

Inhoud

Voorwoord	07
1. ALGEMEEN	08
1.1 Doelstelling	08
1.2 Missie	08
1.3 Visie	08
1.4 Kernpunten	08
2. GEDRAGSCODE	09
2.1 (Inter)nationale samenwerking	09
2.2 Veiligheid	09
2.3 Nederlandse overheid	09
2.4 Milieu	10
2.5 Vrijwilligers en beroepspersoneel	10
2.6 Kapitaalverschaffers	10
2.7 Dilemma's	10
2.8 Klokkenluidersregeling	10
2.9 Verantwoordelijkheid	11
3. ORGANISATIE KNRM	12
3.1 Organogram	12
3.2 Verplichte rol	12
3.3 Radio Medische Dienst	13
3.4 Professionele vrijwilligers	13
3.5 Reddingstations	13
3.6 Ondersteuning en controle vanuit hoofdkantoor IJmuiden	13
3.6.1 Ondersteuning	13
3.6.2 Controle	13
3.7 Beroepspersoneel	13
3.8 Beroepsschippers	14
3.9 Alarmering en reddingoperaties	14
3.10 Redders aan de Wal	14
4. ORGANISATIE EN PERSONELE ZAKEN REDDINGSTATIONS	15
4.1 Organogram reddingstation	15
4.1.1 Plaatselijke commissie	15
4.1.1.1 Voorzitter	16
4.1.1.2 Secretaris	16
4.1.1.3 Penningmeester	16
4.1.1.4 Coördinator opleiden en oefenen	16
4.1.1.5 Coördinator materieel	17
4.1.1.6 Coördinator communicatie en fondsenwerving	17
4.1.2 Reddingbootbemanning	17
4.1.2.1 Schipper	17
4.1.2.2 Motordrijver	18
4.1.2.3 Opstapper	18
4.1.3 Kusthulpverleningsploeg	18
4.1.3.1 Ploegleider	18
4.1.3.2 Chauffeur	18
4.1.3.3 Helper aan de wal	19
4.2 Aanstelling vrijwilligers op reddingstations	19
4.2.1 Eisen aan vrijwilligers	19
4.2.2 Aanstelling vrijwilligers	19
4.2.3 Opleiding aankomend opstapper	19
4.2.4 Aanstelling opstapper	20
4.2.5 Opleiding helper aan de wal	20
4.2.6 Maximumleeftijd vrijwilligers	20

4.3	Rechten en plichten vrijwilligers	20
4.3.1	Medische geschiktheid	20
4.3.2	Kledingverstrekking	20
4.3.3	Fitnessregeling	20
4.3.4	Alcohol-, drugs- en medicijngebruik	20
4.3.5	Rookbeleid	21
4.3.6	Snelheid in het verkeer	21
4.3.7	Bemanningskaart	21
4.4	Financiële regelingen voor vrijwilligers	21
4.4.1	Aanhoudpremie	21
4.4.2	Uurvergoedingen	21
4.4.3	Loonderving	21
4.4.4	Overige financiële regelingen	21
4.5	Overige regelingen	21
4.5.1	Verzekeringen	21
4.5.2	Mededeling aan eigen verzekering	22
4.5.3	Tijdelijke arbeidsongeschiktheid bij vrijwilligers	22
4.5.4	Ondersteuning aan (weduwen van) oud-redders	22
4.5.5	Onderscheidingen	22
4.5.6	Vrijwilligersmedaille	22
4.5.7	Stichting Helden der Zee – Fonds Dorus Rijkers	22
5.	OPERATIONEEL	23
5.1	Algemeen	23
5.1.1	Werkgebied	23
5.1.2	Wachtfunctionaris en woordvoerder	23
5.1.3	Bereikbaarheid	23
5.2	Bezetting reddingstation	23
5.3	Operationele inzet	23
5.3.1	Uitvaren	23
5.3.2	Redding en hulpverlening	24
5.3.3	In geval van een noodsein	24
5.3.4	Zoekacties	24
5.3.5	Slepen	24
5.3.6	Inzet kusthulpverleningsploeg	24
5.3.7	Behandeling schipbreukelingen/drenkelingen	25
5.3.8	Hulp-aan-derdenregeling	25
5.4	Veiligheid	25
5.4.1	Veiligheid aan boord	25
5.4.2	Overlevingspakken en reddingvesten	25
5.4.3	Veiligheid tijdens het rijden met reddingmaterieel	26
5.4.4	Vuurwerk	26
5.4.5	Veiligheidslijnen	26
5.4.6	Waterdichte indeling reddingboot	27
5.4.7	Sloten	27
5.4.8	Veiligheid bij helikopteracties	27
5.4.9	Veiligheid bij duikoperaties	27
5.4.10	Weersverwachting	27
5.4.11	Ongevallen, incidenten en schade	27
5.5	Handboek crisissituatie	27
5.6	Zeekaarten	27
5.7	Samenwerking met KWC	27
5.8	Samenwerking met andere hulpverleningsinstanties	28
5.8.1	Helikopterinzet/vliegtuiginzet	28
5.8.2	Samenwerking tijdens acties	28
5.8.3	Samenwerking met bergers	28
5.8.4	Crisisbeheersing	28
5.8.5	Medische evacuatie (Medevac)	28
5.9	Alarmering	29
5.10	Protocol inmelden bij het KWC en GMK	29
5.11	Coördinatie SAR-actie	29

