atlantic 21"   |                                 | 7 x 2,60 x 0,70             | VHF, Sart, Plotter                                                        |
| 6 | Avon                   |                                 | 5,4 x 2,05 x 0,40           | VHF, Sart                                                                 |
| 7 | Float500               | Zal op termijn uifaseren.       | 5,1 x 2,0 x 0,30            | VHF                                                                       |
| 8 | KJ "Koningin Juliana"  | In reservevloot, zal uifaseren. | 21 x 4,6 x 1,5              | Radar, VHF DSC, MHF, Plotter, Epirb,Sart, VHF Peiler,                     |
|   |                        |                                 |                             |                                                                           |
|   |                        |                                 |                             |                                                                           |

| <b>Naam Reddingboot</b>                        | <b>MMSI nummer</b> | <b>Callsign</b> |
|------------------------------------------------|--------------------|-----------------|
| Abt (ABT) - Avon                               |                    | PH 2302         |
| Adriaan Hendrik (AHE) - Valentijn              | 244776000          | PCDM            |
| Alida (ALI) - Valentijn                        | 246352000          | PCLN            |
| Anna Dorothea (ADO) - Valentijn                | 244904000          | PCQR            |
| Anna Margaretha (AMA)                          | 246175000          | PIAA            |
| Annie Jacoba Visser (AJV) - Valentijn          | 246156000          | PCQL            |
| Annie Poulisse (APO) - Valentijn               | 245686000          | PCSC            |
| Arie Visser (AVI) - Arie Visser                | 244413000          | PFAA            |
| Beursplein 5 (BP5) - Valentijn                 | 245083000          | PDAJ            |
| Bruinvis (BRU) - Atlantic 21                   |                    | PA 8618         |
| Christien (CHR) - Johannes Frederik            | 24476100           | PDKA            |
| De Kuil (DEK) - Avon                           |                    | PE 8398         |
| De Redder (RED) - Valentijn 2000               | 245580000          | PBBM            |
| Dolfijn (DOL) - Float 500                      |                    | PD 3641         |
| Donateur (DON) - Valentijn                     | 246157000          | PDRB            |
| Dorus Rijkers (DOR) - Johannes Frederik        | 245979000          | PDBC            |
| Edzard Jacob (EJA) - Atlantic 75               | 245832000          | PBKL            |
| Fint (FIN) - Float 500                         |                    | PF 5845         |
| Forel (FOR) - Float 500                        |                    | PG 7742         |
| Frans Hogewind (FHD) - Valentijn 2000          | 246281000          | PBGZ            |
| Frans Verkade (FVE) - Valentijn                | 246124000          | PC8269          |
| Geep (GEE) - Float 500                         |                    | PD 3642         |
| Graaf van Bylandt (GVB) - Johannes Frederik    | 246353000          | PEJS            |
| Griend (GRI) - Atlantic 21                     |                    | PD 7025         |
| Gul (GUL) - Float 500                          |                    | PG 5968         |
| Harder (Har) - Harder                          |                    | PD 7317         |
| Heek (HEE) - Float 500                         |                    | PF 7650         |
| Hendrik Jacob (HJA) - Atlantic 75              | 244020777          | pd 2067         |
| Hop (HOP) - Avon                               |                    | PF 9687         |
| Huibert Dijkstra (HDI)                         | 244587000          | PBEH            |
| Jan en Titia Visser (JTV) - Johannes Frederik  | 244624000          | PFAF            |
| Jan van Engelenburg (JVE) - Johannes Frederik  | 244787000          | PFAA            |
| Javazee (JVZ) - Noordzeeboten                  |                    |                 |
| Johannes Frederik (JFR) - Johannes Frederik    | 246071000          | PFFZ            |
| John Stegers (JST) - Atlantic 21               |                    | PH 9950         |
| Kapiteins Hazewinkel (KHA) - Johannes Frederik | 246123000          | PDGT            |
| Koning Willem 1 (KW1) - Arie Visser            | 244409000          | PCED            |
| Koningin Beatrix (KBE) - Johannes Frederik     | 245634000          | PFKQ            |
| Koningin Juliana (KJA) - Noordzeeboten         |                    |                 |
| Koopmansdank (KDA) - Arie Visser               | 245420000          | PFBU            |
| Koos van Messel (KOM) - Arie Visser            | 245232000          | PBGE            |
| Leng (LEN) - Float 500                         |                    | PF 5837         |
| Makreel (MAK) - Avon                           |                    | PE 9034         |
| Maria Hofker (MHO)                             | 244278000          | PBKK            |
| Meerval (MVA) - Float 500                      |                    | PF 3883         |
| Meun (MEU) - Float 500                         |                    | PG 5971         |

|                                                    |           |         |
|----------------------------------------------------|-----------|---------|
| Nagel (NAG) - Avon                                 |           | PE 4506 |
| Narwal (NAR) - Atlantic 21                         |           | PBBN    |
| Orca (ORC) - Atlantic 21                           |           | PBGD    |
| Pijlstaart (PIJ) - NAM                             |           | PC 2751 |
| Prinses Margriet (MAR)                             | 24465300  | PGVG    |
| Prototype 1 (PR01) - Harder                        |           | PI 2007 |
| Richel (RIC) - Avon                                |           | PC 8092 |
| Rien Verloop (RVE) - Atlantic 21                   |           | PF 3883 |
| Steur (STR) - Float 500                            |           | PH 9952 |
| Stut (STU) - Avon                                  |           | PH 5609 |
| Tuimelaar (TUI) - Atlantic 21                      |           | PD 7013 |
| Uly (ULY) - Valentijn 2000                         | 244100267 | PBJQ    |
| Valentijn (VAL) - Valentijn                        | 246069000 | PIDM    |
| Watersport-KNVV (WKV) - Valentijn                  | 246087000 | PC 8092 |
| Wiecher en Jap Visser-Politiek (WJP) - Valentijn   | 244318000 | PINT    |
| Willemetje (WIM) - Atlantic 21                     | 245291000 | PBLM    |
| Winifred Lucy Verkade-Clark (WLC) - Valentijn 2000 | 244568000 | PBFV    |
| Wouter Vaartjes (WOV) - Avon                       |           | PI 3913 |
| Zalm (ZAL) - Float 500                             |           | PG 5972 |
| Zeemanshoop (ZHO) - Arie Visser                    | 24437000  | PBAC    |

## **BIJLAGE C7: ACC SCHIPHOL**

### **1. Algemeen**

Luchtverkeersleiding Nederland (*Area Control Centre - ACC*), gevestigd op de luchthaven Schiphol, geografische positie: 52.18.29 Noord 004.45.51 Oost.

Postadres: Luchtverkeersleiding Nederland  
Postbus 75200  
1117 ZT Luchthaven Schiphol

Directe telefoonlijn met JRCC Den Helder.

Telefoon: 020-4062200

Fax: 020-4065039

AFTN: EHAMYNYX

Het luchtverkeersleidingcentrum te Schiphol zal tijdens SAR-acties:

- berichten doorgeven aan het RCC over in nood verkerende luchtvaartuigen;
- verbindingen onderhouden met Nederlandse en buitenlandse vliegvelden;
- berichten doorgeven van het RCC aan organisaties die hulp kunnen bieden;
- assistentie verlenen aan het RCC met radio-communicatie c.q. *radio-relay*;
- in overleg met het RCC de noodzakelijke NOTAM-acties verzorgen teneinde aan de gang zijnde SAR-acties te vrijwaren van hinder door overig luchtverkeer;
- fungeren als liaison bij opsporingsacties naar vliegtuigen.

### **2. Liaison**

Indien een opsporingsactie wordt ondernomen naar aanleiding van een ongeval met een vliegtuig zal het ACC Schiphol de volgende gegevens zo snel mogelijk verstrekken:

- soort noodsituatie;
- tijdstip laatste radiocontact en gebruikte frequentie;
- vermoedelijke plaats van ongeval en hoe deze positie werd verkregen;
- bijzonderheden met betrekking tot vlucht, vluchtopdracht, vliegsnelheid en mogelijke uitwijkhavens;
- type vliegtuig, roepnaam, kleur, registratie en overige kenmerken;
- vermoedelijk tijdstip brandstofgebrek;
- gevaarlijke stoffen aan boord;
- zich a/b bevindende '*locator beacon(s)*' en de frequentie hiervan;
- aantal personen a/b;
- reeds genomen acties en overige informatie van mogelijk nut voor de opsporing.

## **BIJLAGE C8: MILATCC**

### **1. Algemeen**

Militair Luchtverkeersleidingcentrum (*Military Air Traffic Control Centre - MILATCC*)  
Nieuw Milligen.

Postadres: Postbus 52  
3886 ZH Garderen

Telefoon: 0577-456366/458700  
Fax: 0577-456523/458323  
AFTN: EHMCYNYX

Het militaire luchtverkeersleidingcentrum te Nieuw Milligen zal tijdens SAR-acties:

- berichten doorgeven aan het RCC over in nood verkerende luchtvaartuigen;
- verbindingen onderhouden met Nederlandse en buitenlandse militaire vliegvelden;
- berichten doorgeven van het RCC aan organisaties die hulp kunnen bieden;
- assistentie verlenen aan het RCC met radio-communicatie c.q. *radio-relay*;
- in overleg met het RCC de noodzakelijke NOTAM-acties verzorgen teneinde aan de gang zijnde SAR-acties te vrijwaren van hinder door overig luchtverkeer;
- het RCC voortdurend informeren over inzet van KLu-vliegtuigen bij SAR-acties;
- fungeren als liaison bij opsporingsacties naar militaire vliegtuigen in de Nederlandse FIR, alsmede naar alle vliegtuigen binnen het verantwoordelijkheidsgebied (zie AIP) van het MilATCC.

### **2. Liaison**

Indien een opsporingsactie wordt ondernomen naar aanleiding van een ongeval met een luchtvaartuig zal het MILATCC de volgende gegevens zo snel mogelijk verstrekken:

- soort noodsituatie;
- tijdstip laatste radiocontact en gebruikte frequentie;
- vermoedelijke plaats van ongeval en hoe deze positie werd verkregen;
- bijzonderheden met betrekking tot vlucht, vluchtopdracht, vliegsnelheid en mogelijke uitwijkhavens;
- type vliegtuig, roepnaam, kleur, registratie en overige kenmerken;
- vermoedelijk tijdstip brandstofgebrek;
- bewapening en aanwezige munitie/oefenmunitie;
- zich a/b bevindende '*locator beacon(s)*' en de frequentie hiervan;
- aantal personen a/b;
- reeds genomen acties;
- overige informatie van mogelijk nut voor de opsporing.

## **BIJLAGE C9: KORPS LANDELIJKE POLITIEDIENSTEN**

### **1. Algemeen**

De Nederlandse politie bestaat uit 25 regionale politiekorpsen en één landelijk werkend korps: het Korps landelijke politiediensten (KLPD). Het KLPD bestaat uit 12 diensten elk met hun eigen specialisme en werkterrein. Met betrekking tot search-and-rescue zijn de Dienst Waterpolitie, de Dienst Luchtvaartpolitie en de Dienst Operationele Ondersteuning en Coördinatie de belangrijkste.

Postadres: Postbus 100  
3970 AC Driebergen

|                         |               |
|-------------------------|---------------|
| Operationele zaken:     | secretariaat: |
| Telefoon: 0343 - 535353 | 0343 - 535334 |
| Fax: 0343 - 514620      | 0343 - 518991 |

Noodnet: 34813

### **2. Dienst Waterpolitie (DWP).**

De waterpolitie vervult de politietaak op de doorgaande vaarwegen en op de Noordzee. In de recreatiegebieden zelf zijn de regiokorpsen verantwoordelijk voor het toezicht. Zij kunnen daarin ondersteund worden door de waterpolitie. De waterpolitie is opgedeeld in zes landgebonden units en een unit Noordzee. De unit Noordzee is het aanspreekpunt van het KLPD voor incidenten op de Noordzee. De meldkamer Driebergen (voormalig AICP) maakt deel uit van een aparte beheersdienst, de Unit Operationele Coördinatie.

De afdelingen van de waterpolitie zijn vervallen, hiervoor in de plaats zijn de volgende zeven units gekomen:

- Unit Noordzee
- Unit Zeeuwse stromen
- Unit Rivieren Oost
- Unit Rivieren West
- Unit IJmond
- Unit IJsselmeer en Friese wateren
- Unit Waddenzee

### **3. Dienst Luchtvaart Politie (DLP).**

Deze dienst beschikt over een aantal helikopters. Taken zijn onder andere verkeersbegeleiding, milieutoezicht en algemeen toezicht. In voorkomende gevallen kan op deze luchtvaartuigen tijdens SAR-acties een beroep worden gedaan.

#### **4. Dienst Operationele Ondersteuning en Coördinatie (DOOC).**

De DOOC coördineert informatiestromen op bestuurlijk en operationeel niveau. Deze dienst heeft verschillende functies:

- het centrale communicatiepunt voor alle politiediensten;
  - het centrale meldpunt voor alle 112 alarmmeldingen van mobiele telefoonnetten;
  - operationeel beheerder Interim Landelijk Mobilfoonnet (ILM).
- de meldkamerfunctie (oude AICP) wordt verzorgd door de unit Operationele Coördinatie.

Daarnaast vervult de DOOC een bijzondere ondersteunende functie naar het KWC in het kader van de Kustwacht-samenwerkingsorganisatie. Tussen de DOOC en het KWC in haar functie van RCC wordt veelvuldig samengewerkt. Tussen beide diensten is afgesproken dat men elkaar over en weer op de hoogte houdt van alle belangrijke SAR-zaken binnen het SAR-verantwoordelijkheidsgebied van het RCC.



**BIJLAGE C10: ZEEVERKEERSPOSTEN, VERKEERSCENTRALES EN  
MELDPOSTEN****1. Zeeverkeersposten**

Het betreft hier de volgende 4 zeeverkeersposten (ZVP):

**1. SCHIERMONNIKOOG:**

geografische positie: 53.29,3 Noord 006.08,9 Oost

Postadres: Vuurtorenpad 28  
9166 RW Schiermonnikoog

Telefoon: 0519 - 531247

Fax: 0519 - 531000

Communicatie: kanaal 5 & 67 VHF, roepnaam/*callsign* 'zeeverkeerspost/*traffic station*  
Schiermonnikoog'.

**2. AMELAND**

geografische positie: 53.27,0 Noord 005.37,6 Oost

Adres: Oranjeweg 47  
9161 CB Hollum

Telefoon: 0519 - 554145

Fax: 0519 - 554850

Communicatie: kanaal 5 & 67 VHF, roepnaam/*callsign* 'zeeverkeerspost/*traffic station*  
Ameland'.

**4. OUDDORP**

geografische positie 51.48,8 Noord 003.51,9 Oost

Postadres: Postbus 56  
3253 ZH Ouddorp

Telefoon: 0187 - 681266

Fax: 0187 - 683863

Communicatie: kanaal 67 en 25 VHF, roepnaam/*callsign* 'zeeverkeerspost/*traffic station*  
Ouddorp'.

**2. Verkeerscentrales**

Het betreft hier de volgende 6 verkeerscentrales (VC):

**1. TERSCHELLING (BRANDARIS)**

geografische positie 53.21,7 Noord 005.12,6 Oost

Adres: Brandarisstraat 2  
8881 AW Terschelling West

Telefoon: 0562 - 442341

Fax: 0562 - 442355

Communicatie: kanaal 2,4,5,67 en 16 VHF,  
roepnaam/*callsign* 'verkeerscentrale/*traffic centre* Terschelling'.

**2. DEN HELDER**

geografische positie 52.58,0 Noord 004.47,5 Oost

Postadres: Postbus 10.000  
1780 CA Den Helder

Telefoon: 0223 - 657522

Fax: 0223 - 657341

Communicatie: kanaal 62,14 en 67 VHF, roepnaam/*callsign* 'verkeerscentrale/*traffic centre* Den Helder'.

**3. IJMUIDEN**

geografische positie 52.27,9 Noord 004.34,3 Oost

Adres: Middensluisweg 2  
1975 AL IJmuiden

Telefoon: 0255 - 523934/564150

Fax: 0255 - 535144

Communicatie:

- rede: VHF 7, buiten 5 NM en VHF 12 binnen 5 NM., roepnaam 'Verkeersdienst IJmuiden/*Traffic Centre* IJmuiden'
- haven: VHF 61, roepnaam 'Haven IJmuiden/ *Port Control* IJmuiden'
- Noordzeekanaal: VHF 3, roepnaam 'Verkeersdienst Noordzeekanaal/ *Traffic Centre North Sea Canal*'.

**4. SCHEVENINGEN**

geografische positie 52.06 Noord 004.16 Oost

Adres: Strandweg 1,  
2586 JK Den Haag

Telefoon: 070 - 3527721/3527722/3543525

Fax: 070 - 3584154

Communicatie: kanaal 21 VHF, roepnaam/*callsign* 'verkeerscentrale/*traffic centre* Scheveningen'.

**5. HOEK VAN HOLLAND**

geografische positie 51.58.54 Noord 004-06.48 Oost

Adres: Koningin Emmaweg 9  
3151 HG Hoek van Holland

Telefoon: 010-2522801

Fax: 010-2522811

Communicatie: kanaal 1,2,3,16 en 67 VHF, roepnaam/*callsign* 'verkeerscentrale/*traffic centre Hook*'.

**6. VLISSINGEN (SCHELDE COÖRDINATIECENTRUM)**

geografische positie 51.26.55 Noord 003.35.15 Oost

Postadres: Postbus 5068  
4380 KB Vlissingen

Telefoon: 0118 - 424760

Fax: 0118 - 467700

Communicatie: kanaal 14,16,21,64 en 67 VHF, roepnaam/*callsign* 'verkeerscentrale/*traffic-centre Vlissingen/Flushing*'.  
kanaal 64 roepnaam/*callsign*: '*traffic centre Steenbank*'.

**3. Meldpost**

Het betreft hier de volgende 3 centrale meldposten (MP):

**1. LELYSTAD (CENTRALE MELDPOST IJSSELMEERGEBIED)**

Houtribsluizen

geografische positie 52.31.48 Noord 005.26.12 Oost

Postadres: Postbus 600  
8200 AP Lelystad

Telefoon: 0320-261111

Fax: 0320-260379

Communicatie: kanaal 1 VF voor IJsselmeer, Markermeer en Ketelmeer, roepnaam/*callsign* 'CMY' of 'Centrale Meldpost IJsselmeergebied'.

**2. WEMELDINGE (CENTRALE MELDPOST OOSTERSCHELDE)**

geografische positie 51.31.1 Noord 004.01.0 Oost

Adres: Kanaalweg 94  
4401 PE Yerseke

Telefoon: 0113 - 622110

Fax: 0113 - 622537

Communicatie: kanaal 68 roepnaam/*callsign* 'POST WEMELDINGE'.

**3. TERSCHELLING (BRANDARIS, CENTRALE MELDPOST WADDENZEE)**

geografische positie 53.21.7 Noord 005.12.65 Oost

Adres: Brandarisstraat 2  
8881 AW Terschelling West

Telefoon: 0562 - 443100

Fax: 0562 - 442355

Communicatie: kanaal 4 roepnaam/*callsign* 'CENTRALE MELDPOST WADDENZEE'

**BIJLAGE C11: SAR-BESCHIKKING****Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

DIRECTORAAT-GENERAAL  
SCHEEPVAART EN MARITIEME ZAKEN

Datum:

26 augustus 1994

Nummer:

S/J 30.098/94

Onderwerp:

Regeling inzake de organisatie van de opsporing en redding

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

en

DE MINISTER VAN DEFENSIE,

Gelet op artikel 25 van het op 7 december 1944 te Chicago totstandgekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (T rb. 1973,109) en het op 27 april 1979 te Hamburg totstandgekomen Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee (T rb. 1980,181);

**Besluiten:****Artikel 1**

Er is een Opsporings- en Reddingsdienst in Nederland, die wordt aangehaald als "Search and Rescue"-dienst, dan wel SAR-dienst.

**Artikel 2**

De SAR-dienst maakt deel uit van de Kustwacht, ingesteld bij overeenkomst van 26 februari-1987.

**Artikel 3**

De SAR-dienst is belast met de opsporing en redding van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, schepen en mijnbouwinstallaties binnen het geografische gebied waarvan de grens aan de zeezijde is omschreven in de publicatie SAR 2 circulaire 2 van de Internationale Maritieme Organisatie, zijnde de grens van het Nederlandse deel van het continentale plat, en dat zich aan de landzijde uitstrekt over de Nederlandse kustwateren, de Waddenzee, het IJsselmeer, met inbegrip van de randmeren, en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen. Voor incidenten met luchtvaartuigen valt het verantwoordelijkheidsgebied samen met het in het "European Air Navigation Plan" van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) omschreven SAR-gebied ("Search and Rescue Region" - SSR).



#### **Artikel 4**

De SAR-dienst beschikt voor de uitvoering van de in artikel 13 genoemde taak te allen tijde over:

- a) een gecombineerd aëronautisch en maritiem reddingscoördinatiecentrum ([M]RCC);
- b) vliegende reddingseenheden, bestaande uit een patrouillevliegtuig en een of meer helikopters van de Koninklijke marine; en
- c) reddingboten.

#### **Artikel 5**

Het Kustwachtcentrum in Den Helder fungeert als het gecombineerde aëronautisch en maritiem reddingscoördinatiecentrum, bedoeld in artikel 4, onderdeel a, overeenkomstig door de directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst en de directeur-generaal Goederenvervoer te stellen regels.

#### **Artikel 6**

De directeur Kustwachtcentrum is, uit hoofde van zijn verantwoordelijkheid voor het functioneren van de SAR-dienst, belast met de coördinatie van de opsporing en redding. Hij stelt hiertoe na overleg met de betrokken diensten en partijen operationele procedures op en legt deze vast in een operationeel plan (OPPLAN-SAR).

#### **Artikel 7**

De minister van Defensie stelt, na overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat, de vliegende reddingseenheden beschikbaar.

#### **Artikel 8**

De directeur Kustwachtcentrum verzekert zich van de beschikbaarheid van de in Nederland aanwezige benodigde reddingboten.

#### **Artikel 9**

In aanvulling op de in artikel 4 genoemde middelen kan de directeur Kustwachtcentrum zich verzekeren van de beschikbaarheid van andere middelen.



## Artikel 10

De Opsporing- en Reddingscoördinatieregeling in Nederland (SARCOR), zoals vastgesteld bij gemeenschappelijke regeling van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Defensie van 21 april 1983, nr. PJ/S 22619, (Stcrt. 1984, 125), en de regeling van de minister van Defensie, handelende in overeenstemming met de minister van Verkeer en Waterstaat, van 7 februari 1984, nr. C 83/507/005, (Stcrt. 34), inzake de Opsporing- en Reddingsdienst, worden ingetrokken.

## Artikel 11

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

## Artikel 12

Deze regeling wordt aangehaald als: **Regeling inzake de SAR-dienst 1994.**

Deze regeling zal in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Lebbink

DE MINISTER VAN DEFENSIE,

dr. ir. J.J.C. Voorhoeve



## **Toelichting**

### **Algemeen**

Er bestaat al enige tijd een tweetal verdragen die de daarbij aangesloten landen verplicht een opsporings- en reddingsdienst in te richten en te onderhouden. Voor luchtvaartongevallen is dat op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (T rb. 1973, 109), zoals gewijzigd. Voor scheepvaartongevallen was een en ander geregeld in verschillende in verband van de Internationale Maritieme Organisatie tot stand gekomen verdragen, waarvan het op 27 april 1979 te Hamburg tot stand gekomen internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee, met Bijlage (T rb. 1980, 181) de meest recente is. Aanvankelijk nam de minister van Defensie, op verzoek van Verkeer en Waterstaat als beleidsverantwoordelijk departement, de uitvoering van de verdragsverplichtingen aangaande de opsporing en redding op zich, waarbij de Marineluchtvaartdienst van de Koninklijke marine (MLD) werd belast met de volgende taken: het leveren van een patrouillevliegtuig en een of meer helikopters en het exploiteren van een reddingscoördinatiecentrum (RCC). Voor het beschikbaar stellen van benodigd varend materieel waren de Koninklijke Noord-Zuidhollandse Reddingmaatschappij en de Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot het Redden van Schipbreukelingen verantwoordelijk.