5.12	Oefeningen	30
5.12.1	Risico's bij het oefenen	30
5.12.2	Aantal en aard van de oefeningen	30
5.12.3	KNRM-oefenmethodiek	30
5.12.4	Multidisciplinair oefenen	31
5.12.5	Oefenen met vuurwerk	31
5.13	Verbindingen	32
5.13.1	Kanaal 00	32
5.13.2	C2000	32
5.13.3	Lokale toezichthouder	32
5.13.4	Portofoons en pagers	32
5.13.5	Gebruik boordtelefoon	32
5.13.6	Stations-GSM	32
5.14	Melding vervuiling	32
5.14.1	Melding voorwerpen	32
5.14.2	Oliemelding	33
5.15	Passagiers	33
5.15.1	Meevaren op reddingboten	33
5.15.2	Meerijden op KHV- of lanceervoertuigen	33
5.15.3	Verzekering passagiers	33
5.16	Asverstrooiing	34
5.17	Vlagprotocol	34
5.18	Natuurwaarden	34
6.	TECHNIEK	35
6.1	Onderhoud is behoud	35
6.1.1	Onderhoud materieel	36
6.1.2	Opwarmen dieselmotoren	36
6.1.3	Afkoelen dieselmotoren	36
6.1.4	Hydraulische en smeeroilierapportage	36
6.1.5	Batterijen	36
6.1.6	Benzine, dieselolie en smeermiddelen	36
6.1.7	Koelvloeistof	36
6.1.8	Schilderen	36
6.2	Reservematerieel	36
6.3	Onderhoud zuurstofset/EHBO-koffers	37
6.4	Boothuizen en bemanningsverblijven	37
6.5	Verwarming	37
6.6	Milieu	37
7.	COMMUNICATIE EN FONDSENWERVING	38
7.1	Interne communicatie	38
7.1.1	Weeknieuws	38
7.1.2	Stopzak	38
7.1.3	Www.mijnknrm.nl	38
7.1.4	Landelijke en regionale bijeenkomsten	38
7.2	Externe communicatie	38
7.2.1	Perscontacten	38
7.2.2	Woordvoerder namens het reddingstation	38
7.2.3	Crisiscommunicatie	39
7.2.4	Filmopnames en interviews	39
7.2.5	Website reddingstation	39
7.2.6	Richtlijn voor filmmateriaal op internet	39
7.3	Fondsenwerving	39
7.3.1	Donateurwerving	39
7.3.2	Geredden	39
7.3.3	Nationale Reddingbootdag	40
7.3.4	Lokale fondsenwerving	40
7.3.5	Aanname van giften/fooiën	40
7.4	Foto- en videocamera's	40
7.5	Foldermateriaal	40
7.6	Aankopen voor C&F-doeleinden	40