Sinds de oprichting van de samenwerkingsorganisatie van de kustwacht in 1987 en het daarbij behorende Kustwachtcentrum is het de minister van Verkeer en Waterstaat die beschikt over een civiel coördinatiecentrum voor de Noordzee, dat met ingang van 4 januari 1988 ook de RCC-functie vervult. De beschikbaarheid van continu op afroep in te zetten opsporings- en reddingsmiddelen bleef als voorheen de verantwoordelijkheid van respectievelijk de MLD en de reddingsmaatschappijen, welke laatste inmiddels zijn gefuseerd tot de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM).

Door deze ontwikkelingen zijn de Opsporings- en Reddingscoördinatieregeling in Nederland (SARCOR), vastgesteld bij ministeriële regeling van 21 april 1983, nr. PJ/S 22.619 (Stcrt. 1984, 125), en de regeling van de minister van Defensie van 7 februari 1984, nr. C 83/507/005 (Stcrt. 34), inzake de Opsporings- en Reddingsdienst, niet meer in overeenstemming met de feitelijke situatie. De onderhavige regeling beoogt de verantwoordelijkheden en taken in het kader van de opsporing en redding in hun onderlinge samenhang opnieuw vast te leggen. De ondertekening van de regeling door tweede ondergetekende brengt de medeverantwoordelijkheid van de Minister van Defensie voor een goede uitvoering van de opsporing en redding, met name waar het gaat om ter beschikkingstelling van materieel, tot uitdrukking.

### **Artikel 2**

In dit artikel is thans uitdrukkelijk bepaald dat de Opsporings- en Reddingsdienst (SAR-dienst) in Nederland onderdeel vormt van de samenwerkingsorganisatie van de kustwacht.



**Artikel 3**

Het geografische gebied waarbinnen de SAR-dienst haar taken uitoefent is nauwkeuriger dan voorheen aangegeven. Met name is nu bepaald dat ook bepaalde binnengaats gelegen wateren tot haar taakgebied behoren. Bij de aanduiding van het verantwoordelijkheidsgebied inzake incidenten met vliegtuigen is rekening gehouden met het voornemen van de Noordzeelanden om aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie voor te stellen het aëronautische met het maritieme SAR-gebied te laten samenvallen.

**Artikel 5**

Binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken belast met de beleidsmatige taken met betrekking tot de maritieme opsporing en redding, terwijl de Rijksluchtvaartdienst daarmee is belast voor wat betreft de opsporing en redding van luchtvaartuigen. De directeuren-generaal van deze diensten zijn beiden vanuit die verantwoordelijkheden bevoegd, uiteraard in onderling overleg, regels te stellen ten behoeve van het functioneren van het RCC.

**Artikel 6**

De directeur Kustwachtcentrum is in eerste instantie verantwoordelijk voor het functioneren van de SAR-dienst. Uit dien hoofde is hij belast met de coördinatie van de opsporing en redding. Bij de uitvoering van de diverse werkzaamheden in het kader van de opsporing en redding is een aantal diensten en instellingen betrokken. Behalve het Directoraat-Generaal Goederenvervoer en de Rijksluchtvaartdienst zijn dat in ieder geval de Koninklijke marine en de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij. In overleg met genoemde organisaties stelt de directeur Kustwachtcentrum operationele procedures op en stelt hij die vervolgens vast in een operationeel plan (OPPLAN-SAR).

**Artikel 7**

De benodigde vliegende reddingseenheden bestaan uit een patrouillevliegtuig en een of meer helikopters van de Koninklijke marine. De minister van Defensie stelt die voor de inzet ten behoeve van de SAR-dienst ter beschikking. Bepaling van de behoefte voor wat betreft aard, aantal en inzet van de benodigde reddingseenheden is een verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat, die de directeur Kustwachtcentrum met de uitvoering daarvan heeft belast. In artikel 7 worden in dit verband de verantwoordelijkheden van Defensie en Verkeer en Waterstaat tot uitdrukking gebracht.

**Artikel 8**

De beschikbaarheid van reddingboten is, zoals gesteld, de verantwoordelijkheid van de KNRM gebleven. Het is een taak van de directeur Kustwachtcentrum om zich van continu op afroep beschikbare reddingboten te verzekeren. Daartoe sluit hij namens de minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomsten met de KNRM af.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT ,

A. Jorritsma-Lebbink

DE MINISTER VAN DEFENSIE,

dr.ir. J.J.C. Voorhoeve



**BIJLAGE C12: OVEREENKOMST VOOR DE SAR-DIENST V&W MET  
DEFENSIE**

**OVEREENKOMST  
VOOR DE SAR-DIENST**

**De Minister van Verkeer. en Waterstaat, voor deze de Directeur Kustwachtcentrum en  
de Minister van Defensie, voor deze de Commandant. der Zeemacht in Nederland;**

Gezien de regeling inzake de SAR-dienst 1994, nr S/J 3O.O98/94 dd 26 augustus 1994;

Komen het volgende overeen:

1. De SAR-dienst kan 24 uur per dag beschikken over een daartoe gereed staand dan wel reeds vliegend maritiem patrouillevliegtuig van het type P3C Orion van de groep Maritieme patrouillevliegtuigen op het Marinevliegkamp Valkenburg. .
2. De SAR-dienst kan 24 uur per dag beschikken over een daartoe gereedstaande helikopter van het type SH14 Lynx van de groep Helikopters op het Marinevliegkamp De Kooy.
3. De maximale reactietijd voor de Orion bedraagt:
  - A. in werktijd 1 uur;
  - B. buiten werktijd 3 uur.
4. De maximale reactietijd voor de Lynx bedraagt:
  - I. in werktijd 20 minuten;
  - II. buiten werktijd tijdens daglicht 45 minuten en buiten daglicht 1 uur.
5. Verzoeken tot inzet van deze eenheden worden door het R CC rechtstreeks gericht aan de betreffende groep. Deze maakt SAR-alarm en informeert OPS/CZMNED waar de eindbeslissing omtrent inzet wordt genomen (veto) .

**Bijlage C 12**

6. De SAR-helicopter is tevens beschikbaar voor het uitvoeren van vluchten in het kader van hulpverlening aan ernstige gewonde of zieke opvarenden aan boord van schepen op het Nederlandse deel van het continentaal plat. Deze zogenoemde medische evacuatie (MEDEVAC) vindt plaats in samenwerking met de Radio Medische Dienst (RMD) van het Rode Kruis.
7. Deze overeenkomst treedt in werking op de datum van de eerder genoemde regeling inzake de SAR-dienst 199.4.

IJmuiden, 26 oktober 1994

De Directeur Kustwachtcentrum, wnd. :



**J. Nipius**

Den Helder, 26 oktober 1994

**De Commandant der Zeemacht in Nederland:**



**L. Kroon  
Vice Admiraal**

**BIJLAGE C13: OVEREENKOMST VOOR DE SAR-DIENST V&W MET**  
**KNRM**

**OVEREENKOMST  
VOOR DE SAR-DIENST**

**De Minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze de Directeur Kustwachtcentrum en de Directeur van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM);**

Gezien de regeling inzake de SAR-dienst 1994, nr S/J 30.098/94 d.d. 26 augustus 1994;

Komen het volgende overeen:

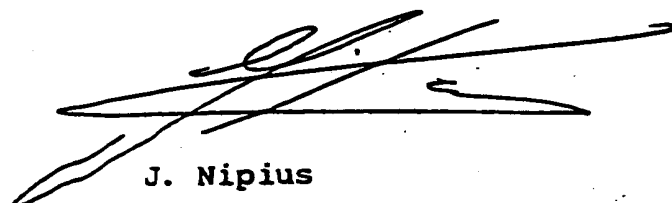
1. De SAR-dienst kan 24 uur per dag gebruik maken van de diensten en van het beschikbare materieel van de KNRM. De kwaliteit, kwantiteit, locatie en de bediening van het reddingmaterieel blijft een zaak uitsluitend van de KNRM.
- 2.1 Alarmering vindt plaats door het Kustwachtcentrum (KWC) in de functie van Reddingscoördinatiecentrum (RCC); waar. dat is overeengekomen geschiedt dit door tussenkomst van de betrokken Regionale Alarmcentrale (RAC).
- 2.2 Alarmering kan tevens plaatsvinden door de volgende alarmeringsbevoegde instanties: de leden van de directie en de inspectie van de KNRM, de leden van de plaatselijke commissies, de schippers van de KNRM, de verkeersambtenaren van verkeerscentrales en de zeeverkeersambtenaren op de zeeverkeersposten. Van een dergelijke alarmering wordt door de alarmeringsbevoegde instantie onverwijld kennis gegeven aan het Kustwachtcentrum.
3. De SAR-dienst kan ervan uitgaan dat de KNRM naar beste vermogen zal reageren, en de gevraagde middelen, voor zover beschikbaar en verantwoord, zo snel mogelijk in zal zetten.
- 4.1 De schipper van de gealarmeerde reddingboot zoekt direct na bezetting van het vaartuig radiocontact met het RCC/KWC op de daarvoor in deel B van het operationeel plan SAR (OPPLAN-SAR) vastgestelde frequentie(s).
- 4.2. Wanneer een reddingboot uitvaart na alarmering die niet door het RCC/KWC is geïnitieerd, zoekt de schipper van de gealarmeerde reddingboot direct na bezetting van het vaartuig radiocontact met het RCC/KWC voor overleg omtrent de coördinatie van de SAR-acties.
5. De schipper van de uitgevaren reddingboot stelt zich onder de coördinerende leiding van het RCC/KWC of de door het RCC aangewezen *On Scene Commander* (OSC) .

**Bijlage C 13**

6. De schipper van een reddingboot zal na een daartoe strekkend verzoek van het RCC de functie van OSC op zich nemen en treedt vervolgens als zodanig op.
7. De uitvoering van de SAR-actie vindt plaats volgens de in het OPPLAN-SAR aangegeven procedures .
- 8.2 Daarnaast kan op verzoek van het KWC in overleg met de wachthebbende van de KNRM materieel beschikbaar worden gesteld voor andere taken, bijvoorbeeld het vervoer van stoffelijk overschotten van slachtoffers, het vervoer van personen etc. Dergelijke inzet hangt af van de beschikbaarheid van het personeel.
- 9.1 Reddingboten van de KNRM zijn tevens beschikbaar voor het evacueren van ernstig gewonde of zieke opvarenden van schepen voor de Nederlandse kust. Deze zogenoemde MEDEVAC vindt uitsluitend plaats op aangeven van en in samenwerking met de Radiomedische dienst (RMD) van het Rode Kruis volgens de in het OPPLAN-SAR aangegeven procedure.
9. Aan de inzet van het reddingmaterieel zijn voor de overheid geen kosten verbonden.
10. Deze overeenkomst treedt in werking op de datum van de eerder genoemde SAR-beschikking.
11. Het Kustwachtcentrum (RCC) verplicht zich tot het informeren van de wachthebbende van de KNRM, zodra er een beroep op materieel of personeel van de KNRM wordt gedaan. De prioriteit ligt echter altijd bij het alarmeren van de stations en andere dringende werkzaamheden die verband houden met de betreffende redding of hulpverlening.
12. Het Kustwachtcentrum (RCC) verplicht zich tot het informeren van de wachthebbende van de KNRM over ongevallen te water (indien het betreft het Nederlandse deel van het continentaal plat, de territoriale zee, het IJsselmeer, de Waddenzee en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen), ook als niet direct een beroep op materieel en personeel van de KNRM wordt gedaan.

IJmuiden, 26 oktober 1994

De Directeur Kustwachtcentrum, wnd.



**J. Nipius**

Amsterdam, 26 oktober 1994



**S.E. Wiebenga**

De Directeur KNRM,

**BIJLAGE C14: SAR-OVEREENKOMST V&W MET DUITSLAND****De Minister van Verkeer en Waterstaat van Nederland  
en  
de Bondsminister van Verkeer van de Bondsrepubliek Duitsland**

Indachtig de wens van de verdragsluitende Partijen van het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee, 1979, om de samenwerking te bevorderen tussen de organisaties op het gebied van opsporing en redding over de gehele wereld en tussen de organisaties die deelnemen aan opsporing- en reddingsacties op zee.

Gelet op de bepalingen van het Internationaal Verdrag inzake de opsporing en redding op zee, 1979, die erin voorziet dat de Verdragsluitende Partijen de opsporing- en reddingsacties moeten coördineren met die van hun buurstaten.

Gezien de noodzaak om de in hoofdstuk 2, onder 2.1.4. van de bijlage bij het Internationale Verdrag inzake de opsporing en redding op zee, 1979, voorziene overeenkomst inzake het opsporing- en reddinggebied van de betrokken Verdragsluitende Partijen te sluiten, die overeenkomstig artikel II van het Verdrag geen afbreuk doet aan de huidige of toekomstige aanspraken en rechtsopvattingen van de Verdragsluitende Partijen met betrekking tot het zeerecht en de aard en omvang van de jurisdictie van de kuststaten en vlaggenstaten.

Zijn overeengekomen als volgt:

**Artikel 1**

- (1) De coördinatie van de opsporing-- en reddingsacties overeenkomstig hoofdstuk 3, onder 3.1.1, van de Bijlage bij het Verdrag van 1979 berust:
- I. in het Koninkrijk der Nederlanden:  
bij het JRCC Den Helder/Kustwachtcentrum  
Rijkszee en Marinehaven 1  
PO Box 10000  
1780 CA Den Helder en,
  - II. in de Bondsrepubliek Duitsland:  
MRCC Bremen  
Werderstraße 2  
D-28199 Bremen
- en hierna genoemd de Organisaties.

**Bijlage C 14**

- (2) De opsporing- en reddingsgebieden waarin de nationale opsporing- en reddingsdiensten voor de algehele coördinatie bevoegd zijn, worden begrensd door de verbindingslijnen van de volgende punten:

1. 55°45'54.0"N 003°22'13.0"E
2. 55°20'00.0"N 004°20'00.0"E
3. 55°00'00.0"N 005°00'00.0"E
4. 54°37'12.0"N 005°00'00.0"E
5. 54°11'12.0"N 006°00'00.0"E
6. 53°59'56.8"N 006°06'28.2"E
7. 53°48'52.9"N 006°15'51.3"E

Voor het overige worden de operationele werkgebieden bepaald door middel van rechtstreekse afspraak tussen de Organisaties.

- (3) Bij het wederzijds informeren inzake noodgevallen op zee zullen de Organisaties deel 2, hoofdstuk 1, onder 1.4 en 1.5 van het "*IMO Search and Rescue Manual*" in acht nemen.
- (4) Tot de maatregelen als bedoeld in hoofdstuk 3, onder 3.1.5 en 3.1.7 van de bijlage bij het Verdrag van 1979, zijn de reddingscoördinatiecentra van bij de Organisaties gemachtigd.
- (5) De Organisaties gaan rechtstreeks overeenkomsten aan over het gemeenschappelijk gebruik van voorzieningen, de invoering van gemeenschappelijke procedures, de uitvoering van een gemeenschappelijke opleiding en van gezamenlijke oefeningen, de regelmatige controle van de verbindingskanalen tussen de Staten onderling, de vriendschappelijke bezoeken over en weer van het personeel van de reddingscoördinatiecentra en de uitwisseling van gegevens inzake de opsporing en redding.
- (6) De Organisaties informeren respectievelijk de Minister van Verkeer en Waterstaat van Nederland en de Bondsminister van Verkeer van de bondsrepubliek Duitsland over de tussen hen ter uitvoering van dit Memorandum van Overeenstemming getroffen regelingen.
- (7) De Minister van Verkeer en Waterstaat van Nederland en de Bondsminister van Verkeer van de Bondsrepubliek Duitsland waarborgen overeenkomstig hoofdstuk 3, onder 3.2.1, van de bijlage bij het Verdrag van 1979 een zo groot mogelijke coördinatie tussen de maritieme- en luchtvaartdiensten van beide Staten ten dienste van een zo efficiënt en effectief mogelijke hulpverlening.



## Artikel 2

De Minister van Verkeer en Waterstaat van Nederland en de Bondsminister van Verkeer van de Bondsrepubliek Duitsland stellen de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie in kennis van dit Memorandum van Overeenstemming.

## Artikel 3

Dit Memorandum van Overeenstemming treedt in werking op de datum waarop, na de ondertekening door de vertegenwoordiger van de Minister van Verkeer en Waterstaat van Nederland, het door de vertegenwoordiger van de Bondsminister van Verkeer van de Bondsrepubliek Duitsland ondertekende Memorandum van Overeenstemming door de vertegenwoordiger van de Minister van Verkeer en Waterstaat van Nederland is ontvangen.

Gedaan

te Rijswijk op 11 augustus 1994 en Bonn op 19 augustus 1994,  
in tweevoud, in de Nederlandse en de Duitse taal, zijnde elke tekst gelijkelijk authentiek.

Voor de  
Minister van Verkeer en  
Waterstaat van Nederland

Voor de  
Bondsminister van Verkeer  
van de Bondsrepubliek  
Duitsland

Dr. J. van Tiel  
Directeur-Generaal Scheepvaart  
en Maritieme zaken

Ch. Hinz  
Leiter der Abteilung  
Seeverkehr des  
Bundesverkehrsministeriums

**BIJLAGE C15: OPERATIONAL AGREEMENT BETWEEN DUTCH  
AND GERMAN SAR-ORGANISATIONS**

***OPERATIONAL AGREEMENT***

*on the*

*Co-operation between the Dutch and German SAR-organisations*

*in the event of maritime emergencies*

*In conformity with the Memorandum of Understanding (MOU) dated 19th August 1994 between the Minister of Transport of the Federal Republic of Germany and the Minister of Transport, Public Works and Water Management of the Netherlands the organizations:*

- a) in the Federal Republic of Germany the Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger MRCC Bremen*
- b) in the Kingdom of the Netherlands the RCC Coastguard Centre*

*have agreed on mutual assistance.*

### ***Article 1.***

- (1) With reference to Article 1, paragraph (2) of the MOU the search and rescue regions in which the respective national search and rescue services are responsible for overall co-ordination shall, in extension to the points agreed in the MOU, be defined by the line connecting the following points:*

|                |                                                                          |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------|
| <i>point A</i> | <i>53°48'52.9" N 006°15'51.3" E</i>                                      |
|                | <i>(point 7 of the Memorandum of Understanding)</i>                      |
| <i>point B</i> | <i>53°44 '00" N 006°20'00" E</i>                                         |
| <i>point C</i> | <i>53°34'00" N 006°20'00" E</i>                                          |
| <i>point D</i> | <i>53°34'00" N 006°37'00" E</i>                                          |
| <i>point E</i> | <i>53°29'00" N 006°37'00" E</i>                                          |
| <i>point F</i> | <i>53°29'00" N 006°58'00" E</i>                                          |
| <i>point G</i> | <i>53°20'00" N 006°58'00" E</i>                                          |
| <i>point H</i> | <i>53°20'00" N 007°00'40" E</i>                                          |
| <i>Point I</i> | <i>Oosterhoofd (East side of the Port of Delfzijl harbour entrance).</i> |

- (2) The line should not be called frontier nor boundary and shall only be used for the determination of the responsibility of co-ordinating search and rescue missions.*

**Article 2.**

- (1) *A SAR-mission is co-ordinated by the RCC within whose SRR the mission is carried out, unless otherwise agreed. For the efficiency of a SAR-mission, the RCCs can agree between themselves on a different way to conduct and co-ordinate the mission.*
- (2) *Both organizations will closely co-operate. To the benefit of persons in distress, both organizations shall inform each other about any SAR-mission adjacent to the neighbouring search and rescue region, i.e. on the river Ems.*
- (3) *For the purpose of this Operational Agreement, the IMO Search and Rescue Manual shall be used as a basis for the conduct and carrying out of search and rescue missions.*
- (4) *The working language between the organizations shall be English.*
- (5) *When carrying out a joint SAR-mission, all vital information shall be confirmed in written form using the IMO SITREP-format.*

**Article 3.**

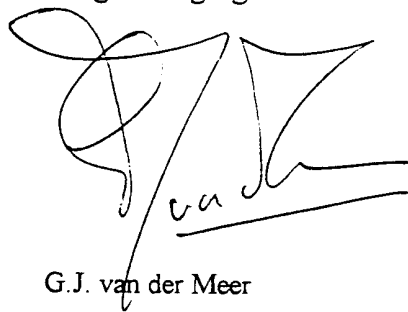
- (1) *Both organizations will meet every year to discuss or consider SAR matters of common concern including:*
  - I. *the planning and conducting of annual bilateral and multilateral SAR exercises and debriefings/lessons learned with the objective of training testing and improving co-operation procedures for the purpose of this agreement,*
  - II. *liaison visits of SAR-experts and the exchange of RCC personnel,*
  - III. *analyse mishaps and disagreements.*
- (2) *The annual meeting and the exercises mentioned in paragraph (2) may be combined with multilateral SAR meetings and SAR exercises.*

**Article 4.**

- (1) *The organizations shall respectively inform the Minister of Transport, Public Works and Water Management of the Netherlands and the Minister of Transport of the Federal Republic of Germany of the arrangements they have made for the purpose of implementing this Operational Agreement.*
- (2) *This agreement shall enter into force on the day when - after signature by the Director Netherlands Coast Guard - the original signed by the Director of the Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger is received by the Director Netherlands Coast Guard.*

Done at  
Bremen, on 7 th Feb -1997, in duplicate in English language.

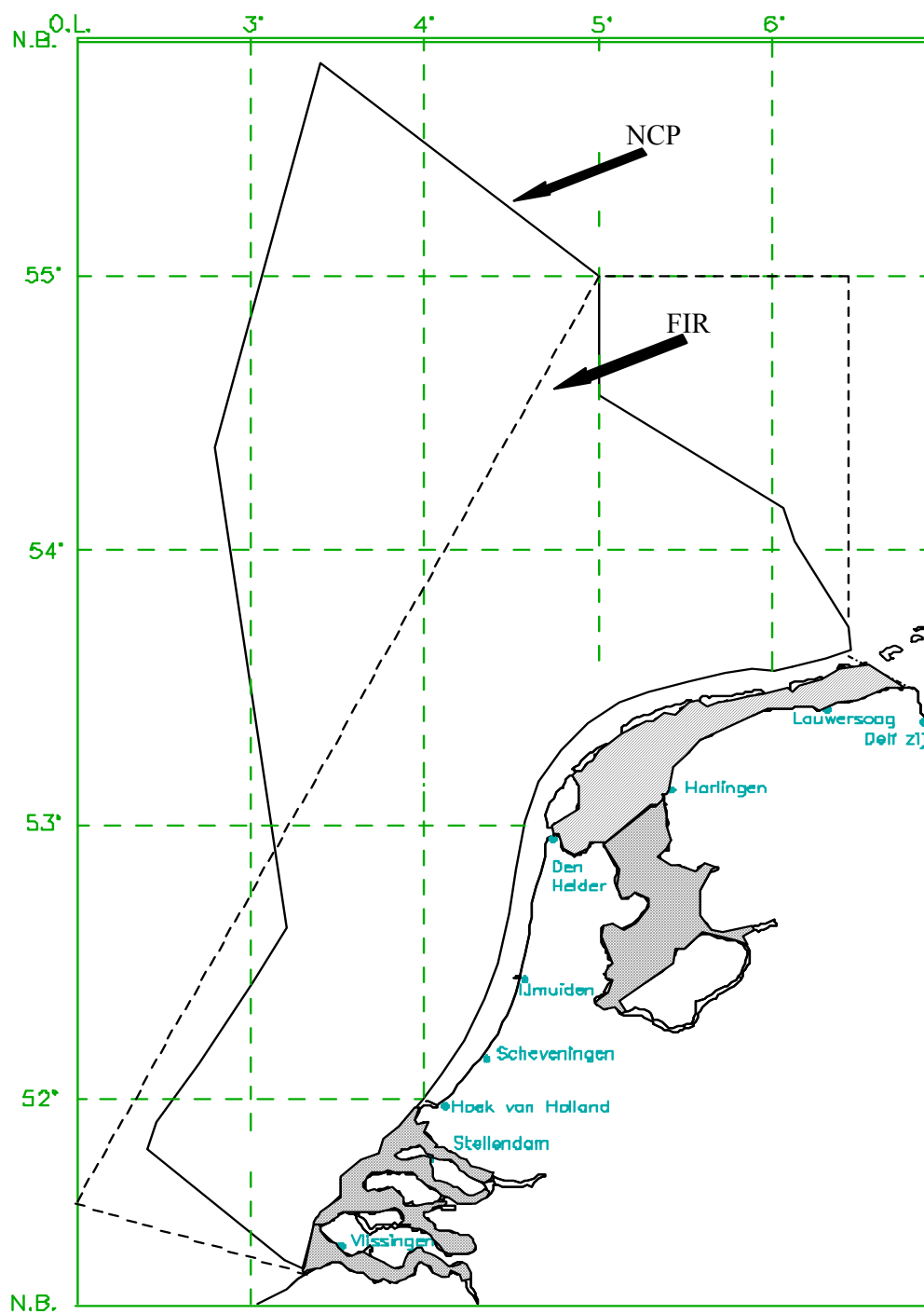
  
Capt. U. Klein  
German Sea Rescue Service

  
G.J. van der Meer  
Netherlands Coast Guard



**BIJLAGE C16: NCP / FIR**

- Vluchtinlichtingengebied Amsterdam (FIR)
- Nederlands Continentaal Plat (NCP)



**BIJLAGE C17: RMD SAMENWERKINGSOVEREENKOMST, V&W  
MET KNRM EN KM**

**SAMENWERKINGSOVEREENKOMST**

**PARTIJEN**

1. De Staat der Nederlanden gevestigd te Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, vertegenwoordigd door de directeur van de directie Transportveiligheid van het Directoraat Generaal Goederenvervoer drs. G.A. Dubbeld,  
Hierna te noemen: de Staat.
2. De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij hierbij rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij S.E. Wiebenga,  
Hierna te noemen: de KNRM.
3. De Koninklijke marine, hierbij rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur van het Kustwachtcentrum KTZ G.J. van der Meer,  
Hierna te noemen: het KWC.

**IN AANMERKING NEMENDE DAT**

- \* het KWC - in opdracht van de Staat - verantwoordelijk is voor de uitvoering van het Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer ten behoeve van de scheepvaart;
- \* er vanaf schepen (spoed)verzoeken bij het KWC binnen komen om medische adviezen, waarvoor de KNRM - ingevolge deze overeenkomst in opdracht van de Staat - een arts 24 uur per dag, 365 dagen per jaar beschikbaar houdt;
- \* een medisch advies kan inhouden dat de hulpbehoevende naar de wal getransporteerd moet worden, voor welk transport het KWC - in het kader van haar verantwoordelijkheid voor de SAR-taak - organisatorisch zorg draagt;
- \* de drie betrokken partijen een samenwerkingsovereenkomst wensen te sluiten.

**ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT**

***Artikel 1, Definities en afkortingen***

**a: De Radio Medische Dienst (RMD)**

De organisatie van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij belast met het verstrekken van radio medische adviezen aan de scheepvaart en waar nodig met het mede organiseren van daadwerkelijke hulpverlening aan door ziekte of ongeval getroffen opvarenden, voorzover het verplichtingen betreft die uit deze overeenkomst voortvloeien.



**b: De Kustwacht (KW)**

De onder de Staat vallende samenwerkingsorganisatie van rijksdiensten voor de operationele uitvoering van Kustwachttaken.

**c: Het Kustwachtcentrum (KWC)**

Het landelijke operationeel commandocentrum van de Kustwacht Het Kustwachtcentrum fungeert tevens als:

- centrale meld- en informatiekamer,
- nationaal maritiem en aëronautisch reddingscoördinatiecentrum (RCC); - nationaal nautisch informatiecentrum.

**d: Organisatorische afhandeling**

Alle organisatorische activiteiten die betrekking hebben op de medische evacuatie (transport) van een hulpbehoevende naar de wal (MEDEVAC).

**Artikel 2, Aanvraag en ventrekking medisch advies**

- 2.1 Voor zover dit niet automatisch geschiedt, zorgt het KWC bij ontvangst van een radio-medische adviesaanvraag voor het doorverbinden van de hulpaanvrager met de dienstdoende arts van de RMD.
- 2.2 Radio-medische adviesaanvragen zullen door het KWC worden behandeld als derde prioriteit na Noodverkeer en de uitvoering van SAR-activiteiten.
- 2.3 De KNRM verstrekt het KWC ieder half jaar een overzicht van het dienstschema van de RMD-artsen.
- 2.4 De KNRM verstrekt het KWC het sematoonnummer waarop de dienstdoende RMD-arts te bereiken is.
- 2.5 De KNRM zorgt, voorzover dat in haar vermogen ligt, dat de dienstdoende arts op het opgegeven sematoonnummer continu bereikbaar is en binnen 5 minuten na de sematoonoproep contact opneemt met het KWC.
- 2.6 De RMD-arts verstrekt zijn medisch advies rechtstreeks per telefoon en/of fax aan de hulpaanvrager.
- 2.7 De RMD-arts besluit of de hulpbehoevende naar de wal moet worden getransporteerd en meldt de noodzaak tot MEDEVAC aan het KWC. Indien een MEDEVAC niet nodig is, meldt de RMD-arts de afronding van de Radio-medische advisering aan het KWC.

**Artikel 3. Transport**

- 3.1 Wanneer de dienstdoende RMD-arts heeft besloten dat het geïndiceerd is dat een MEDEVAC moet worden uitgevoerd, zal er overleg plaatsvinden tussen de RMD-arts en de Chef van de Wacht van het KWC over de geïndiceerde wijze van transport, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en deskundigheid.
- 3.2 De RMD-arts neemt, zodra in principe besloten is om het transport binnen het Nederlandse SAR -verantwoordelijkheidsgebied per marinehelikopter te doen plaatsvinden, contact op met de dienstdoende officierarts van de marineluchtvaartdienst (MLD) ter afstemming van de vliegmedische overwegingen van het uit te voeren transport. Indien de arts van de MLD instemt met een transport per helikopter, geeft de RMD-arts dit door aan het KWC. Het KWC draagt zorg voor de organisatorische afhandeling.
- 3.3 Indien het transport buiten het Nederlandse SAR-verantwoordelijkheidsgebied zal plaatsvinden, zal het KWC het in het betreffende gebied verantwoordelijke RCC verzoeken de organisatorische afhandeling over te nemen dan wel in overleg met de gezagvoerder van het hulpaanvragende schip de organisatorische afhandeling bewerkstelligen.
- 3.4 De RMD-arts stelt het KWC in kennis van een eventuele beslissing om eendoor een hulpaanvrager aangevraagde MEDEVAC af te wijzen.

**Artikel 4. Hulpaanvragen van een buitenlands RCC of van een schip met een arts aan boord.**

- 4.1 Hulpaanvragen van een buitenlands RCC of van een schip met een arts aan boord, worden door het KWC organisatorisch afgehandeld zonder inschakeling van de RMD-arts. Indien de MEDEVAC plaatsvindt naar Nederland zal het KWC de RMD-arts hiervan op de hoogte stellen.
- 4.2 Het KWC voert overleg over de vliegmedische aspecten met de dienstdoende officierarts van de MLD indien voor de MEDEVAC als bedoeld in het vorige lid. helikopterinzet vereist is.

**Artikel 5. Rapportage**

- 5.1 Het KWC rapporteert ieder kwartaal aan partijen het aantal malen dat bij het KWC aanvragen voor Radio-medische adviezen aan de scheepvaart zijn ontvangen en het aantal uitgevoerde medische evacuatie's.

**Artikel 6, Kosten**

- 6.1 De kosten van de RMD-artsen in de zin van deze overeenkomst komen uitsluitend voor rekening van de KNRM.
- 6.2 De kosten van het Kustwachtcentrum komen uitsluitend voor rekening van de Staat.
- 6.3 Over de kosten voor telecommunicatie verzorgd door KPN Telecom zal de Staat nader overleg voeren met KPN Telecom.

**Artikel 7. Aansprakelijkheid**

- 7.1 Ieder partij is aansprakelijk voor een tekortkoming in de verplichtingen die voor haar uit deze overeenkomst voortvloeien.

**Artikel 8. Periodiek overleg**

- 8.1 Tussen partijen zal op initiatief van de KNRM minimaal een maal per jaar evaluerend overleg plaatsvinden. in het zogenaamde RMD evaluatie overleg.

**Artikel 9. Duur van de overeenkomst**

- 9.1 Deze overeenkomst wordt geacht te zijn ingegaan op 1 januari 1999 en geldt voor een periode van vijf jaren, met daarna een stilzwijgende verlenging van jaar tot jaar. Deze overeenkomst kan worden opgezegd met inachtneming van een Opzegtermijn van een jaar. voorbet eerst tegen 1 januari 2002. Opzegging van de overeenkomst dient per aangetekende brief plaats te vinden.
- 9.2 Indien een partij enigerlei verplichting uit deze overeenkomst niet of niet behoorlijk nakomt, na daartoe schriftelijk te zijn gesommeerd. zijn partijen gerechtigd om door middel van een aangetekende brief de overeenkomst met onmiddellijke ingang en zonder rechterlijke tussenkomst te ontbinden.
- 9.3 Opzegging en/of ontbinding leidt tot een einde van de overeenkomst voor alle partijen.

**Artikel 10, Toepasselijk recht en geschillen**

- 10.1 Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 10.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van de onderhavige overeenkomst worden beslecht door de bevoegde rechter te 's-Gravenhage.
- 103 Een geschil is aanwezig indien een der partijen zulks schriftelijk stelt.

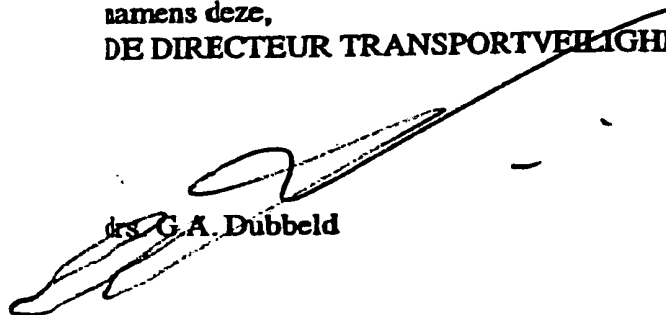
**Artikel 11. Wijzigingen**

- 11.1 Wijzigingen van deze overeenkomst zijn slechts geldig indien deze per geval uitdrukkelijk en schriftelijk tussen partijen zijn overeengekomen.

Aldus overeengekomen en in drievoud ondertekend:

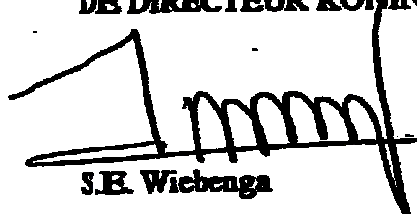
IJmuiden , 6 januari 1999,

**DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR TRANSPORTVEILIGHEID,**



drs. G.A. Dubbeld

**DE DIRECTEUR KONINKLIJKE NEDERLANDSE REDDING MAATSCHAPPIJ,**



J.E. Wiebenga

**DE DIRECTEUR KUSTPWACHTCENTRUM,**



G.J. van der Meer  
Kapitein ter zee

**OPPLAN SAR**

**BIJLAGE C18: SAMENWERKINGSOVEREENKOMST DKW MET BST**

De directeur Kustwacht, handelend namens de Staat der Nederlanden, daartoe gemachtigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, contractant ter ener zijde, hierna te noemen DKW

en

de directeur van BST-Dintelsas b.v., contractant ten andere zijde, hierna te noemen BST

komen op grond van artikel 9 van de regeling inzake SAR-dienst nr. S/J30.098/94, d.d. 26 augustus 1994;

het volgende overeen:

**Artikel 1, onderwerp van de overeenkomst.****lid 1**

Deze overeenkomst heeft betrekking op door BST voor de DKW uit te voeren (Search and Rescue) SAR-diensten.

In het kader van deze overeenkomst zal BST één of meer vaartuigen met het bij die vaartuigen behorende personeel stand-by houden, ter beschikking stellen en feitelijk inzetten indien dit door de in deze overeenkomst genoemde instanties ten behoeve van de SAR-diensten wordt gevraagd.

**lid 2**

Deze overeenkomst regelt uitdrukkelijk niet de aanspraken van BST op een vergoeding ingevolge van hulpverlening.

**Artikel 2, geografische afbakening.**

Het Kustwachtcentrum kan ten behoeve van de SAR-dienst op het Haringvliet, het Hollands Diep, het Volkenrak en het Krammer 24 uur per dag beschikken over adequaat uitgerust materieel van BST.

**Artikel 3, informatieverstrekking.**

Het Kustwachtcentrum in de functie van nationaal Reddingscoördinatiecentrum (RCC) en BST verplichten zich wederzijds tot het onverwijld verstrekken van informatie aan elkaar over ongevallen te water, indien deze ongevallen plaats vinden op de in artikel 2 genoemde wateren.

**Artikel 4, beperking doorgeven informatie.**

BST verplicht zich de door het Kustwachtcentrum (RCC) aan hem doorgegeven informatie niet commercieel te gebruiken, anders dan de aard van het bedrijf, particulier bergings- en sleepbedrijf, vraagt. BST onthoudt zich van het verstrekken van informatie aan de persmedia.

**Artikel 5, alarmering.**

## lid 1

Alarmering vindt plaats door het Kustwachtcentrum in de functie van RCC, waar dat is overeengekomen geschiedt dit door tussenkomst van de een door het RCC aan te wijzen Regionale Alarmcentrale (RAC) of meldkamer.

## lid 2

Voor deze overeenkomst wordt onder alarmering verstaan de door het Kustwachtcentrum (RCC) aan BST verstrekte opdracht tot het inzetten van hulpverleningsmaterieel ten behoeve van SAR-diensten, een en ander met inachtneming van de bepalingen van deze overeenkomst.

**Artikel 6, actie na alarmering.**

BST verplicht zich na alarmering als bedoeld in artikel 5 naar beste vermogen te reageren en de gevraagde middelen zo snel mogelijk in te zetten op een door of namens het Kustwachtcentrum (RCC) aan te wijzen locatie.

**Artikel 7, overleg omtrent inzet.**

De schipper van de gealarmeerde reddingseenheid van BST zoekt direct na bezetting van het vaartuig radiocontact met het Kustwachtcentrum (roepnaam als RCC is **Den Helder Rescue**) op de daarvoor in het operationeel plan (OPPLAN SAR) vastgestelde frequentie(s) voor overleg omtrent de inzet van de eenheid en de coördinatie van de SAR-dienst.

**Artikel 8, gezagsverhoudingen.**

## lid 1

De schipper van de uitgevaren reddingseenheid als bedoeld in artikel 7 stelt zich onder de coördinerende leiding van het Kustwachtcentrum (RCC) of de door het RCC aangewezen zogenaamde *On Scene Coördinator* (OSC).

## lid 2

De schipper van een onder deze overeenkomst ingezet vaartuig zal, niettegenstaande het in het eerste lid gestelde, te allen tijde het gezag over vaartuig en bemanning uitoefenen. Hij is bevoegd die beslissingen te nemen die hij in verband met dreigend gevaar voor de veiligheid van vaartuig en bemanning geboden acht.

**Artikel 9, aanwijzing OSC.**

De schipper van een uitgevaren reddingseenheid neemt na een daartoe strekkend verzoek van het Kustwachtcentrum (RCC) de functie van *On Scene Coördinator* (OSC) op zich en treedt vervolgens als zodanig op.

**Artikel 10, uitvoering SAR-diensten.**

De uitvoering van de SAR-dienst vindt plaats volgens de in het OPPLAN-SAR aangegeven procedures. BST verklaart bekend te zijn met al hetgeen in het OPPLAN-SAR beschreven is.

**Artikel 11, kosten.**

Voor de diensten, werkzaamheden en dergelijke die voortvloeien uit deze overeenkomst zullen partijen elkaar geen kosten in rekening brengen.

**Artikel 12, tegenstrijdigheden.**

Op deze overeenkomst is het Nederlandse recht van toepassing. Alle geschillen voortvloeiend uit deze overeenkomst, dan wel uit zaken die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen indien een schikking onmogelijk blijkt, worden voorgelegd aan de rechtbank in Den Haag.

**Artikel 13, overleg en coördinatie.**

Contractanten zullen, in ieder geval één maal per jaar, bijeenkomen om de samenwerking bedoeld in deze overeenkomst te evalueren. de DKW verklaart zich bereid om, zo daartoe aanleiding bestaat, te bemiddelen tussen BST en andere instanties die SAR-diensten uitvoeren indien dit voor een goede coördinatie van de diensten noodzakelijk blijkt.

**Artikel 14, duur van de overeenkomst.**

Deze overeenkomst is aangegaan voor de duur van één jaar en zal telkenmale automatisch met één jaar worden verlengd behoudens schriftelijke opzegging uiterlijk één maand voor de afloopdatum.

IJmuiden, 1 juni 2001

De Directeur Kustwacht,  
G.J. van der Meer.  
(Kapitein ter zee)

De Directeur BST,  
R.H. van der Zee

**BIJLAGE C19: OVEREENKOMST NL MET BELGIË OVER TZ/CP****B. TEKST****Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België  
inzake de afbakening van de territoriale zee**

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

het Koninkrijk België

Verlangende de zijwaartse grens van de territoriale zee van het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België vast te leggen,.

Zijn als volgt overeengekomen:

**Artikel 1**

1. De grens tussen de territoriale zee van het Koninkrijk der Nederlanden de territoriale zee van het Koninkrijk België wordt gevormd door de bogen van grootcirkels die de volgende, in coördinaten uitgedrukte punten verbindt in de volgorde zoals hieronder aangegeven:

|         |            |                |
|---------|------------|----------------|
| Punt 1: | 51°22'25"N | 003°21'52,5" O |
| Punt 2: | 51°22'46"N | 003°21'14" O   |
| Punt 3: | 51°27'00"N | 003°17'47" O   |
| Punt 4: | 51°29'05"N | 003°12'44" O   |
| Punt 5: | 51°33'06"N | 003°04'53" O   |

2. De ligging van de in dit artikel genoemde punten is uitgedrukt in lengte en breedte volgens Europese coördinaten (1<sup>e</sup> Vereffening, 1950).

3. De grenslijn, zoals in het eerste lid vastgesteld, is ter verduidelijking ingetekend op de als bijlage bij dit Verdrag gevoegde kaart.

**Artikel 2**

De grens, getrokken door de punten zoals vermeld in artikel 1 , lid 1, is gebaseerd op het beginsel van equidistantie ten opzichte van de normale basislijn zijnde de laagwaterlijn van de kust Rekening is gehouden met de zeewaartse uitbouw van de haven van Zeebrugge in België en de droogvalling 'Rassen' voor de Nederlandse kust.

**Artikel 3**

Dit Verdrag treed in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum, waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat is voldaan aan de vereisten van hun nationale wetgeving voor de inwerkingtreding van dit Verdrag.



TEN BLIJKE W AARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel, op 18 december 1996, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

(w.g.) H.A.F.M.O. VAN MIERLO Minister van Buitenlandse Zaken

Voor het Koninkrijk België

(w.g.) E. DERYCKE

Erik Derycke,  
Minister van Buitenlandse Zaken

**B. TEKST****Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België  
inzake de afbakening van het continentaal plat**

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

het Koninkrijk België

Verlangende in het kader van goede nabuurschap te komen tot een voor beide verdragsluitende Partijen aanvaardbare oplossing voor de zijwaartse afbakening van het continentaal plat.

Zijn als volgt overeengekomen:

**Artikel 1**

1. De grens tussen het continentaal plat van het Koninkrijk der Nederlanden en het continentaal plat van het Koninkrijk België wordt gevormd door de boog van de grootcirkel die de volgende, in coördinaten uitgedrukte punten verbindt in de volgorde zoals hieronder aangegeven:

|         |                 |                  |
|---------|-----------------|------------------|
| Punt 5: | 51°33'06" N     | 003°04'53" O     |
| Punt 6: | 51°52'34,012" N | 002°32'21,599" O |

2. De ligging van de in dit artikel genoemde punten is uitgedrukt in lengte en breedte volgens Europese coördinaten (1<sup>e</sup> Vereffening, 1950).
3. De grenslijn, zoals in het eerste lid vastgesteld, is ter verduidelijking ingetekend op de als bijlage bij dit Verdrag gevoegde kaart.

**Artikel 2**

Wanneer een van de Verdragsluitende Partijen besluit tot instelling van een exclusieve economische zone zullen de coördinaten, als aangegeven in artikel 1, worden gehanteerd voor de zijwaartse afbakening ervan.

**Artikel 3**

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum, waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat is voldaan aan de vereisten van hun nationale wetgeving voor de inwerkingtreding van dit Verdrag.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden regeringen, dit Verdrag hebben.

**Bijlage C 19**

*EN FOI DE QUOI les soussigné, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le present accord.*

GEDAAN te Brussel, op 18 december 1996, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

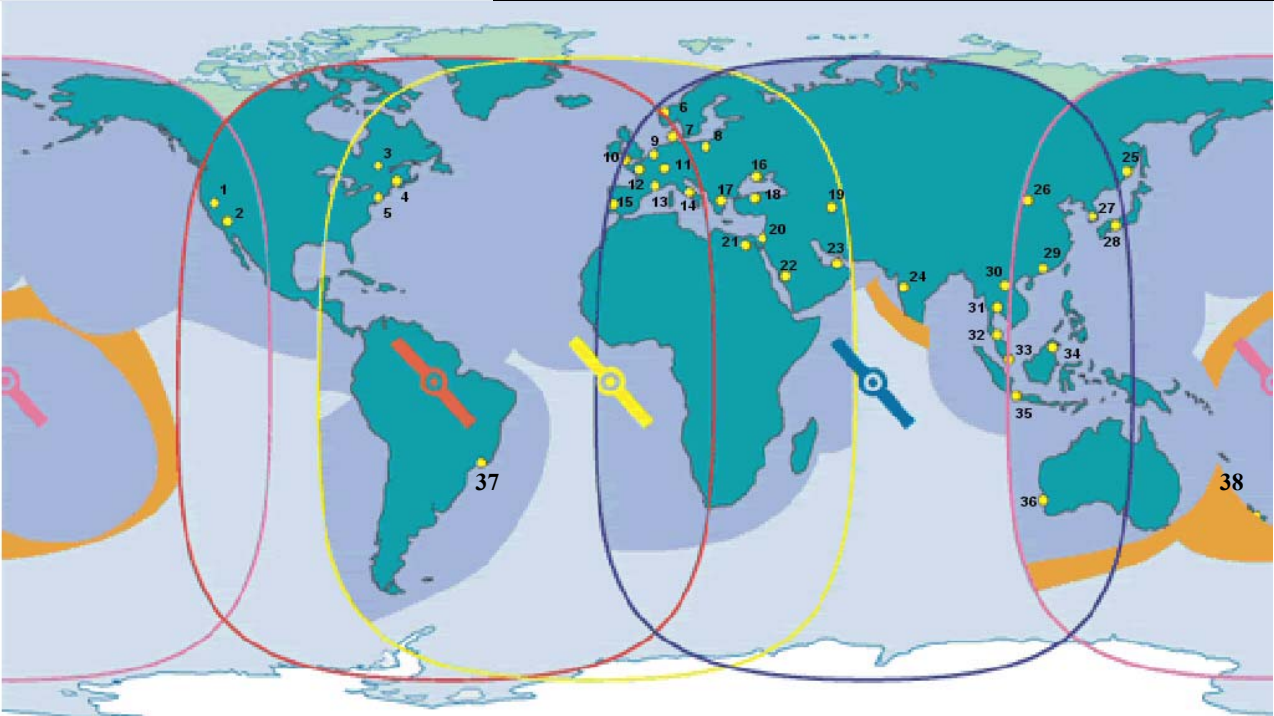
(w.g.) H.A.F.M.O. VAN MIERLO Minister van Buitenlandse Zaken

Voor het Koninkrijk België

(w.g.) E. DERYCKE

Erik Derycke,  
Minister van Buitenlandse Zaken

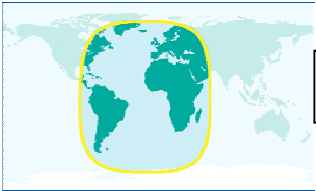
**BIJLAGE C20: INMARSAT C COAST EARTH STATIONS**



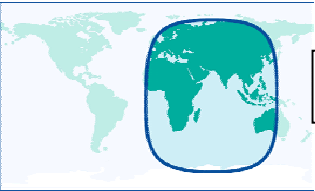
| Nr                                              | Coast Earth Station     |
|-------------------------------------------------|-------------------------|
| 2                                               | Santa Paula –USA        |
| 4                                               | Southbury – USA         |
| 6                                               | Eik – Norway            |
| 7                                               | Blaavand – Denmark      |
| 9                                               | Xantic – Netherlands    |
| 10                                              | Goonhilly – UK          |
| 11                                              | Raisting – Germany      |
| 12                                              | Pleumeur Bodou – France |
| 14                                              | Fucino – Italy          |
| 15                                              | Sintra – Portugal       |
| 17                                              | Thermopylae – Greece    |
| 18                                              | Ata – Turkey            |
| 24                                              | Arvi – India            |
| 26                                              | Beijing – China         |
| 27                                              | Kumsan – Rep. Of Korea  |
| 36                                              | Perth – Australia       |
| All other numbers are Land Earth Stations (LES) |                         |



AOR-W



AOR-E



IOR



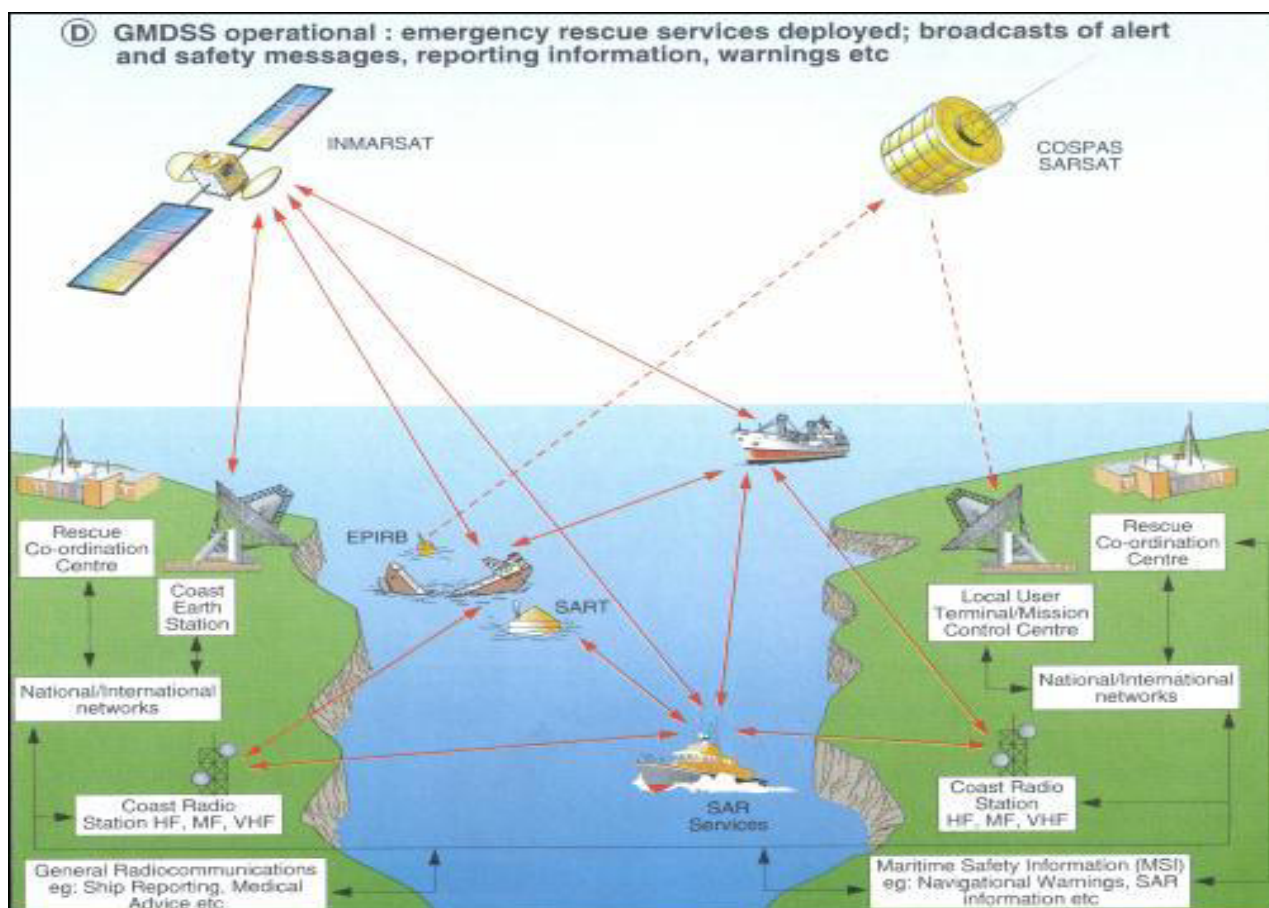
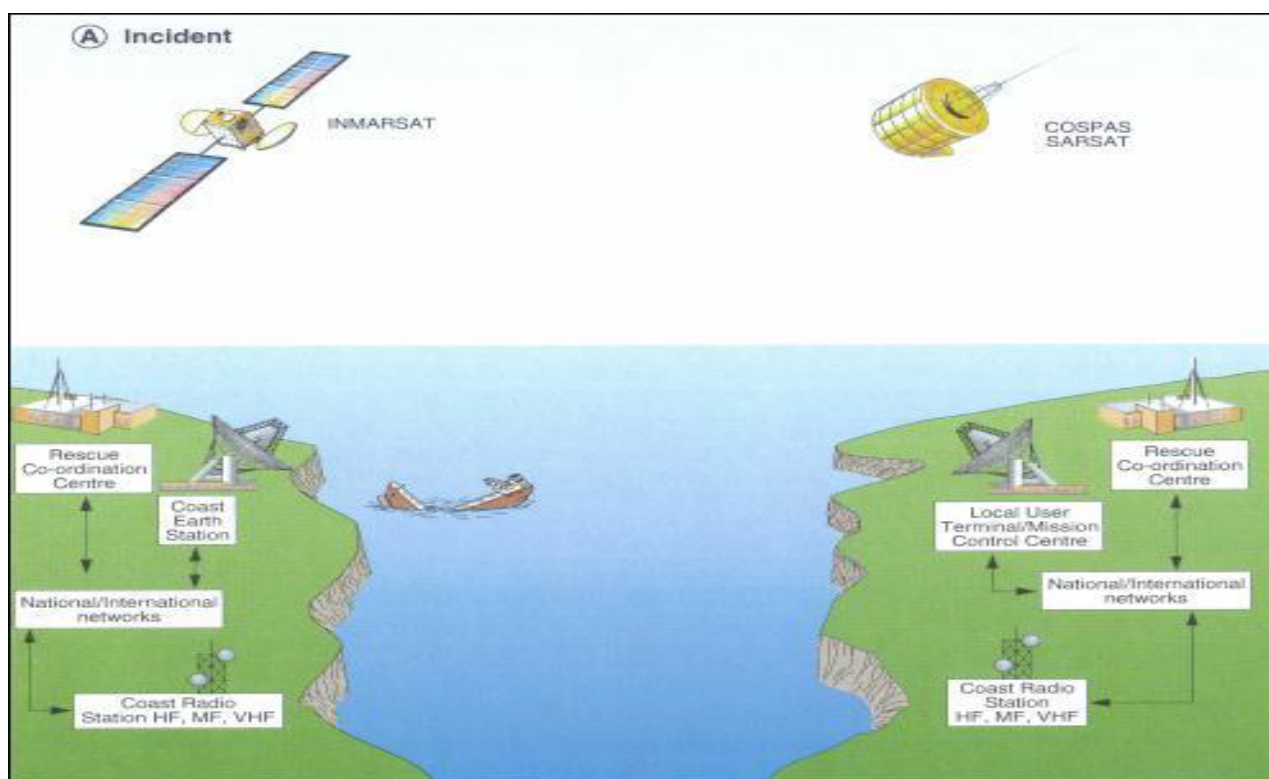
POR

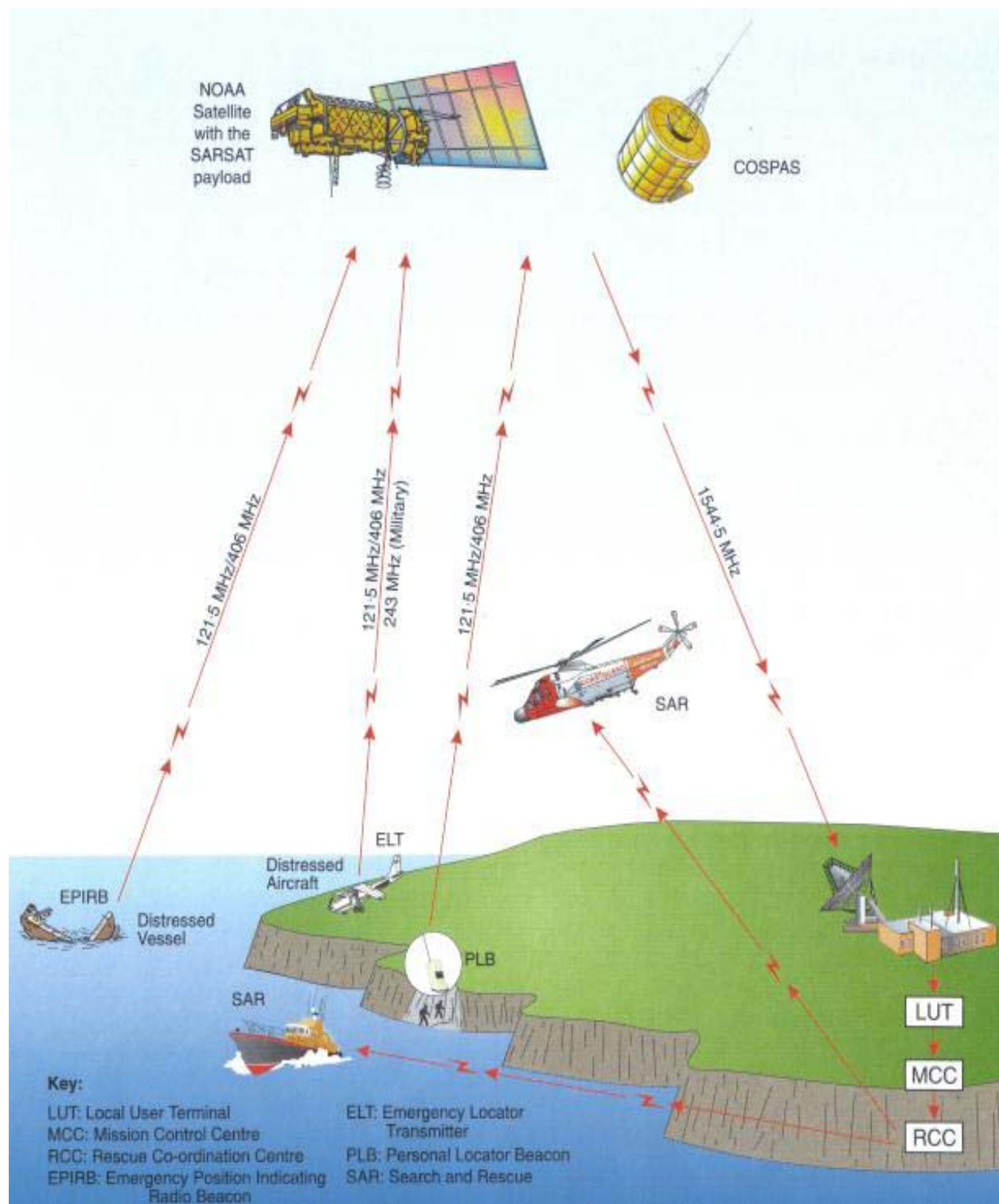
**BIJLAGE C21: GMDSS NETHERLANDS SEA AREA A1**

**BIJLAGE C21: GMDSS NETHERLANDS SEA AREA A2**



## BIJLAGE C22: GMDSS SYSTEEM / COSPAS-SARSAT





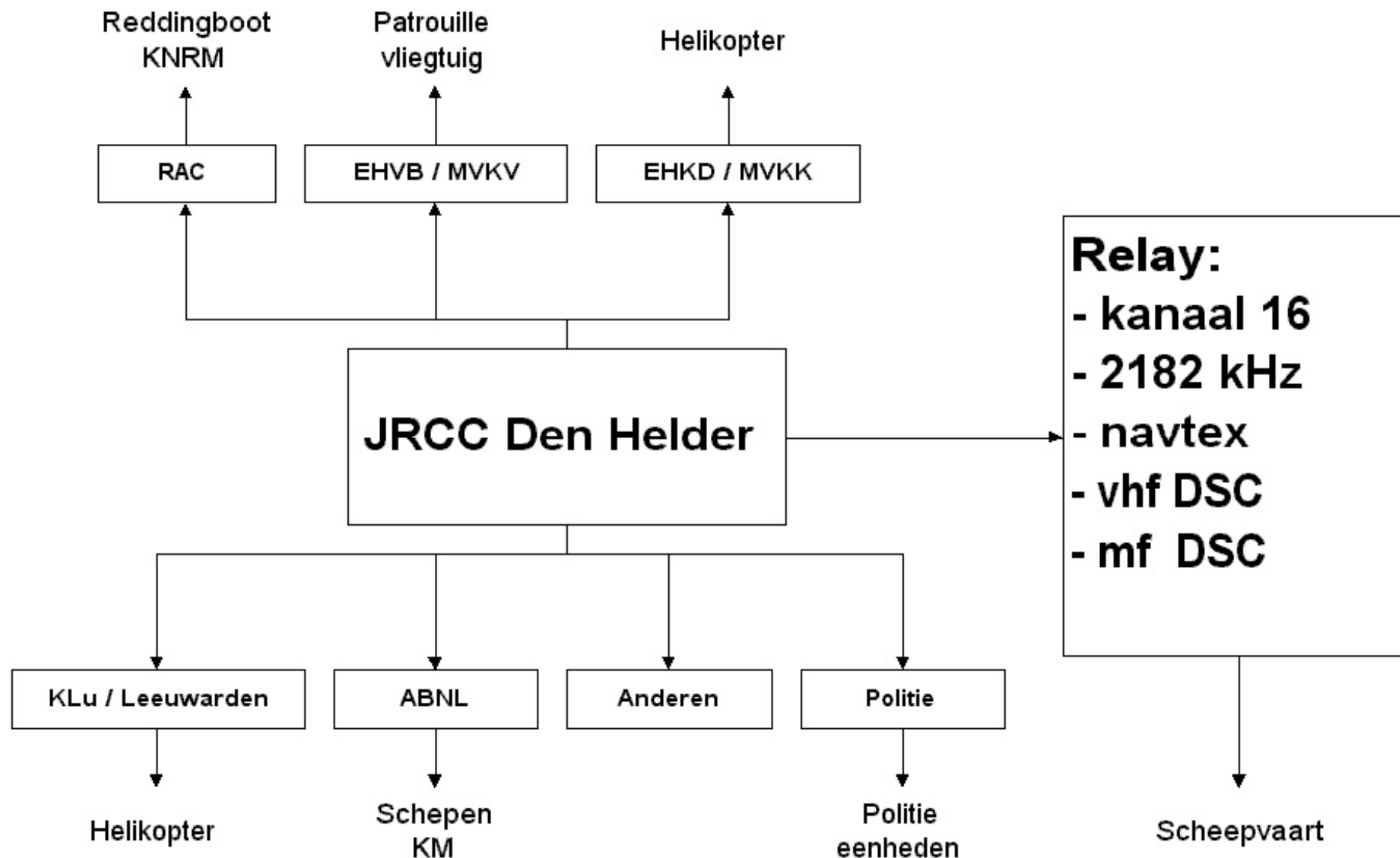


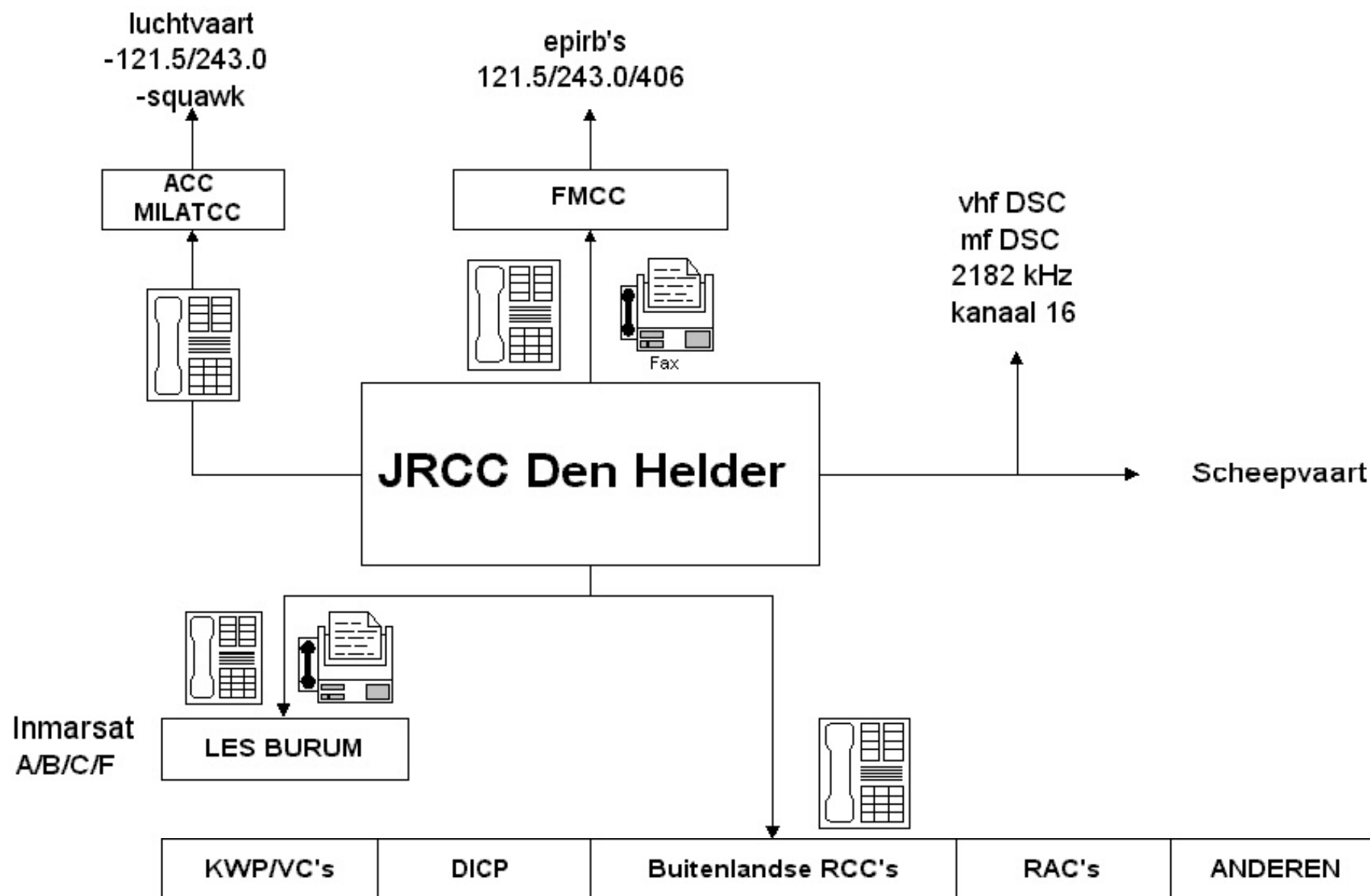
**BIJLAGE C23: FREQUENTIES GMDSS****FREQUENTIES IN GEBRUIK IN HET GMDSS.**

De volgende frequenties zijn beschikbaar voor NSV-verkeer in het GMDSS:

| <b>Frequentie:</b> |     | <b>Gebruik:</b>                                                       | <b>Beschikbaar RCC<br/>Den Helder:</b> |
|--------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| 490                | kHz | Meteo- en veiligheidsberichten, spoedberichten, in landstaal (NAVTEX) | Nee                                    |
| 518                | kHz | Meteo- en veiligheidsberichten, spoedberichten (NAVTEX)               | Ja                                     |
| 2174.5             | kHz | NSV-verkeer                                                           | Nee                                    |
| 2182               | kHz | NSV-verkeer, telefonie                                                | Ja                                     |
| 2187.5             | kHz | NSV-verkeer, DSC                                                      | Ja                                     |
| 3023               | kHz | SAR- (nacht) werkfrequentie                                           | Ja                                     |
| 4125               | kHz | NSV-verkeer, telefonie                                                | Nee                                    |
| 4177.5             | kHz | NSV-verkeer, telegrafie                                               | Nee                                    |
| 4207.5             | kHz | NSV-verkeer, DSC                                                      | Nee                                    |
| 4209.5             | kHz | Meteo- en veiligheidsberichten, spoedberichten (NAVTEX)               | Nee                                    |
| 4210               | kHz | Veiligheidsverkeer kuststations, MSI HF                               | Nee                                    |
| 5680               | kHz | SAR- (dag) werkfrequentie                                             | Ja                                     |
| 5699               | kHz | SAR-werkfrequentie                                                    | Ja                                     |
| 6215               | kHz | NSV-verkeer, telefonie                                                | Nee                                    |
| 6268               | kHz | NSV-verkeer, telegrafie                                               | Nee                                    |
| 6312               | kHz | NSV-verkeer, DSC                                                      | Nee                                    |
| 6314               | kHz | veiligheidsverkeer kuststations, MSI HF                               | Nee                                    |
| 8291               | kHz | NSV-verkeer, telefonie                                                | Nee                                    |
| 8376.5             | kHz | NSV-verkeer, telex                                                    | Nee                                    |
| 8414.5             | kHz | NSV-verkeer, DSC                                                      | Nee                                    |
| 8416.5             | kHz | Veiligheidsverkeer kuststations, MSI HF                               | Nee                                    |
| 12290              | kHz | NSV-verkeer, telefonie                                                | Nee                                    |
| 12520              | kHz | NSV-verkeer, telex                                                    | Nee                                    |
| 12577              | kHz | NSV-verkeer, DSC                                                      | Nee                                    |
| 12579              | kHz | Veiligheidsverkeer kuststations, MSI HF                               | Nee                                    |
| 16420              | kHz | NSV-verkeer, telefonie                                                | Nee                                    |
| 16695              | kHz | NSV-verkeer, telegrafie                                               | Nee                                    |
| 16804.5            | kHz | NSV-verkeer, DSC                                                      | Nee                                    |
| 16806.5            | kHz | Veiligheidsverkeer kuststations, MSI HF                               | Nee                                    |
| 19680.5            | kHz | Veiligheidsverkeer kuststations, MSI HF                               | Nee                                    |
| 22376              | kHz | Veiligheidsverkeer kuststations, MSI HF                               | Nee                                    |
| 26100.5            | kHz | Veiligheidsverkeer kuststations, MSI HF                               | Nee                                    |
| 121.5              | MHz | Luchtvaart noodfrequentie / Homingsignaal EPIRB's                     | Ja (via Lucht-verkeersleidingen)       |
| 123.1              | MHz | SAR-werkfrequentie luchtvaart                                         | Ja                                     |

| <b>Frequentie:</b> |              | <b>Gebruik:</b>                   | <b>Beschikbaar RCC<br/>Den Helder:</b> |
|--------------------|--------------|-----------------------------------|----------------------------------------|
| CH13               | VHF          | Ship – ship veiligheidsfrequentie | Nee                                    |
| CH16               | VHF          | NSV-verkeer                       | Ja                                     |
| CH 67              | VHF          | SAR werkfrequentie maritime       | Ja                                     |
| CH70               | VHF          | NSV-verkeer, DSC                  | Ja                                     |
| 406-406.1          | MHz-<br>band | EPIRB (earth to space direction)  | Ja (via FMCC)                          |
| 9200-<br>9500      | MHz-<br>band | SAR-radartransponders (SART)      | Nee                                    |

Bijlage C 24**BIJLAGE C24: INTERCONNECTIE SCHEMA JRCC DEN HELDER**

Bijlage C 24

**BIJLAGE C25: JRCC SAR- SITREP/SEARCH ACTION PLAN****SAR-SITREP****INCIDENT NR:***Priority* : *Distress/Urgency/Routine**From* : *RCC Den Helder**To* :*DTG* :*Nr* :***A. IDENTITY OF CASUALTY****Name* :*Callsign/MMSI* :*Flagstate* :***B. POSITION :****N**E****C. SITUATION :******D. PERSONS AT RISK*** :***E. ASSISTANCE REQUIRED*** :***F. CO-ORDINATING (M)RCC*** :***G. DESCRIPTION OF CASUALTY:******H. WEATHER ON SCENE*** :

***I. INITIAL ACTION TAKEN*** :

---

***K. SEARCH AREA*** :

---

***L. CO-ORDINATING INSTRUCTIONS*** :

---

***M. FUTURE PLANS:***

---

***N. ADDITIONAL INFORMATION / CONCLUSION*** :

**SEARCH ACTION PLAN**

*Priority* : *Distress/Urgency/Routine*  
*From* : *JRCC DEN HELDER*  
*To* :  
*DTG* :  
*Nr* :

---

*A* (references)

**1 SITUATION**

*A* SUMMARY: (a brief summary of the case)

*B* DESCRIPTION: (description of the missing craft)

*C* PERSONS ON BOARD: (number)

*D* SEARCH OBJECTS:

PRIMARY:

SECONDARY:

*E* ON-SCENE WEATHER FORECAST PERIOD ..... TO .....:

CEILING .....; VISIBILITY .....; WIND .....; SEAS .....

**2 ACTIONS:**

*A* (specific tasking for particular SAR agency or facility)

*B* (A separate subparagraph should be used for each agency or facility participating in the search)

**3 SEARCH AREAS (READ IN TWO COLOMNS):**

AREA CORNER POINTS

**4 EXECUTION (READ IN SEVEN COLOMNS. ALTITUDE IN FEET):**

SARAREA FACILITY LOCATION PATTERN CREEP CSP ALT

**5 CO-ORDINATED INSTRUCTIONS:**

- A (the SMC –SAR Mission Co-ordinator- should be identified)*
- B (if two or more search facilities will be used, an OSC should be designated)*
- C (the time that the search is to begin should be specified)*
- D (the desired track spacing should be specified)*
- E (OSC authorization, responsibilities, and instructions should be clearly specified)*
- F (other co-ordinating instructions as needed)*

**6 COMMUNICATION:**

- A CONTROL CHANNEL*
- B ON-SCENE FREQUENCIES*
- C AIR/GROUND FREQUENCIES*
- D AIR/AIR FREQUENCIES*

**7 REPORTS:**

- A (instructions to the OSC about the desired times for submitting SITREP's)*
- B (reporting instructions for the participating search facilities)*
- C (reporting instructions for parent activities of search facilities)*
- D*



**BIJLAGE C26: OSC NUMBERED SAR-SITREPS*****SAR-SITREP NUMBER ....***

Van : roepnaam *On Scene Co-ordinator*

Aan : *Den Helder Rescue*

Tijd :

---

De *On Scene Co-ordinator* (OSC) geeft bij aankomst in het zoekgebied onmiddellijk SITREP nummer 1 uit (tenzij de OSC een walinstantie betreft). Deze SITREP bevat in ieder geval de weersomstandigheden ter plaatse, een walinstantie die is aangewezen als OSC meldt de weersgegevens zo snel mogelijk aan het RCC.

De SITREP's bevatten de volgende informatie:

1. tijd van aankomst van eenheden in het zoekgebied, de verwachte tijd van vertrek;
2. tijd van vertrek van eenheden uit het zoekgebied;
3. de weersomstandigheden;
4. stand van zaken zoekactie, activiteiten deelnemende eenheden;
5. nieuwe ontwikkelingen van belang voor de zoekactie;
6. waarnemingen door eenheden van mensen en objecten;
7. belangrijke wijzigingen op het zoekplan van het RCC;
8. eventuele verzoek om verdere assistentie;
9. samenvatting van doorzocht zoekgebied met detectiekans of dekking van het zoekgebied;
10. intenties;
11. opmerkingen en/of aanbevelingen.

**Opmerking:**

Alleen die informatie wordt gemeld die op dat moment van belang is. Het is niet noodzakelijk dat alle punten in iedere SITREP aan de orde komen.

**VOORBEELD zoekactie naar vermist vliegtuig*****SAR-SITREP 1***

Van : *Rescue Pluto 1*  
Aan : *Den Helder Rescue*  
Tijd : 1220 UTC

---

1. *Pluto 1* aankomst in gebied 1130 UTC, verwachte tijd vertrek 1830 UTC;  
Reddingboot Arie Visser aankomst 1200 UTC en Johannes Frederik 1205 UTC;
2. *Rescue Pedro 2* verwachte tijd van vertrek 1300 UTC.
3. Wind 330-35, *seastate* 5-6, bewolking 5/8 Stratocumulus basis 1000 voet, QNH 1001 Hpa, regenbuien, zicht 8 km in buien 2 km.
4. *Rescue Pedro 2* voert *expanding square search* uit in positie 5340N 00530E, *spacing* 0,5 NM, Ari Visser zoekt oost van 00530E en Johannes Frederik west van 00530E
6. geen wrakstukken of olievlekken waargenomen.
8. verzoeken aflossing van *Rescue Pedro 2*, *inchecken* op 282.8 MHz.
9. *Rescue Pedro 2* gebied met radius van 7 NM doorzocht, *Rescue Pluto 1* gebied afgezocht tussen 5330N en 5355N.
10. *Refuel Pedro 2* op boorplatform L8
11. verzoeken zoekgebied voor aflosser *Rescue Pedro 2*, communicatie *on scene* VHF kanaal 67.

**BIJLAGE C27: SAMENWERKINGSREGELING KWC MET DE  
DIRECTIE ZEELAND VAN RWS**

**S A M E N W E R K I N G S R E G E L I N G  
K U S T W A C H T C E N T R U M  
M E T D E D I R E C T I E Z E E L A N D  
V A N R I J K S W A T E R S T A A T .**

Deze overeenkomst regelt de samenwerking tussen de Hoofdingenieur Directeur van Rijkswaterstaat Directie Zeeland en de Directeur Kustwacht bij de afhandeling van incidenten die zich voordoen in het verantwoordelijkheidsgebied van de Directie voornoemd.

Deze regeling laat onverlet het in het **Opplan SAR** bepaalde ten aanzien van activiteiten op het gebied van opsporing en redding.

Deze regeling verstaat onder incident datgene wat daarover in de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (Wet B.O.N.), het regeringsstandpunt met betrekking tot het beleid inzake Noordzeerampen (Rampenplan voor de Noordzee 1996) en de deelplannen die daarvan deel uitmaken wordt gesteld.

Het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied, inclusief de daarbinnen gelegen aanlooproutes, wordt onderscheiden in het toepassingsgebied voor het Rampenplan voor de Noordzee 1996 en dat voor de Wet B.O.N.

- Het toepassingsgebied voor het Rampenplan voor de Noordzee 1995 omvat het aanloopgebied bewesten de basislijn van de territoriale zee, te weten een lijn getrokken van het licht Molenhoofd (positie 51°-31'-38",1 Noorderbreedte en 03°-26'-07",9 Oosterlengte) naar de Nederlands - Belgische landsgrens op de laagwaterlijn (positie 51°-22'-25" 0 Noorderbreedte en 003°-21'-52",5 oosterlengte) .
- Het toepassingsgebied voor de Wet B.O.N. omvat mede het gedeelte van de Westerschelde dat is gelegen tussen de basislijn van de territoriale zee en de lengtegraad van 03°-35' oosterlengte.

De gebieden worden weergegeven in de bijlage I.

Op 26 februari 1987 werd, door ondertekening van "De Overeenkomst voor de Kustwacht" (het convenant, herzien juni 1996), de Kustwacht als samenwerkingsorganisatie ingesteld. Het geografisch werkgebied van de Kustwacht wordt in het convenant als volgt gedefinieerd;

De Nederlandse territoriale zee en de zee boven het Nederlandse deel van het Continentale plat, alsmede het luchtgebied daarboven, onverminderd de uitzonderingen in beperkende of uitbreidende zin krachtens nationale en internationale regelingen.

Ten aanzien van de in Kustwachtverband uit te voeren taken wordt gesteld dat bestaande regelingen op het gebied van samenwerking, bijstand en coördinatie van kracht blijven, tenzij dit anders in het convenant wordt aangegeven en leidt tot aanpassing van deze regelingen.

Voor wat betreft de samenwerking met een plaatselijk bevoegde autoriteit wordt door het Kustwachtcentrum een onderscheid gemaakt tussen.

A. Samenwerking met betrekking tot opsporings- en reddingsactiviteiten (SAR). Dit wordt geregeld in het Opplan SAR.

B. Samenwerking op grond van deze regeling.

Buiten de taken en verantwoordelijkheden die zijn opgenomen in het Opplan SAR heeft het Kustwachtcentrum normaliter geen bemoeienis met zaken die zich voordoen binnen het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied.

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

1. Incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit behoren primair tot diens verantwoordelijkheid.

Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.

Op verzoek van de plaatselijk bevoegde autoriteit verleent het Kustwachtcentrum ondersteuning bij de afhandeling van deze incidenten.

2. In het belang van een goede besluitvorming over de noodzaak tot het instellen van een **Operationeel team** of het **Beleidsteam Noordzeerampen** verplicht de plaatselijk bevoegde autoriteit zich ieder incident onverwijld te melden aan het Kustwachtcentrum te Den Helder.
3. De coördinatie van de afhandeling van incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit wordt op verzoek van deze overgenomen door het Kustwachtcentrum fungerend als **operationeel Centrum Noordzeerampen**.
4. Zodra een incident aanleiding geeft tot instelling van het **Beleidsteam voor Noordzeerampen**, gaat de coördinatie van de afhandeling over naar het Kustwachtcentrum te Den Helder.

De plaatselijk bevoegde autoriteit of diens vertegenwoordiger kan in een dergelijk geval zitting nemen in het **Beleidsteam voor Noordzeerampen** en kan zich doen vertegenwoordigen in het **Operationeel Team** op het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Het gestelde in het Rampenplan voor de Noordzee 1996 en de daarbij behorende deelplannen blijft van toepassing.

Bijlage C 27

Afhankelijk van aard en omvang van het incident, treedt de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (Wet BÖN Stb. 1992, 211) in werking en worden de daarin opgenomen bepalingen van toepassing, welke dan tevens gelden voor het gebied gelegen in de monding van de Westerschelde als hiervoor omschreven.

5. Indien tijdens een incident de inzet van luchtvaartuigen noodzakelijk wordt geacht, vindt deze uitsluitend plaats door tussenkomst van het Kustwachtcentrum.
6. De berichtgeving aan de scheepvaart die betrekking heeft op het incident wordt, in overleg tussen de plaatselijk bevoegde autoriteit en de Directeur Kustwacht, verzorgd door de lokale autoriteit dan wel vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Dit laat onverlet de taken en verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum in het kader van het Nood- Spoed- en Veiligheidsverkeer.

Berichtgeving via NAVTEX en DSC vindt altijd plaats vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

7. Deze regeling treedt in de plaats van de in maart 1987 overeengekomen "Samenwerkingsregeling Verkeersdienst DGSM Regio Scheldemond Nederlandse Kustwacht" (ingegaan op 27-02-1987).

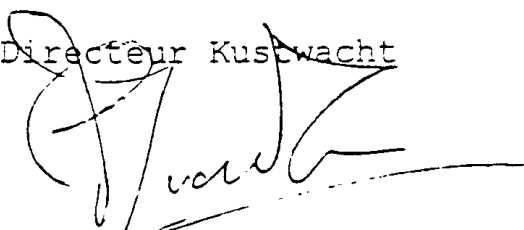
Aldus overeengekomen te Middelburg op 6 november 1996.

De HID RWS Directie  
Zeeland



Prof. Dr. H.L.F. Saeijs.

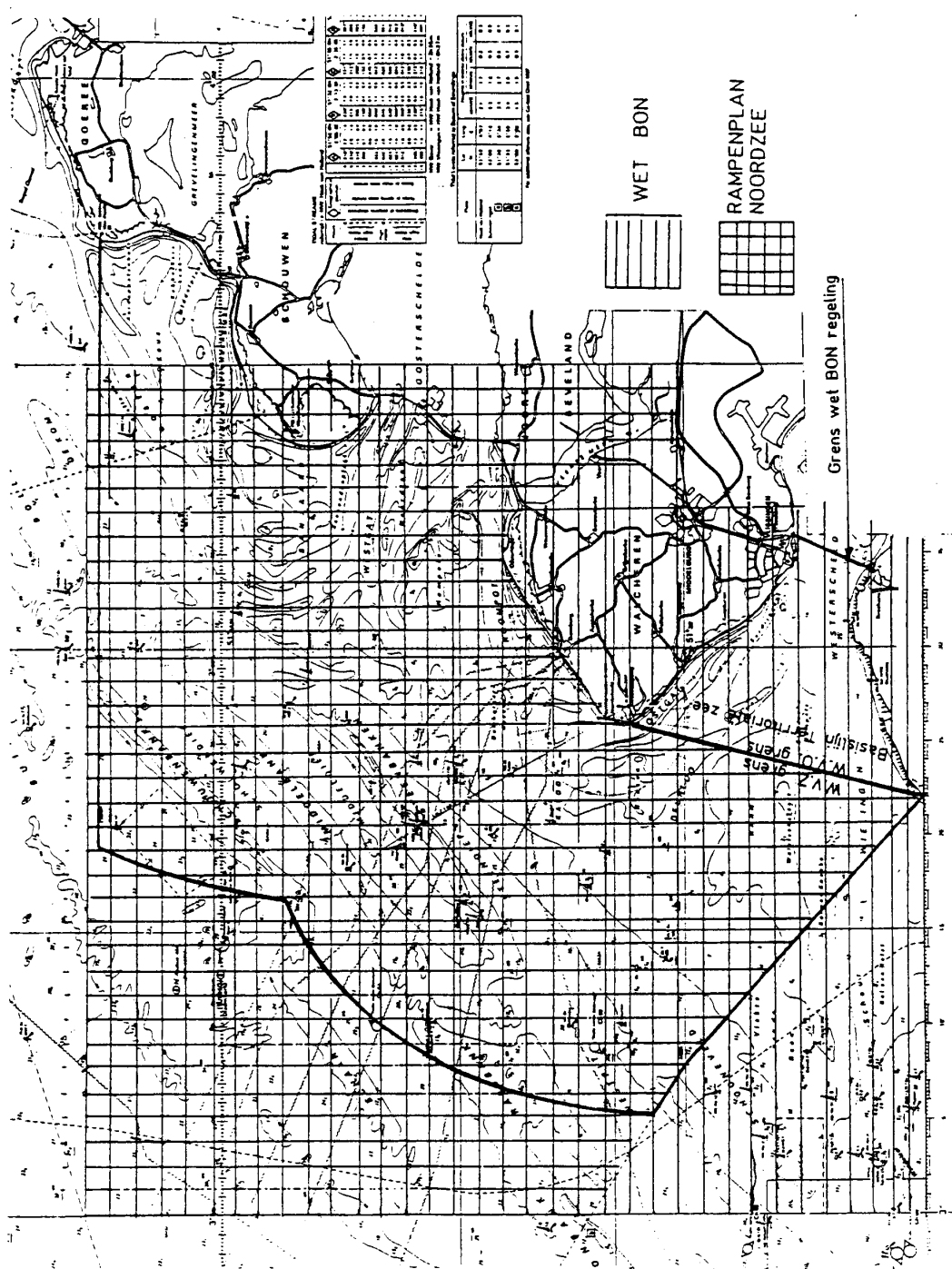
De Directeur Kustwacht



G.J. Van der Meer.  
Kapitein ter zee.

## BIJLAGE I

Verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit Rijkswaterstaat Directie Zeeland, te onderscheiden in het werkgebied van het Rampenplan voor de Noordzee 1996 en het werkgebied Wet B.O.N.



**BIJLAGE C28: SAMENWERKINGSREGELING**  
**KUSTWACHTCENTRUM MET HET GEMEENTELIJK**  
**HAVENBEDRIJF ROTTERDAM**

**S A M E N W E R K I N G S R E G E L I N G**  
**K U S T W A C H T C E N T R U M**  
**M E T H E T G E M E E N T E L I J K**  
**H A V E N B E D R I J F R O T T E R D A M .**

Deze overeenkomst regelt de samenwerking tussen de Directeur Scheepvaart van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, verder te noemen plaatselijk bevoegde autoriteit en de Directeur Kustwachtcentrum, bij de afhandeling van incidenten die zich voordoen in het verantwoordelijkheidsgebied van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam.

Deze regeling laat onverlet het in het Opplan SAR bepaalde ten aanzien van activiteiten op het gebied van opsporing en redding.

Deze regeling verstaat onder incident datgene wat daarover in de Wet Bestrijding ongevallen Noordzee, het regeringsstandpunt met betrekking tot het beleid inzake Noordzeerampen (Rampenplan Noordzee) en de deelplannen die daarvan deel uit maken o.a.. het Operationeel plan Noordzeerampen (Opplan NORA) wordt gesteld.

Het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied, inclusief de daarbinnen gelegen aanlooproutes, wordt gedefinieerd in de bijlage I.

Op 26 februari 1987 werd, door ondertekening van "De Overeenkomst voor de Kustwacht" (het convenant), de Kustwacht als samenwerkingsorganisatie ingesteld. Het geografisch werkgebied van de Kustwacht wordt in het convenant als volgt gedefinieerd;

De Nederlandse territoriale zee en de zee boven het Nederlandse deel van het Continentale plat, alsmede het luchtgebied daarboven, onverminderd de uitzonderingen in beperkende of uitbreidende zin krachtens nationale en internationale regelingen.

Ten aanzien van de in Kustwachtverband uit te voeren taken wordt gesteld dat bestaande regelingen op het gebied van samenwerking, bijstand en coördinatie van kracht blijven, tenzij dit anders in het convenant wordt aangegeven en leidt tot aanpassing van deze regelingen.

Voor wat betreft de samenwerking met een plaatselijk bevoegde autoriteit wordt door het Kustwachtcentrum een onderscheid gemaakt tussen:

- A. Samenwerking met betrekking tot opsporings- en reddingsactiviteiten (SAR). Dit wordt geregeld in het Opplan SAR.
- B. Samenwerking op grond van deze regeling.

Buiten de taken en verantwoordelijkheden die zijn opgenomen in het Opplan SAR heeft het Kustwachtcentrum normaliter geen bemoeienis met zaken die zich voordoen binnen het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied.

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

1. Incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit behoren primair tot diens verantwoordelijkheid.

Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.

Op verzoek van de plaatselijk bevoegde autoriteit verleent het Kustwachtcentrum ondersteuning bij de afhandeling van deze incidenten.

2. In het belang van een goede besluitvorming over de noodzaak tot het instellen" van een operationeel team of het Beleidsteam Noordzeerampen verplicht de plaatselijk bevoegde autoriteit zich ieder incident onverwijld te melden aan het Kustwachtcentrum te Den Helder.
3. De coördinatie van de afhandeling van incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit wordt op verzoek van deze overgenomen door het Kustwachtcentrum fungerend als Operationeel Centrum Noordzeerampen.
4. Zodra een incident aanleiding geeft tot instelling van het Beleidsteam voor Noordzeerampen, gaat de coördinatie van de afhandeling over naar het Kustwachtcentrum te Den Helder.

De plaatselijk bevoegde autoriteit of diens vertegenwoordiger kan in een dergelijk geval zitting nemen in het Beleidsteam voor Noordzeerampen en kan zich doen vertegenwoordigen in het Operationeel Team op het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Het gestelde in het Rampenplan Noordzee en de daarbij behorende deelplannen blijft van toepassing.

Afhankelijk van aard en omvang van het incident, treedt de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (Wet BON Stb. 1992, 211) in werking en worden de daarin opgenomen bepalingen van toepassing.

5. Indien tijdens een incident de inzet van luchtvaartuigen noodzakelijk wordt geacht, vindt deze uitsluitend plaats door tussenkomst van het Kustwachtcentrum.
6. De berichtgeving aan de scheepvaart die betrekking heeft op het incident wordt, in overleg tussen de plaatselijk bevoegde autoriteit en de Directeur Kustwachtcentrum, verzorgd door de lokale autoriteit dan wel vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Dit laat onverlet de taken en verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum in het kader van het Nood- Spoed- en veiligheidsverkeer.

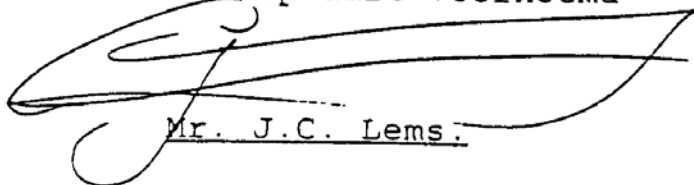
Berichtgeving via NAVTEX en DSC vindt altijd plaats vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.



7. Deze regeling treedt in de plaats van de in juni 1987 overeengekomen "Samenwerkingsregeling Verkeersdienst DGSM Rijnmond met Nederlandse Kustwacht" (BERVE RM 87-26 R'dam 16 juli 1987).

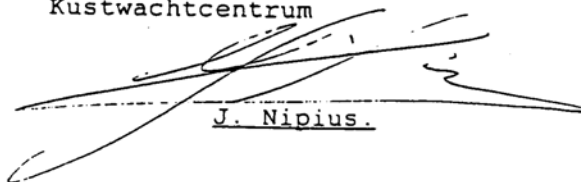
Aldus overeengekomen te Rotterdam op 20 juli 1994.

De Adjunct-Directeur  
Scheepvaart voornoemd



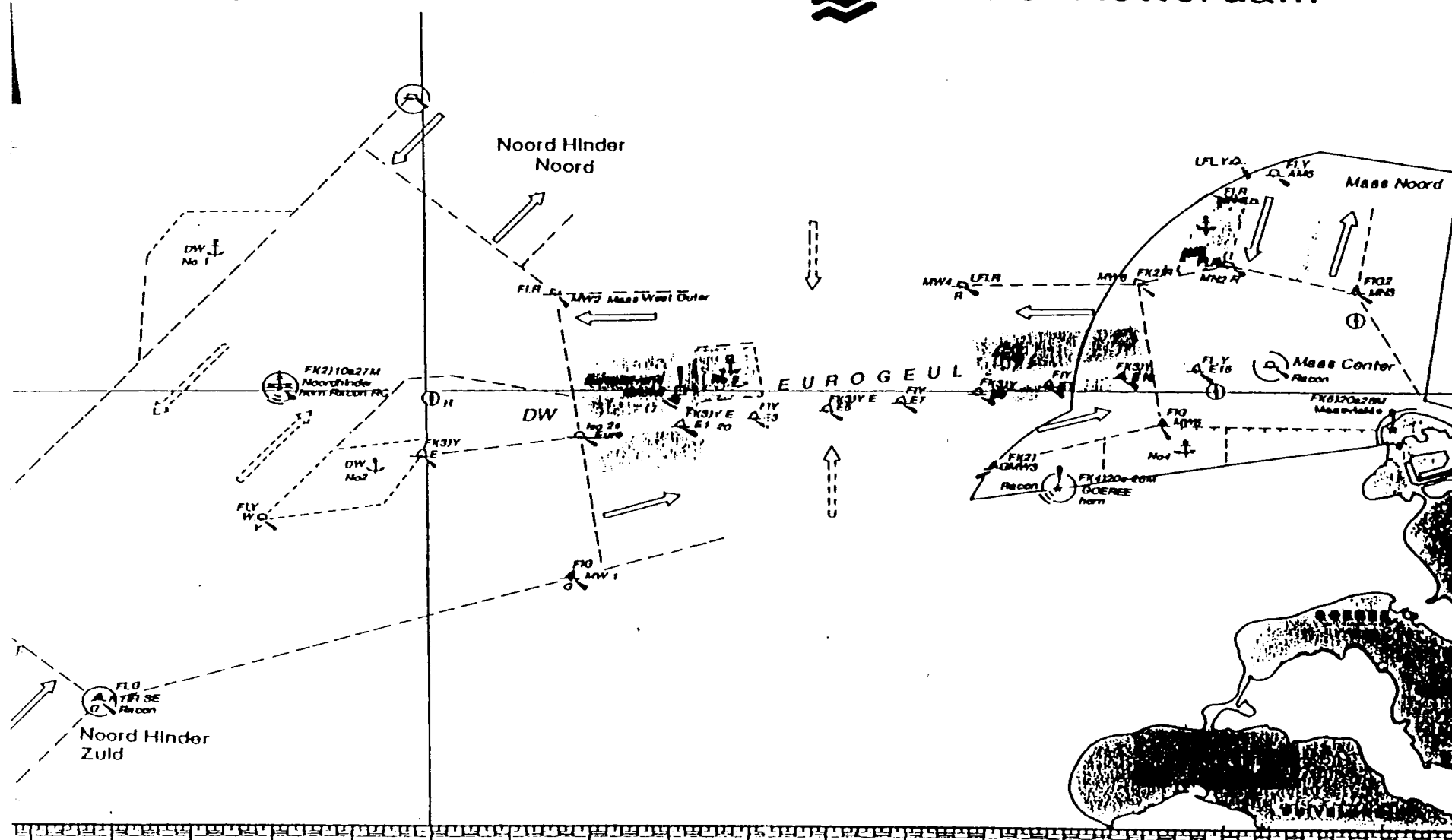
Mr. J.C. Lems.

De wnd.Directeur  
Kustwachtcentrum



J. Nipius.

Zeegebied Nautisch Beheer  Port of Rotterdam



**BIJLAGE C29: SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHT MET DE  
GEMEENTE DEN HAAG**

**S A M E N W E R K I N G S R E G E L I N G  
K U S T W A C H T C E N T R U M  
M E T D E G E M E E N T E D E N H A A G**

Deze overeenkomst regelt de samenwerking tussen het College van Burgemeester en wethouders van de Den Haag en de Directeur Kustwacht bij de afhandeling van incidenten die zich voordoen in het verantwoordelijkheidsgebied van de Gemeente Den Haag. Namens de Gemeente Den Haag treedt op als gemandateerde de Havenmeester van de Productgroep Bedrijven, Dienst Stadsbeheer, van de Gemeente Den Haag.

Deze regeling laat onverlet het in het Opplan SAR bepaalde ten aanzien van activiteiten op het gebied Van opsporing- en redding.

Deze regeling verstaat onder incident datgene wat daarover in de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee, het regeringsstandpunt met betrekking tot het beleid inzake Noordzeerampen(Rampenlan de Noordzee 1996) en de deelplannen die daarvan deel uit maken wordt gesteld.

Het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied, inclusief de daarbinnen gelegen aanlooproutes zoals vastgelegd in het "Scheepvaartreglement Territoriale zee" (STZ), wordt gedefinieerd in de bijlage I.

Op 26 februari 1987 werd, door ondertekening van "De Overeenkomst voor de Kustwacht" (het convenant), de Kustwacht als samenwerkingsorganisatie ingesteld. Deze overeenkomst werd daarop op 1 juni 1995 herzien. Het geografisch werkgebied van de Kustwacht wordt in convenant als volgt gedefinieerd;

De Nederlandse territoriale zee en de zee boven Nederlandse deel van het Continentale plat, alsmede het luchtgebied daarboven, onverminderd de uitzonderingen in beperkende of uitbreidende zin krachtens nationale en internationale regelingen.

Ten aanzien van de uit te voeren Kustwachttaken wordt gesteld dat bestaande regelingen op het gebied van samenwerking, bijstanden coördinatie van kracht blijven, tenzij dit anders in liet convenant wordt aangegeven en leidt tot aanpassing van deze regelingen.

Voor wat betreft de samenwerking met een plaatselijk bevoegde autoriteit wordt door het Kustwachtcentrum een onderscheid gemaakt tussen:

- A. Samenwerking met betrekking tot opsporings- en reddingsactiviteiten (SAR). Dit wordt geregeld in het **Opplan SAR**.
- B. Samenwerking op grond van deze regeling.

Buiten de taken en verantwoordelijkheden die zijn opgenomen in het Opplan SAR heeft het Kustwachtcentrum normaliter geen bemoeienis met zaken die zich voordoen binnen het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied.

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

Bijlage C 29

1. Incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit behoren primair tot diens verantwoordelijkheid.

Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.

Op verzoek van de plaatselijk bevoegde autoriteit verleent het Kustwachtcentrum ondersteuning bij de afhandeling van deze incidenten.

2. In het belang van een goede besluitvorming over de noodzaak tot het instellen van een **Operationeel team** of het **Beleidsteam Noordzeerampen** verplicht de plaatselijk bevoegde autoriteit zich ieder incident onverwijld te melden aan het Kustwachtcentrum te Den Helder.
3. De coördinatie van de afhandeling van incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit wordt op verzoek van deze overgenomen door het Kustwachtcentrum fungerend als **Operationeel Centrum Noordzeerampen**.
4. Zodra een incident aanleiding geeft tot instelling van het **Beleidsteam voor Noordzeerampen**, gaat de coördinatie van de afhandeling over naar het Kustwachtcentrum te Den Helder.

De plaatselijk bevoegde autoriteit of diens vertegenwoordiger kan in een dergelijk geval zitting nemen in het **Beleidsteam voor Noordzeerampen** en kan zich doen vertegenwoordigen in het **Operationeel Team** op het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Het gestelde in het "Rampenplan voor de Noordzee 1996" en de daarbij behorende deelplannen blijft van toepassing.

Afhankelijk van aard en omvang van het incident, treedt de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (Wet B.O.N. Stb. 1992, 211) in werking en worden de daarin opgenomen bepalingen van toepassing.

5. Indien tijdens een incident de inzet van luchtvaartuigen noodzakelijk wordt geacht, vindt deze uitsluitend plaats door tussenkomst van het Kustwachtcentrum.
6. De berichtgeving aan de scheepvaart die betrekking heeft op het incident wordt, in overleg tussen de plaatselijk bevoegde autoriteit en de Directeur Kustwacht, verzorgd door de lokale autoriteit dan wel vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Dit laat onverlet de taken en verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum in het kader van het Nood- Spoed- en Veiligheidsverkeer.

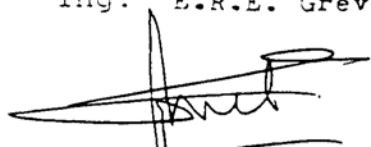
Berichtgeving via NAVTEX en DSC vindt altijd plaats vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

7. Deze regeling treedt in de plaats van de op 1 juli 1988 in werking getreden "Samenwerkingsregeling tussen de Gemeente 's-Gravenhage en het Kustwachtcentrum te Den Helder".

Aldus overeengekomen te Den Haag op 1 februari 1997.

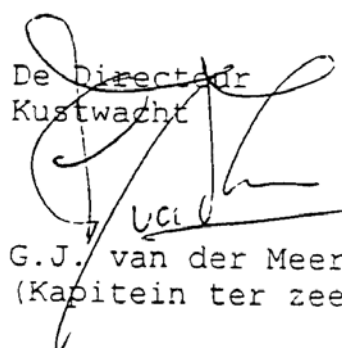
Het College van B & W van de  
Gemeente Den Haag namens dezen,  
de Technisch Directeur van de  
Dienst Stadsbeheer

Ing. E.R.E. Grevelt



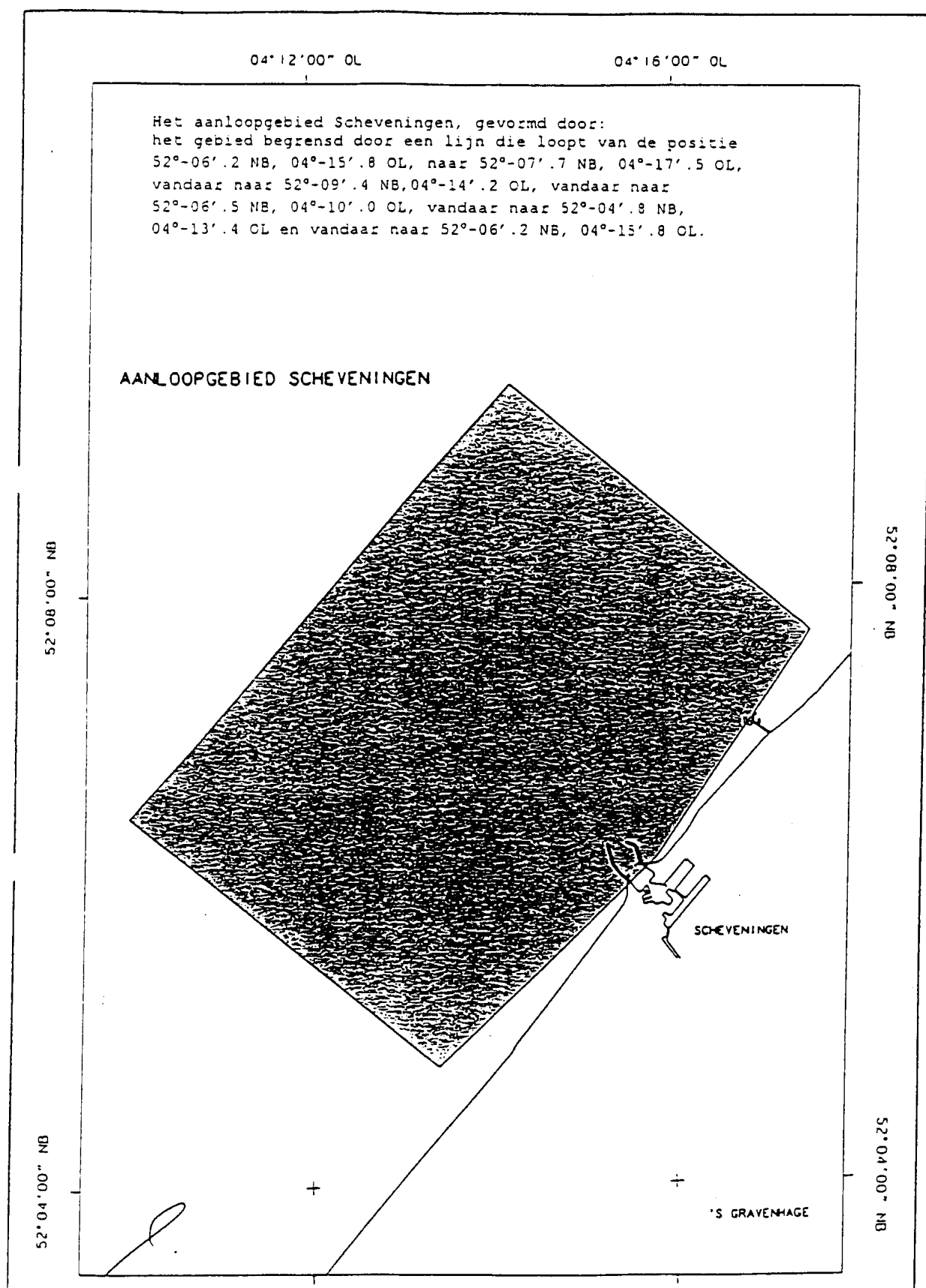
De Directeur  
Kustwacht

G.J. van der Meer  
(Kapitein ter zee)



**BIJLAGE I**

Verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit, de havenmeester van de Gemeente Den Haag; het aanloopgebied conform het STZ.



**BIJLAGE C30: SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHTCENTRUM MET  
HET GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF AMSTERDAM.**

**S A M E N W E R K I N G S R E G E L I N G  
K U S T W A C H T C E N T R U M  
M E T H E T G E M E E N T E L I J K  
H A V E N B E D R I J F A M S T E R D A M.**

Deze overeenkomst regelt de samenwerking tussen de Rijkshavenmeester van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam en de Directeur Kustwachtcentrum bij de afhandeling van incidenten die zich voordoen in het verantwoordelijkheidsgebied van het havenbedrijf voornoemd.

Deze regeling laat onverlet het in het **Opplan SAR** bepaalde ten aanzien van activiteiten op het gebied van opsporing en redding.

Deze regeling verstaat onder incident datgene wat daarover in de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee, het regeringsstandpunt met betrekking tot het beleid inzake Noordzeerampen (Rampenplan Noordzee) en de deelplannen die daarvan deel uit maken o.a. het Operationeel plan Noordzeerampen (Opplan NORA) wordt gesteld.

Het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied, inclusief de daarbinnen gelegen aanlooproutes, wordt gedefinieerd in de bijlage I.

Op 26 februari 1987 werd, door ondertekening van "De Overeenkomst voor de Kustwacht" (het convenant), de Kustwacht als samenwerkingsorganisatie ingesteld Het geografisch werkgebied van de Kustwacht wordt in het convenant als volgt gedefinieerd;

De Nederlandse territoriale zee en de zee boven het Nederlandse deel van het Continentale plat, alsmede het luchtgebied daarboven, onverminderd de uitzonderingen in beperkende of uitbreidende zin krachtens nationale en internationale regelingen.

Ten aanzien van de in Kustwachtverband uit te voeren taken wordt gesteld dat bestaande regelingen op het gebied van samenwerking, bijstand en coördinatie van kracht blijven, tenzij dit anders in het convenant wordt aangegeven en leidt tot aanpassing van deze regelingen.

Voor wat betreft de samenwerking met een plaatselijk bevoegde autoriteit wordt door het Kustwachtcentrum een onderscheid gemaakt tussen:

- A. Samenwerking met betrekking tot opsporings- en reddingsactiviteiten (SAR). Dit wordt geregeld in het Opplan SAR.
- B. Samenwerking op grond van deze regeling.

**Bijlage C 30**

Buiten de taken en verantwoordelijkheden die zijn opgenomen in het Opplan SAR heeft het Kustwachtcentrum normaliter geen bemoeienis met zaken die zich voordoen binnen het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied.

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

1. Incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit behoren primair tot diens verantwoordelijkheid.

Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.

Op verzoek van de plaatselijk bevoegde autoriteit verleent het Kustwachtcentrum ondersteuning bij de afhandeling van deze incidenten.

2. In het belang van een goede besluitvorming over de noodzaak tot het instellen van een **operationeel team** of het **Beleidsteam Noordzeerampen** verplicht de plaatselijk bevoegde autoriteit zich ieder incident onverwijld te melden aan het Kustwachtcentrum te Den Helder.
3. De coördinatie van de afhandeling van incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit wordt op verzoek van deze overgenomen door het Kustwachtcentrum fungerend als **Operationeel Centrum Noordzeerampen**.
4. Zodra een incident aanleiding geeft tot instelling van het Beleidsteam voor Noordzeerampen, gaat de coördinatie van de afhandeling over naar het Kustwachtcentrum te Den Helder.

De plaatselijk bevoegde autoriteit of diens vertegenwoordiger kan in een dergelijk incident zitting nemen in het Beleidsteam voor Noordzeerampen en kan zich doen vertegenwoordigen in het Operationeel Team op het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Het gestelde in het Rampenplan Noordzee en de daarbij behorende deelplannen blijft van toepassing.

Afhankelijk van aard en omvang van het incident, treedt de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (Wet BON Stb. 1992, 211) in werking. en worden de daarin opgenomen bepalingen van toepassing.

5. Indien tijdens een incident de inzet van luchtvaartuigen noodzakelijk wordt geacht, vindt deze uitsluitend plaats door tussenkomst van het Kustwachtcentrum.
6. De berichtgeving aan de scheepvaart die betrekking heeft op het incident wordt, in overleg tussen de plaatselijk bevoegde autoriteit en de Directeur Kustwachtcentrum, verzorgd door de lokale autoriteit dan wel vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Dit laat onverlet de taken en verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum in het kader van het Nood- Spoed- en Veiligheidsverkeer.

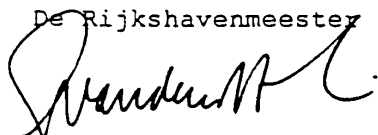
Berichtgeving via NAVTEX en DSC vindt altijd plaats vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Bijlage C 30

7. Deze regeling treedt in de plaats van de in februari 1987 overeengekomen "Samenwerkingsregeling verkeersdienst D.G.S.M./Regio IJmond met het Kustwachtcentrum te Den Helder".

Aldus overeengekomen te Amsterdam op 15 september 1994.

De Rijkshavenmeester



Mrs. G.C.G. van den Heuvel

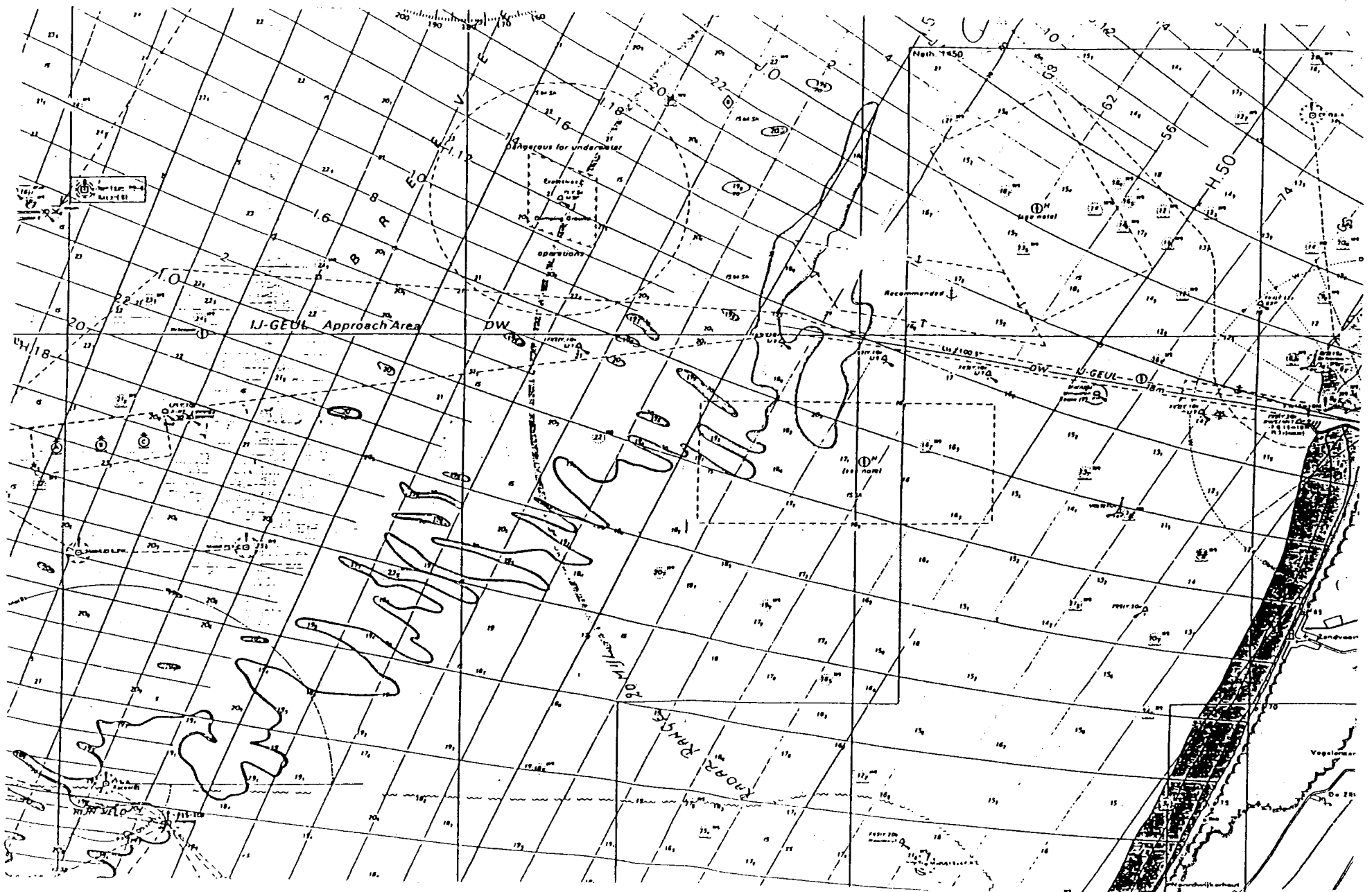
De Directeur  
Kustwachtcentrum (wnd)



J. Nipius.



Bijlage C 30



**BIJLAGE C31: SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHTCENTRUM  
MET DE KM TE DEN HELDER**

**SAMENWERKINGSREGELING  
KUSTWACHTCENTRUM  
MET DE KONINKLIJKE MARINE  
TE DEN HELDER.**

Deze overeenkomst regelt de samenwerking tussen de Commandant maritieme middelen Den Helder, tevens Rijkshavenmeester en de Directeur Kustwachtcentrum bij de afhandeling van incidenten die zich voordoen in het verantwoordelijkheidsgebied van de Rijkshavenmeester voornoemd.

Deze regeling laat onverlet het in het Opplan SAR bepaalde ten aanzien van activiteiten op het gebied van opsporing en redding.

Deze regeling verstaat onder incident datgene wat daarover in de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee, het regeringsstandpunt met betrekking tot het beleid inzake Noordzeerampen (Rampenplan Noordzee) en de deelplannen die daarvan deel uit maken o.a. het Operationeel plan Noordzeerampen (Opplan NORA) wordt gesteld.

Het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied, inclusief de daarbinnen gelegen aanlooproutes, wordt gedefinieerd in de bijlage I.

Op 26 februari 1987 werd, door ondertekening van "De Overeenkomst voor de Kustwacht" (het convenant), de Kustwacht als samenwerkingsorganisatie ingesteld. Het geografisch werkgebied van de Kustwacht wordt in het convenant als volgt gedefinieerd;

De Nederlandse territoriale zee en de zee boven het Nederlandse deel van het Continentale plat, alsmede het luchtgebied daarboven, onverminderd de uitzonderingen in beperkende of uitbreidende zin krachtens nationale en internationale regelingen.

Ten aanzien van de in Kustwachtverband uit te voeren taken wordt gesteld dat bestaande regelingen op het gebied van samenwerking, bijstand en coördinatie van kracht blijven, tenzij dit anders in het convenant wordt aangegeven en leidt tot aanpassing van deze regelingen.

Voor wat betreft de samenwerking met een plaatselijk bevoegde autoriteit wordt door het Kustwachtcentrum een onderscheid gemaakt tussen:

- A. Samenwerking met betrekking tot opsporings- en reddingsactiviteiten (SAR) . Dit wordt geregeld in het Opplan SAR.
- B. Samenwerking op grond van deze regeling.

Buiten de taken en verantwoordelijkheden die zijn opgenomen in het Opplan SAR heeft het Kustwachtcentrum normaliter geen bemoeienis met zaken die zich voordoen binnen het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied.

Bijlage C 31

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

1. Incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit behoren primair tot diens verantwoordelijkheid.

Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.

Op verzoek van de plaatselijk bevoegde autoriteit verleent het Kustwachtcentrum ondersteuning bij de afhandeling van deze incidenten.

2. In het belang van een goede besluitvorming over de noodzaak tot het instellen van een operationeel team of het Beleidsteam Noordzeerampen verplicht de plaatselijk bevoegde autoriteit zich ieder incident onverwijld te melden aan het Kustwachtcentrum te Den Helder.
3. De coördinatie van de afhandeling van incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit wordt op verzoek van deze overgenomen door het Kustwachtcentrum fungerend als Operationeel Centrum Noordzeerampen.
4. Zodra een incident aanleiding geeft tot instelling van het Beleidsteam voor Noordzeerampen, gaat de coördinatie van de afhandeling over naar het Kustwachtcentrum te Den Helder.

De plaatselijk bevoegde autoriteit of diens vertegenwoordiger kan in een dergelijk geval zitting nemen in het Beleidsteam voor Noordzeerampen en kan zich doen vertegenwoordigen in het Operationeel Team op het Kustwacht centrum te Den Helder.

Het gestelde in het Rampenplan Noordzee en de daarbij behorende deelplannen blijft van toepassing.

Afhankelijk van aard en omvang van het incident, treedt de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (Wet BON Stb. 1992, 211) in werking en worden de daarin opgenomen bepalingen van toepassing.

5. Indien tijdens een incident de inzet van luchtvaartuigen noodzakelijk wordt geacht, vindt deze uitsluitend plaats door tussenkomst van het Kustwachtcentrum.
6. De berichtgeving aan de scheepvaart die betrekking heeft op het incident wordt, in overleg tussen de plaatselijk bevoegde autoriteit en de Directeur Kustwachtcentrum, verzorgd door de lokale autoriteit dan wel vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Dit laat onverlet de taken en verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum in het kader van het Nood- Spoed- en Veiligheidsverkeer.

Berichtgeving via NAVTEX en DSC vindt altijd plaats vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

7. Deze regeling treedt in de plaats van de "Samenwerkingsregeling Verkeersdienst Koninklijke marine Den Helder met het Kustwachtcentrum".

Aldus overeengekomen te Den Helder op 20 september 1994.

De Commandant Maritieme  
Middelen ~~Den Helder~~

De Directeur  
Kustwachtcentrum. ~~w.v.b.~~

KTZ F.O. Laks.

J. Nijhuis.

**Bijlage C 31**

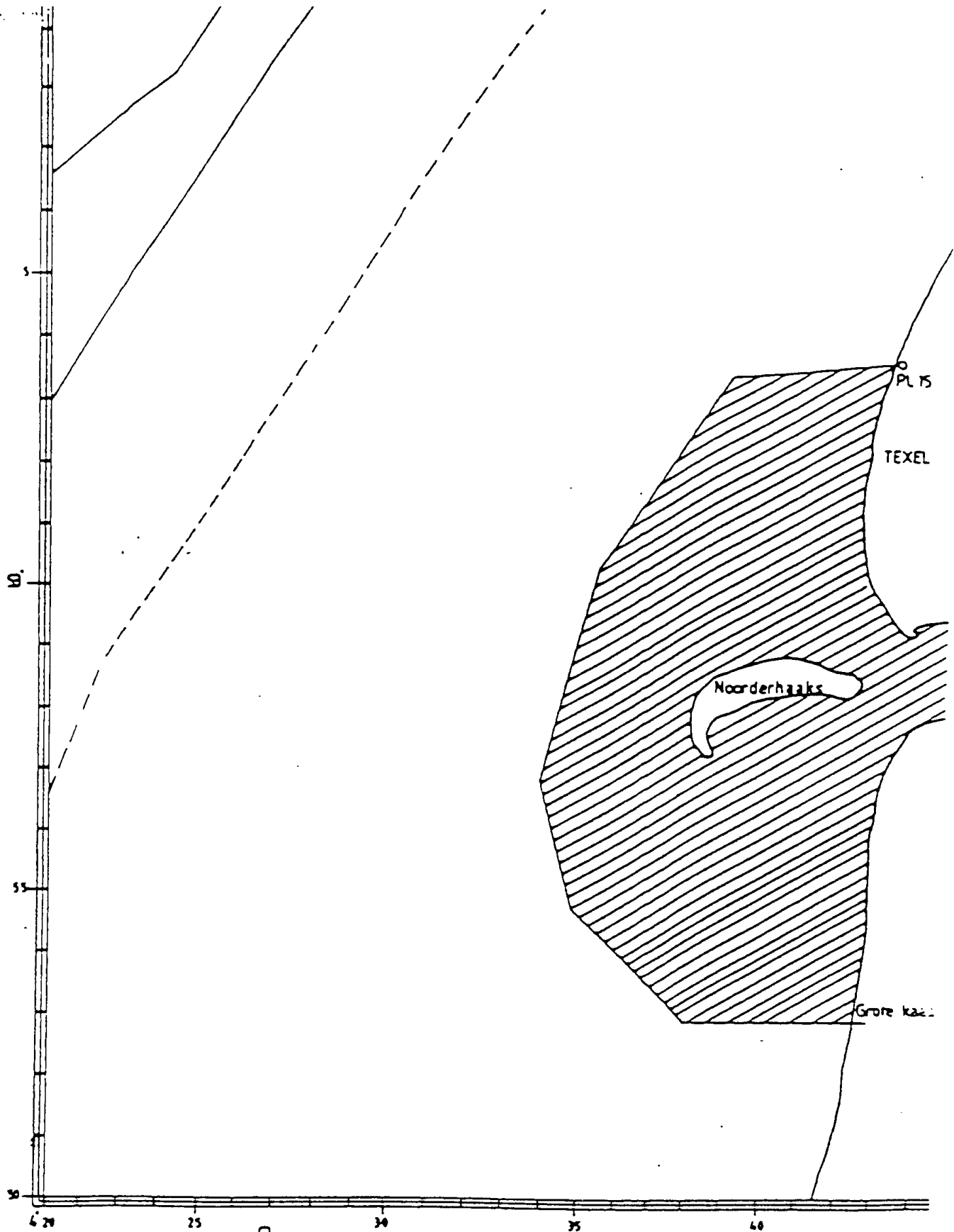
Verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit, de Commandant Maritieme Middelen Den Helder, tevens Rijkshavenmeester.

Het beheersgebied Rijkseehaven Den Helder, uitgebreid met het aanloopgebied hierna genoemd.

Schulpengat/Molengat aan de noordzijde begrensd door de denkbeeldige lijn tussen de volgende punten:

- |                              |                                        |
|------------------------------|----------------------------------------|
| 1. lichtopstand "Grote Kaap" | 52°-52,90 N 04°-42,95 E                |
| 2. SG-boei                   | 52°-52,95 N 04°-38,00 E                |
| 3. ZH-boei                   | 52°-54,70 N 04°-34,80 E                |
| 4. MR-boei                   | 52°-56,00 N 04°-33,85 E                |
| 5. NH-boei                   | 53°-00,30 N 04°-35,54 E                |
| 6. MG-boei                   | 53°-03,40 N 04°-39,10 E                |
| 7. Paal 15 (Texel)           | 53°-03,80 N 04°-43,45 E<br>(zie kaart) |

Bijlage C 31



|              |                |                    |                    |
|--------------|----------------|--------------------|--------------------|
|              |                | <p>REGIO NOORD</p> |                    |
| <p>datum</p> | <p>locatie</p> | <p>naam</p>        | <p>andere info</p> |
| <p>1</p>     | <p>2</p>       | <p>3</p>           | <p>4</p>           |

**BIJLAGE C32: SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHTCENTRUM  
MET DE DIRECTIE NOORD NEDERLAND VAN RWS**

**S A M E N W E R K I N G S R E G E L I N G  
K U S T W A C H T C E N T R U M  
M E T D E D I R E C T I E N O O R D N E D E R L A N D  
V A N R I J K S W A T E R S T A A T.**

Deze overeenkomst regelt de samenwerking tussen de Hoofdingenieur Directeur van Rijkswaterstaat Directie Noord Nederland en de Directeur Kustwachtcentrum bij de afhandeling van incidenten die zich voordoen in het verantwoordelijkheidsgebied van de Directie voornoemd.

Deze regeling laat onverlet het in het Opplan SAR bepaalde ten aanzien van activiteiten op het gebied van opsporing en redding.

Deze regeling verstaat onder incident datgene wat daarover in de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee, het regeringsstandpunt met betrekking tot het beleid inzake Noordzeerampen (Rampenplan Noordzee) en de deelplannen die daarvan deel uit maken o.a. het Operationeel plan Noordzeerampen (Opplan NORA) wordt gesteld.

Het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied, inclusief de daarbinnen gelegen aanlooproutes, wordt gedefinieerd in de bijlage I.

Op 26 februari 1987 werd, door ondertekening van "De Overeenkomst voor de Kustwacht" (het convenant), de Kustwacht als samenwerkingsorganisatie ingesteld. Het geografisch werkgebied van de Kustwacht wordt in het convenant als volgt gedefinieerd;

De Nederlandse territoriale zee en de zee boven het Nederlandse deel van het Continentale plat, alsmede het luchtgebied daarboven, onverminderd de uitzonderingen in beperkende of uitbreidende zin krachtens nationale en internationale regelingen.

Ten aanzien van de in Kustwachtverband uit te voeren taken wordt gesteld dat bestaande regelingen op het gebied van samenwerking, bijstand en coördinatie van kracht blijven, tenzij dit anders in het convenant wordt aangegeven en leidt tot aanpassing van deze regelingen.

voor wat betreft de samenwerking met een plaatselijk bevoegde autoriteit wordt door het Kustwachtcentrum een onderscheid gemaakt tussen:

- A. Samenwerking met betrekking tot opsporings- en reddingsactiviteiten (SAR). Dit wordt geregeld in het Opplan SAR.
- B. Samenwerking op grond van deze regeling.

Buiten de taken en verantwoordelijkheden die zijn opgenomen in het Opplan SAR heeft het Kustwachtcentrum normaliter geen bemoeienis met zaken die zich voordoen binnen het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied.

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

Bijlage C 32

1. Incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit behoren primair tot diens verantwoordelijkheid.

Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.

Op verzoek van de plaatselijk bevoegde autoriteit verleent het Kustwachtcentrum ondersteuning bij de afhandeling van deze incidenten.

2. In het belang van een goede besluitvorming over de noodzaak tot het instellen van een operationeel team of het Beleidsteam Noordzeerampen verplicht de plaatselijk bevoegde autoriteit zich ieder incident onverwijld te melden aan het Kustwachtcentrum te Den Helder.
3. De coördinatie van de afhandeling van incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit wordt op verzoek van deze overgenomen door het Kustwachtcentrum fungerend als Operationeel Centrum Noordzeerampen.
4. Zodra een incident aanleiding geeft tot instelling van het Beleidsteam voor Noordzeerampen, gaat de coördinatie van de afhandeling over naar het Kustwachtcentrum te Den Helder.

De plaatselijk bevoegde autoriteit of diens vertegenwoordiger kan in een dergelijk geval zitting nemen in het Beleidsteam voor Noordzeerampen en kan zich doen vertegenwoordigen in het Operationeel Team op het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Het gestelde in het Rampenplan Noordzee en de daarbij behorende deelplannen blijft van toepassing.

Afhankelijk van aard en omvang van het incident, treedt de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (Wet BON Stb. 1992, 211) in werking en worden de daarin opgenomen bepalingen van toepassing.

5. Indien tijdens een incident de inzet van luchtvaartuigen noodzakelijk wordt geacht, vindt deze uitsluitend plaats door tussenkomst van het Kustwachtcentrum.
6. De berichtgeving aan de scheepvaart die betrekking heeft op het incident wordt, in overleg tussen de plaatselijk bevoegde autoriteit en de Directeur Kustwachtcentrum, verzorgd door de lokale autoriteit dan wel vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

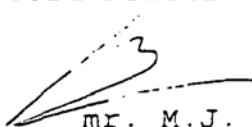
Dit laat onverlet de taken en verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum in het kader van het Nood- Spoed- en Veiligheidsverkeer.

Berichtgeving via NAVTEX en DSC vindt altijd plaats vanuit het kustwachtcentrum te Den Helder.

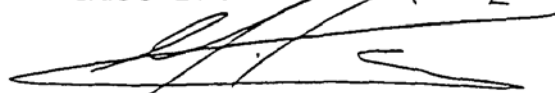
7. Deze regeling treedt in de plaats van de in september 1988 overeengekomen "Samenwerkingsregeling zeeverkeersposten in de Regio Noord met het Kustwachtcentrum te Den Helder".

Aldus overeengekomen te Leeuwarden op 1 augustus 1994.

De HID RWS Directie  
Noord Nederland

  
Mr. M.J. Olman.

De Directeur  
Kustwachtcentrum (wnd)

  
J. Nipius.

VERSIE 6

**Bijlage C 32**

St. Crt 93  
d.d. 15 mei 1992

14

### **Bekendmaking aan de scheepvaart.**

### **Instellen marifoon-blokgebied Terschelling**

15 mei 1992Nr. 2/92 Waddenzee  
Directoraat-Generaal Scheepvaart en  
Maritieme Zaken Regio Noord

De directeur a.i. in de regio Noord van het  
Directoraat-Generaal Scheepvaart en  
Maritieme Zaken;

Overwegende.

dat het in het belang is van de veiligheid en  
het vlotte verloop van het  
scheepvaartverkeer van, naar en binnen het  
zeegat van Terschelling een marifoon-  
blokgebied aan te wijzen in het kader van  
"Vessel Traffic Services" (VTS):  
dat de 'Verkeerscentrale Brandaris' te  
Terschelling wordt aangemerkt als VTS-  
centrum in de zin van Resolutie A. 578 (14)  
van de IMO (Guidelines for Vessel Traffic  
Services). Gelet op artikel 3. tweede lid van de  
Regeling marifooninstallaties 1992  
(Besluit van 17 januari 1992 Stelt. 1992 27)  
en Resolutie A.648(16) van de IMO  
(Generale principles for ship reporting  
systems and ship reporting requirements  
etc.):

### **Maakt bekend:**

1. Het VHF-fanaal 2 wordt  
aangewezen als marifoon-blokkanaal  
waarover de communicatie van het VTS-  
centrum met de scheepvaart plaatsvindt.
2. Schepen varende in het VTS-  
blokgebied luisteren voortdurend op het  
blokkanaal uit.
3. Het geografische werkgebied  
waarvoor het blokkanaal 2 wordt  
ingesteld omvat de scheepvaartwegen  
Zuider Stortemelk. Thomas Smitgat.  
Noordgat. Schuitengat West Meep.  
Vlieree. Vlierstroom en Vliersloot.

Aan de noordzijde wordt het gebied  
begrensd door de denkbeeldige lijn door de  
punten:

- **W. Drawa wrakboei**  
pos.: 53°17'24"N 04°59'06"E

- **SM boei**  
pos.: 53°19'03"N 04°55'45"E

- **TG boei**  
pos.: 53°24'12"N 05°02'24"E

- **Stolzenfels wrakboei**  
pos.: 53°26'15"N 05°09'45"E

- **noordkust 'Terschelling**  
pos.: 53°23'33"N 05°11'38"E

Aan de oostzijde door de denkbeeldige lijn  
door de punten:

- het oostelijk havenlicht van de haven van  
West-Terschelling - NOM A/S 5 boei

pos.: 53°19'05"N 05°15'35"E

- NOM 1 boei  
pos.: 53°18'58"N 05°16'00"E

- ZM. 1 boei  
pos.: 53°17'55"N 05°15'34"E

Aan de zuidzijde door de denkbeeldige  
lijn door de punten:

- BS 2 boei  
pos.: 53°14'49"N 05°10'24"E

- BS 1/IN 2 boei  
pos.: 53°14'56"N 05°09'57"E  
Aan de westzijde voor de denkbeeldige lijn  
over de spitse tonnen van het vaarwater  
Vlierstroom nrs. 1 t/m 17 en door de  
punten:  
- ZS 15 boei  
pos.: 53°18'31"N 05°07'04"E  
- VS 4A-VB 1 boei  
pos.: 53°18'25"N 05°06'24"E  
Vervolgens over de stompe tonnen van het  
vaarwater Vliersloot nrs. 6 urn 10 en door  
de punten:  
- VS - 10 boei  
pos.: 53°17'38"N 05°05'42"E  
- het westelijke havenlicht van de  
haven van Vlieland.  
Met betrekking tot de communicatie met  
het VTS-centrum geldt het volgende:  
a. het nautisch veiligheidsverkeer van de  
Verkeerscentrale 'Brandaris' met de  
Scheepvaart, vindt uitsluitend plaats op het  
aangewezen marifoon-blokkanaal 2.  
b. op verzoek kan informatieve  
radarassistentie worden verleend:  
c. alleen in bijzondere gevallen als  
bedoeld in artikel 4 van de Regeling  
marifooninstallaties 1992 kan op  
aanwijzing van de Verkeerscentrale van  
een ander VHF-kanaal gebruik worden  
gemaakt  
d. communicatie vindt plaats volgens de in  
bijlage 1 vervatte regeling;  
e. de verstrekte informatie ontheft de  
gezagvoerder niet van zijn  
verantwoordelijkheid voor een veilige  
navigatie.  
f. Deze regeling treedt in werking met  
ingang van 1 juni 1992 om 00.00 uur  
lokale tijd, en wordt in de Staatscourant  
gepubliceerd.  
*Leeuwarden, 15 mei 1992*  
*De directeur a.i. voornoemd.*  
*W. J. Olman.*

### **Bijlage 1 Communicatie regeling Verkeerscentrale 'Brandaris'**

1. Deze regeling laat onverlet de  
communicatieprocedures van toepassing  
op andere uitgevaardigde voorschriften  
c.q. regelingen, met dien verstande dat  
daarvoor thans van het voor de  
Verkeerscentrale 'Brandaris' aangewezen  
marifoonkanaal gebruik moet worden  
gemaakt.

2. Ten aanzien van de vereiste  
gespreksprocedures wordt verwezen naar  
de Handleiding van de HDTP voor het  
uitoefenen v.l.a. de marifoondienst aan  
boord van schepen. De binnen het VTS-  
gebied te Gebruiken taal is primair de  
Nederlandse taal en secundair de Engelse  
taal (conform de IMO Standard Marine  
Vocabulary).

3. Binnen het werkgebied dient met  
betrekking tot het gebruik van het  
marifoonblokkanaal het volgende in acht  
te worden genomen.

#### **3.1. Uitluisteren.**

Alle schepen die zijn uitgerust met een  
marifooninstallatie luisteren tijdens de  
vaart in het VTS-gebied onafgebroken  
uit op het marifoonkanaal 2.

#### **3.2. Melden.**

De beroepsmatige vaart en de schepen die  
naar het oordeel van de bevoegde autoriteit  
hiertoe dienen te worden gerekend in het

VTS-gebied Terschelling melden zich bij:  
- binnenvaren c.q. verlaten van het VTS-  
gebied:

- binnenlopen c.q. ontmeren in de havens  
hier direct aangrenzend:  
- ten anker komen c.q. anker op gaan.  
Meldingen aan het VTS-centrum, roepnaam  
'Verkeerscentrale Brandaris' dienen plaats  
te vinden op marifoonkanaal 2 met  
vermelding van:

- scheepsnaam + roepletters
- scheepstype:
- lengte volgens de meetbrief;  
breedte; diepgang; Positie;  
bestemmingshaven + haven van  
afvaart;
- gevaarlijke lading volgens  
IMO/ADNR klassenindeling;
- bijzonderheden.

#### **4. Gespreksdiscipline.**

Alle communicatie dient in het VTS-  
gebied Terschelling op marifoonkanaal 2  
te geschieden.

Deze communicatie betreft uitsluitend  
nautisch/veiligheidsverkeer.

Tussen verkeersdeelnemers onderling is  
hier toe contact door middel van het  
marifoonkanaal 2 mogelijk, gecontroleerd  
door de verkeerscentrale 'Brandaris'. De  
deelnemers aan het marifoonverkeer dienen  
zich strikt houden aan de aanwijzingen die  
ter handhaving van de gespreksdiscipline  
door de Verkeerscentrale "Brandaris"  
worden gegeven.

De Verkeerscentrale is technisch zodanig  
toegerust dat zij de bovenvermelde  
mogelijkheid tot rechtstreekse onderling  
marifooncontact kan onderbreken.  
Alvorens hiertoe over te gaan zal zij de  
scheepvaart informeren.

#### **5. Algemene informatie.**

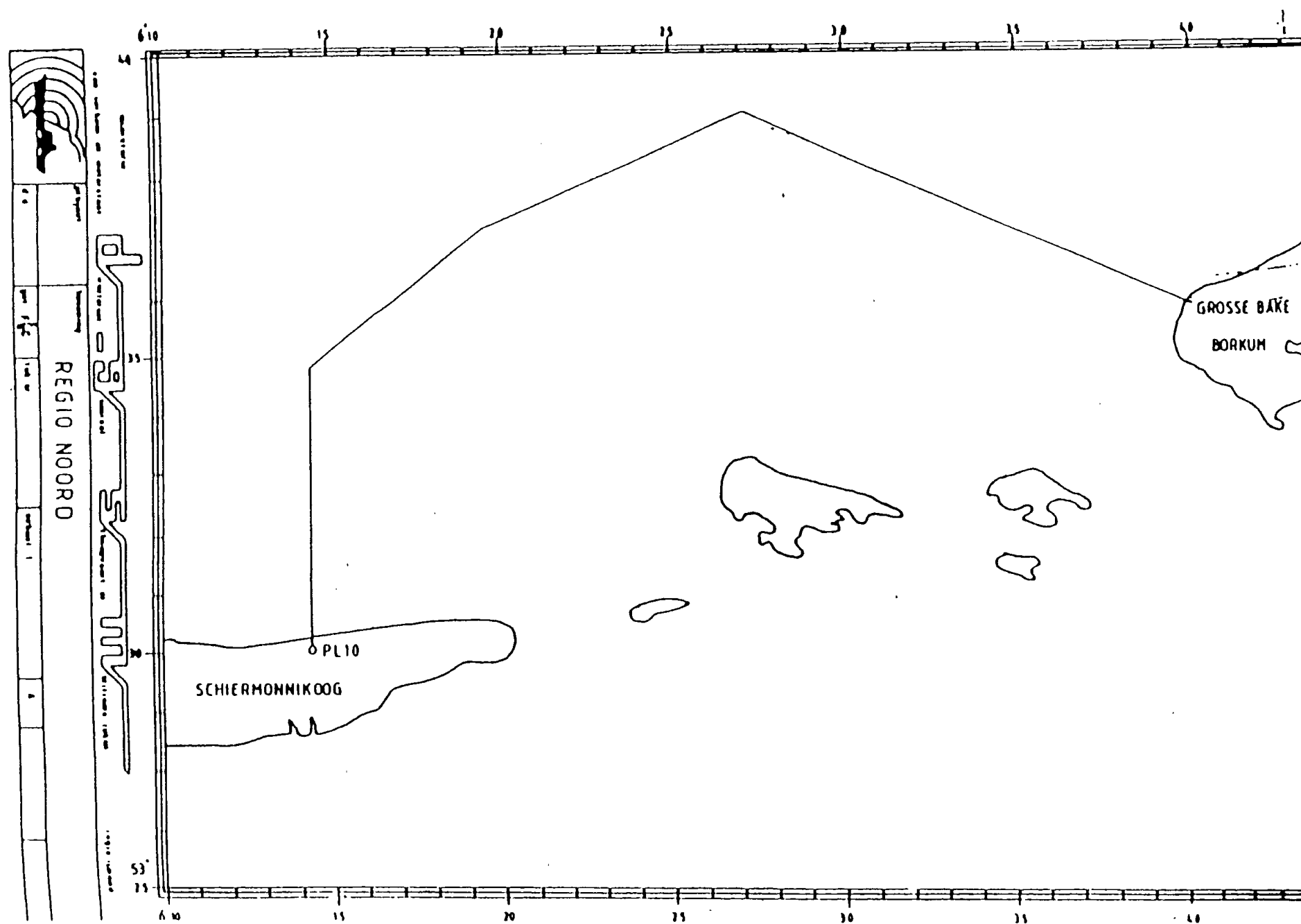
Voor informatie die niet direct verband  
houdt met de veilige vaart c.q.  
verkeersafwikkeling en in bijzondere  
gevallen, kan op aanwijzing van de Ver-  
keerscentrale uitgeweken worden naar een  
ander VHF-kanaal.

Algemene informatie kan eveneens  
telefonisch (05620-2341) bij de  
Verkeerscentrale 'Brandaris' worden  
ingewonnen.

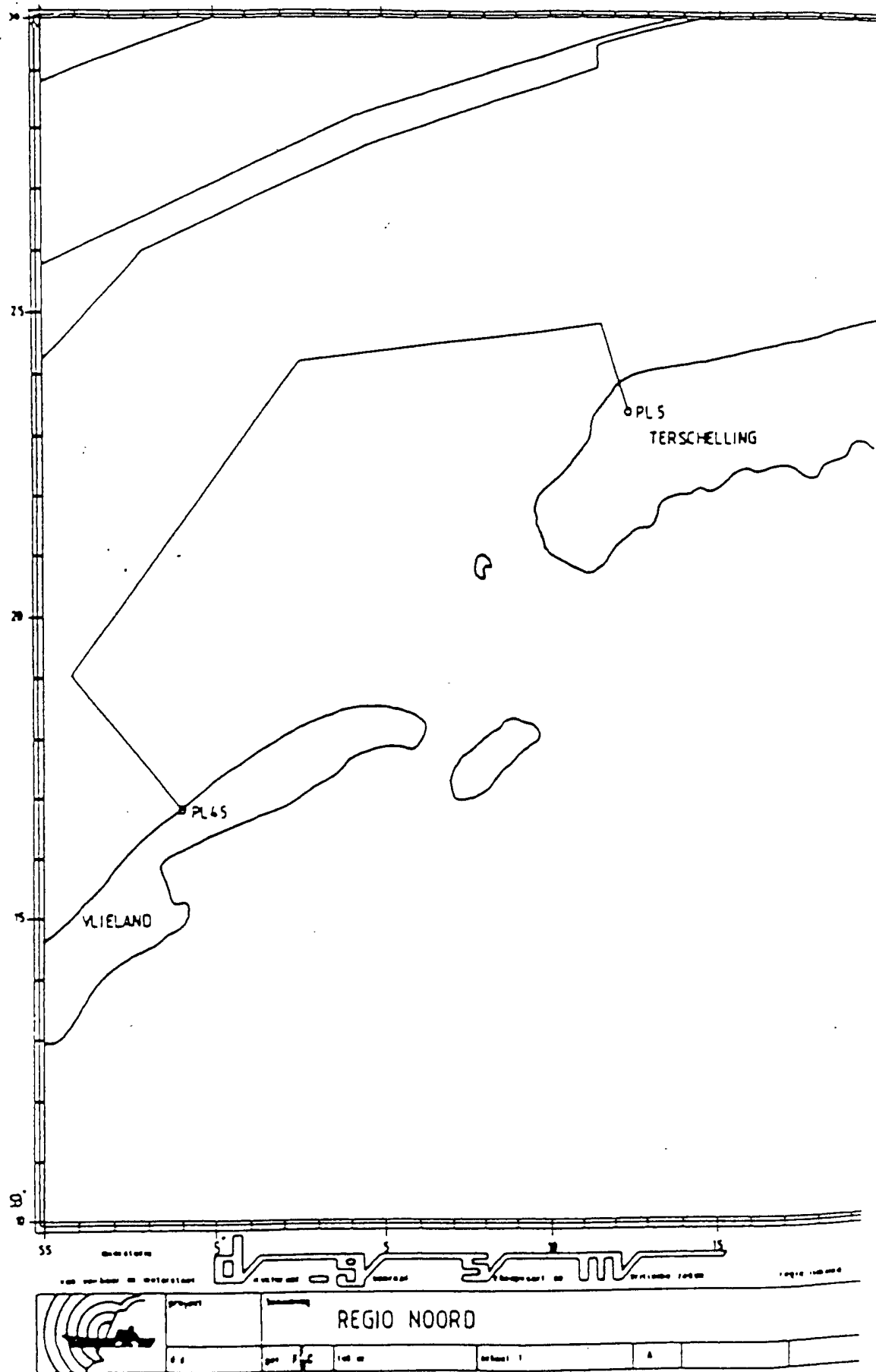
#### **6. Regeling loodsaanvragen.**

De bevestiging van de ETA-melding ter  
verrijking van een loods kan binnen een  
afstand van 20 zeemijl van de Stortemelk-  
boei via marifoonkanaal 2 worden gericht  
aan 'Harlingen Pilot'. De ETD-melding  
voor de afvaart vanuit Harlingen,  
Terschelling, Kornwerderzand en redes.  
kan eveneens via Marifoonkanaal 2 worden  
gericht aan 'Harlingen Pilot' met  
inachtneming van en vooraanmeldingstijd  
van 2 uren



Biilage C 32

Bijlage C 32



**BIJLAGE C33: AANGRENZENDE RCC'S****AANGRENZENDE RCC'S****BELGIË****MRCC Oostende**

Adres: Sir Winston Churchillkaai 1  
8400 Oostende  
Telefoon: 00-3259566313  
Fax: 00-3259566316

**RCC BRUSSEL**

Adres: Search and Rescue Coordination Centre Belgian Air Force  
Canac Mil  
Jozef Gorislaan  
B- 1820 Steenakkerzeel  
Telefoon: 00-3227514615  
00-3227524477  
Fax: 00-3227524201

**DENEMARKEN****RCC KARUP**

Adres: Tactical Air Command  
DK-7470 Karup  
Denmark  
Telefoon: 00-45-99624950  
Fax: 00-45-99624954

**MRCC AARHUS**

Adres: P.O.Box 483  
DK-8100 Aarhus C  
Denmark  
Telefoon: 00-4589433269  
Fax: 00-4589433230

**DUITSLAND****MRCC BREMEN**

Adres: D G z R S  
Telefoon: Werderstrasse 2  
D-28199 BREMEN  
GERMANY  
00-49 421 536870  
Fax: 00-49 421 5368714

**RCC GLUECKSBURG**

Adres: Uferstrasse  
Telefoon: Postfach 1163  
D-24956 GLUECKSBURG  
GEMANY  
00-49 463160130  
Fax: 00-49 463166554/4631663259

**RCC MUNSTER**

Adres: SAR-Leitstelle Luftwaffe  
POSFACH 4820  
48027 MUNSTER  
GERMANY  
Telefoon: 00-49 251135757  
Fax: 00-49 251135759

**ENGELAND****ARCC KINLOSS**

Adres: Aeronautical Rescue Coordination Centre Kinloss Royal Air Force Kinloss  
Forres  
Morayshire  
IV36 OUH  
United Kingdom  
Telefoon: 00-441343836022  
00-441309672161 vragen naar ARCC  
Fax: 00-441309678308  
00-441309678309

**MRCC YARMOUTH**

Adres: HM Coastguard  
5th Floor, Havenbridge House Great Yarmouth, Norfolk United Kingdom  
Telefoon: 00-441493852306  
00-441493851338  
Fax: 00-441493852307

**BIJLAGE C34: SAMENWERKINGSOVEREENKOMST J-SAR**

**Samenwerkings Overeenkomst  
tussen de**

**Operators van de Nederlandse Olie- en Gasindustrie  
en het**

**Kustwachtcentrum (KWC)**

**betreffende gebruik en inzet van de  
Offshore SAR Helikopter  
(J-SAR)**

Den Haag, 3 december 2003





## **Samenwerkings overeenkomst tussen de Operators van de Nederlandse Olie- en Gas Industrie en het Kustwachtcentrum**

### **Ondergetekenden:**

- BP Nederland Energie BV Bezuidenhoutseweg 74, 2595 AN Den Haag,
- Eni Nederland BV Kruisweg 795, 2132 NG Hoofddorp,
- GDF Production Nederland BV Eleanor Rooseveltlaan 3, 2719 AB Zoetermeer,
- Nederlandse Aardolie Maatschappij BV Schepersmaat 2, 9405 TA Assen,
- TOTAL E&P NEDERLAND BV Bordewijklaan 18, 2591 XR Den Haag,
- Unocal Netherlands BV Appelgaarde 4, 2272 TK Voorburg,
- Petro-Canada Netherlands BV Binckhorstlaan 410, 2516 BL Den Haag,
- Wintershall Noordzee BV Eisenhouwerlaan 142-146, 2517 KN Den Haag,

hierna te noemen “*OPERATORS*”.

en

Kapitein ter Zee R. van der Woude, Directeur Kustwacht te Den Helder, handelend ingevolge artikel 9 van de regeling inzake de SAR-dienst 1994 en artikel 5 lid 8 van de overeenkomst voor de kustwacht 1995,

hierna te noemen: “DKW” (Directeur Kustwacht).

Zijn als volgt overeengekomen:



## 1 Uitgangspunt

De *OPERATORS* hebben door een overeenkomst ("*Commercial Helicopter Search and Rescue Services in The Netherlands*") gedateerd 12 november 2003 met *Bristow Helicopters Limited* de beschikking over een Offshore SAR Helikopter (J-SAR).

De J-SAR zal worden ingezet op aangeven en onder de operationele leiding van de DKW voor de onder artikel 3 gespecificeerde taken.

## 2 Betrokken diensten

Het Kustwachtcentrum (KWC) heeft als commandocentrum de operationele leiding over alle bij de uitvoering van Kustwachttaken betrokken operationele middelen. De uitvoering van Kustwachttaken geschiedt onder de operationele leiding van de DKW, die daarmee is belast namens de Commandant der Zeemacht Nederland (CZMNED). Het KWC fungeert als het nationale maritieme en aëronautische Reddings Coördinatie Centrum –*Joint Rescue Co-ordination Centre*- (JRCC).

## 3 Taakuitvoering

Vanaf 17 november 2003 is de J-SAR beschikbaar voor de uitvoering van :

- 1) SAR acties en Medevac's, beide gerelateerd aan de Nederlandse Olie- en Gasindustrie (inclusief alle daarmee verbandhoudende activiteiten),
- 2) Levensbedreigende omstandigheden, niet gerelateerd aan de Nederlandse Olie- en Gasindustrie, waarbij de inzet van de J-SAR noodzakelijk geacht wordt ter aanvulling op de beschikbare SAR capaciteit van de Lynx, dit ter beoordeling van DKW. Hierbij zal, indien van toepassing, prioriteit gegeven worden aan de onder 1) genoemde SAR acties.

## 4 Procedure bij de inzet

Zodra er een situatie ontstaat waarbij, ter beoordeling van de *Duty Officer* (Chef van de Wacht) van het KWC, de J-SAR ingezet zal moeten worden voor één van de onder artikel 3 gespecificeerde taken, dan wordt deze ingezet conform de *Standard Operational Procedure* (SOP), overeengekomen tussen de Kustwacht en Bristow.

## 5 Operationeel toezicht

Het operationeel toezicht wordt gedaan door een J-SAR *Steering Committee*, bestaande uit vertegenwoordigers van de *OPERATORS* (2), de Kustwacht (1) en Bristow (1). De voorzitter van dit *Committee* is een vertegenwoordiger van een van de *OPERATORS*.

De DKW heeft de operationele leiding met betrekking tot de inzet van de J-SAR.





## 6 Melding- en rapportage verplichtingen

De *Duty officer* zal de voorzitter van het J-SAR *Steering Committee* per omgaande telefonisch informeren over de J-SAR inzet. *First impression reports* (FIR's) alsmede bijzonderheden en bemerkingen worden door Bristow ook ter kennisgave aan de voorzitter van het J-SAR *Steering committee* aangeboden.

Naast de directe informatie zal de DKW per kwartaal aan de *OPERATORS* rapporteren over de door de J-SAR gerealiseerde inzet middels de Kustwacht kwartaalrapportages en jaaroverzichten.

De rapportage van de DKW zal behalve de feitelijke informatie met betrekking tot de inzet ook de specifieke reden voor het inzetten van de J-SAR bevatten.

DKW en de *OPERATORS* houden elkaar geïnformeerd over problemen en/of bijzonderheden met betrekking tot de inzet van de J-SAR door middel van het J-SAR *Steering Committee*.

## 7 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van betrokkenen is geregeld middels de *Standaard Operational Procedure* (SOP), tussen *Bristow Helicopters Limited* en het KWC.

## 8 Duur van de overeenkomst

Onderhavige overeenkomst wordt aangegaan voor onbepaalde tijd. De *OPERATORS* als groep, en niet individueel, en DKW kunnen de overeenkomst schriftelijk opzeggen met in acht neming van een termijn van ten minste drie maanden.

## 9 Ondertekening

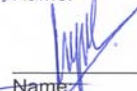
Aldus in negenvoud opgemaakt,

BP NEDERLAND ENERGIE BV



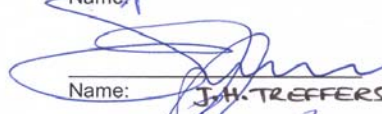
Name:

ENI NEDERLAND BV



Name:

GDF PRODUCTION NEDERLAND BV



Name:

J.H. TREFFERS

NEDERLANDSE AARDOLIE MAATSCHAPPIJ BV



Name:

PETRO-CANADA NETHERLANDS BV



Name:

TOTAL E&P NEDERLAND BV



Name:

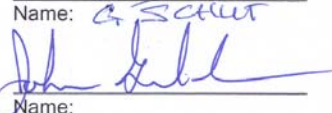
UNOCAL NETHERLANDS BV



Name:

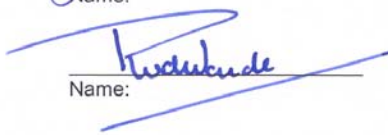
A. SCHUT

WINTERSHALL NOORDZEE BV



Name:

DIRECTEUR KUSTWACHT



Name:

Den Haag, 3 december 2003

Samenwerkings Overeenkomst  
NL Olie- en Gasindustrie - Kustwachtcentrum

6 

## **BIJLAGE C35: PROTOCOL VOOR HELIKOPTER INZET DOOR DE RADIO MEDISCHE DIENST VAN DE KNRM**

### **Indicatie:**

Levensbedreigende situatie of verhoogde kans op blijvende invaliditeit bij andere wijze van transport. In eerste plaats bedoeld om meer adequate zorg aan boord te krijgen, in tweede plaats geïndiceerd indien snelle afvoer naar een ziekenhuis gewenst is. Dit moeten afzonderlijke beslis momenten zijn. Elke vorm van patiënten overname heeft zijn specifieke risico's. Patiënten moeten in een ruimte blijven waar onderzoek en stabilisatie mogelijk is; niet alvast aan dek klaar staan!! De SAR-arts moet zelf een inschatting ter plaatse kunnen maken of, en zo ja, hoe hij de patiënt gaat vervoeren en eventueel verder stabiliseert. Informeer de kapitein over de gang van zaken.

### **1. Overleg Kustwacht:**

Nadat de RMD-arts een voorlopige indicatie voor helikopter inzet stelt op grond van bovenstaande criteria neemt hij/zij contact op met het Kustwachtcentrum voor nader overleg. Vooral ook ten aanzien van technische aspecten als o.a. golfhoogte, windsnelheid alternatieve vervoersmogelijkheden (snelle boot versus heli), etc.

### **2a. Voor Nederland:**

Overleg met SAR-arts Koninklijke Marine over indicatiestelling. Bij voorkeur heeft dit overleg plaats voor er daadwerkelijk SAR-alarm gemaakt wordt door de Kustwacht. De SAR-arts beslist omtrent de indicatie van de helikopter. De dienstdoende SAR-arts en/of de RMD arts overlegt zonodig met senior marine arts. Gedurende de gehele week is de dienstdoende SAR-arts 24uur per dag bereikbaar via de ziekenboeg van MVKK.

Bij gesloten veld/afwezigheid via de Operatie-Officier MVKK.

### **2b. Voor niet Nederland:**

Direct met Kustwacht regelen. Deze neemt contact op met betreffende (M)RCC. Overleg met vliegmedisch arts is altijd mogelijk bij onzekerheid omtrent risico en indicatie van luchttransport. (bijvoorbeeld bij epileptische patiënt). Via de ziekenboeg MVKK is het altijd mogelijk contact op te nemen met een vliegerarts.

### **3. Operationele aspecten:**

Het Kustwachtcentrum verzoekt SAR alarm (zie boven), zowel binnen als buiten Nederland.

Buiten Nederland zo volledig mogelijke info aan Kustwacht geven ook betreffende medische gegevens dit voor overleg elders.

### **4. Vervolg en feedback:**

Follow-up afspraak maken met Kustwacht en wanneer met de KM gevlogen wordt, met KM arts over feedback. Bij meer slachtoffers die aangevoerd gaan worden moet altijd de Regionale Alarmcentrale ingeschakeld worden zodat deze een eventueel gewondenspreidingsplan kan opzetten. Dit inlichten moet voor de daadwerkelijke aanlanding plaatsgevonden hebben. De SAR-arts in de helikopter geeft aan de Kustwacht door naar welk ziekenhuis hij de patiënt(en) bij voorkeur afvoert, met een kort resumé van de status van de patiënt(en). De Kustwacht stelt, eventueel via de betreffende CPA, het voorkeursziekenhuis van de komst op de hoogte en koppelt in geval van niet beschikbaar zijn van het betreffende ziekenhuis, terug naar de helikopter waarbij alternatieven worden gegeven.

*Maart 2003.*

## **BIJLAGE C36: GRIP, GECOÖRDINEERDE REGIONALE INCIDENTENBESTRIJDINGS PROCEDURE<sup>1</sup>.**

### **1 Inleiding**

De Directeur Kustwacht heeft op basis van in de SAR beschikking genoemde ruime (gemeentelijk ingedeelde) binnenwateren de operationele leiding bij Search and Rescue, SAR. Bij ramp- en incidentenbestrijding in deze gebieden is de betreffende burgemeester bestuurlijk verantwoordelijk. Na voltooiing van de SAR taak heeft het Kustwachtcentrum een ondersteunde rol bij de inzet van middelen nodig voor de rampenbestrijding.

De rampenbestrijdingsorganisatie heeft een multidisciplinair karakter; verschillende diensten moeten met elkaar samenwerken. Bij rampen en zware ongevallen die een plaatselijk karakter hebben, kent de opgeschaalde bestrijdingsorganisatie een multidisciplinaire coördinatiestructuur met drie niveaus. Op operationeel niveau functioneert een Coördinatieteam Plaats Incident, CTPI of een Commando Rampterrein, CoRT. Op tactisch niveau is een Regionaal Operationeel Team, ROT actief en op strategisch niveau wordt een Gemeentelijk Beleidsteam, GBT onder voorzitterschap van de burgemeester ingericht. Of, bij rampen waar meer gemeenten bij zijn betrokken, een Regionaal Beleidsteam RBT, onder voorzitterschap van de coördinerend burgemeester.

Om de opschaling en de multidisciplinaire coördinatie in goede banen te leiden, hebben verschillende regio's het opschalingproces in een procedure

vastgelegd : de Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure, GRIP.

De burgemeester heeft het opperbevel over alle betrokken diensten in geval van een ramp of een zwaar ongeval in zijn gemeente. Tijdens rampen laat de burgemeester zich bijstaan door een gemeentelijke rampenstaf, aangeduid als het GBT, Gemeentelijk Beleidsteam. Wanneer meer gemeenten zijn betrokken, dient de Commissaris van de Koningin ervoor te zorgen dat het beleid van de gemeenten onderling op elkaar wordt afgestemd. De Commissaris laat zich bijstaan door een provinciale staf: het Provinciale Coördinatie Centrum, PCC. In geval van een ramp of zwaar ongeval of ernstige vrees voor het ontstaan ervan, kan de minister van binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties op grond van de wet, “indien het algemeen belang zulks dringend vereist”, de Commissarissen van de Koninging aanwijzingen geven over het door hen inzake de rampenbestrijding te voeren beleid, bestuurlijke coördinatie op landelijk niveau. De minister heeft voor de uitoefening van zijn taken tijdens de bestrijding van rampen het Nationaal Coördinatie Centrum, NCC, ter beschikking.

### **2. Operationele leiding**

De leiding over de uitvoering van de rampenbestrijding berust bij de Operationeel Leider, OL. De OL heeft de bevoegdheid om in opdracht van de opperbevelhebber bindenden aanwijzingen te geven aan commandanten en hoofden van diensten die samenwerken bij de rampbestrijding, zonder daarbij te treden in hun verantwoordelijkheden en uitvoeringsbevoegdheden. De OL geeft leiding aan het ROT, Regionaal Operationeel Team.

### **3. Procedure beschrijving**

De beschreven procedure voorziet in vier coördinatiealarmen : GRIP 1 tot en met 4.

<sup>1</sup> Tekst afkomstig uit Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding Ministerie van BZK

Elk coördinatiealarm heeft zijn eigen kenmerken en kent aan eerder genoemde functionarissen en staven op strategisch, tactisch en operationeel niveau bijbehorende taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden toe. De feitelijke opschaling is een bestuurlijke verantwoordelijkheid en wordt vooral bepaald door de aard en omvang van het incident. De GRIP niveaus hoeven niet altijd opvolgend te zijn. Als de omvang van de ramp niet met zekerheid is vast te stellen of niet zeker is dat deze zich zal uitbreiden, is het wenselijk hoog op te schalen. Of als dit achteraf niet noodzakelijk blijkt te zijn af te schalen naar een lager niveau.

**GRIP-1**

Bij GRIP-1 wordt alleen op de plaats van het incident een operationele staf ingericht: het Coördinatieteam Plaats Incident, CTPI. In dit team vindt multidisciplinaire afstemming plaats. Er is geen specifieke operationele leider; er wordt op collegiale wijze samengewerkt. Op tactisch en strategisch niveau wordt géén staf ingericht.

**GRIP-2**

Bij GRIP-2 wordt de staf op de plaats van het incident omgevormd tot een Commando Rampterrein, CoRT, dat onder het commando van de brandweercommandant komt te staan. Daarnaast wordt op strategisch niveau het gemeentelijk beleidsteam ingericht en komt op tactisch niveau de kernbezetting van het Regionaal Operationeel Team, ROT, bijeen.

**GRIP-3****GRIP-4**

Bij GRIP-3 wordt op strategisch niveau een regionaal beleidsteam ingericht onder voorzitterschap van de coördinerend bestuurder en bij GRIP-4 vindt verder opschaling plaats naar het provinciale en/of nationale niveau.