7.7	Demonstratie- en evenementenbeleid	40
7.8	Stationscomputer	41
8.	OPERATIONELE EN FINANCIËLE RAPPORTAGES	42
8.1	Financiële rapportage	42
8.2	Incidentrapportage	42
8.3	Reddingrapportage	42
8.4	Onderhoudsrapportage	42
8.5	Scheeps- en oliejournaal	42
8.6	Externe verzoeken om rapportages	42
9.	RADIO MEDISCHE DIENST	43
9.1	Medische commissie (MCie)	43
9.2	Artsen	43
9.3	Verantwoording	43
10.	HOOFDKANTOOR	44
10.1	Directie	44
10.2	Operationele dienst	44
10.2.1	Operationele inspectie	44
10.2.2	Opleidingen	44
10.3	Technische dienst	44
10.3.1	Technische inspectie	44
10.3.2	Regiomonteur	44
10.3.3	Bestellingen en aankopen	45
10.4	Communicatie en fondsenwerving	45
10.5	Bedrijfsvoering	45
10.5.1	Administratie	45
10.5.2	Bedrijfsbureau	45
10.6	Secretariaat	45
10.7	Medisch adviseur	45
 Bijlagen:		
1.	SAR-overeenkomst Ministerie van Verkeer & Waterstaat - KNRM	46
2.	Convenant voor samenwerking met Veiligheidsregio's	53
3.	Convenant bergers	58
4.	Overzicht functies reddingstation	60
5.	Klokkenluidersregeling KNRM	61
6.	Protocol asverstrooiing, richtlijn voor commissie en schipper	65

VOORWOORD

Langs de Nederlandse kust en de ruime binnenwateren heeft de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) een netwerk van ruim 40 reddingstations, gelieerde reddingstations en een hoofdkantoor met werkplaats en magazijn. Uit oogpunt van veiligheid, efficiency en kostenbeheersing is het noodzakelijk dat reddingstations zoveel mogelijk op gelijke wijze opereren en georganiseerd zijn. Om de reddingstations hierbij te ondersteunen, heeft de KNRM voorschriften en richtlijnen (V&R) opgesteld. Het is de bedoeling dat reddingstations binnen de kaders van deze V&R zoveel mogelijk zelfstandig opereren. Ook is opgenomen een gedragscode die de KNRM hanteert ten aanzien van de verantwoordelijkheden in de verschillende gebieden waarin de KNRM opereert.

De V&R bevatten aanwijzingen en informatie voor iedereen die aan de KNRM verbonden is. Het is niet de opzet om ieders taak en verantwoordelijkheid uitputtend vast te leggen of tot in detail voor te schrijven op welke manier het materieel moet worden gebruikt en onderhouden. Eigen initiatief, gezond verstand en verantwoordelijkheid, kortom: goed zeemanschap, vullen deze V&R dan ook aan. De V&R vloeien voort uit de Statuten en Reglement KNRM en Exploitatiestichting ten behoeve van de KNRM 2008, die beschikbaar zijn op www.mijnknrm.nl.

Overal waar “hij” staat dient “hij of zij” gelezen te worden.

IJmuiden
September 2009

ALGEMEEN

1.1 Doelstelling (Statuten KNRM, artikel 2)

“De stichting heeft ten doel het kosteloos (doen) verlenen van hulp en bijstand aan hen die voor de Nederlandse kust - daaronder mede begrepen het IJsselmeer, de Waddenzee, de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen en al zulke overige gebieden als onder voorafgaande goedkeuring van de raad van toezicht door de directie te bepalen - in gevaar verkeren of in gevaar dreigen te geraken, het in stand houden van een radio medische dienst, zomede al hetgeen met het vorenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn.”

Drie uitgangspunten vormen de basis van het beleid voor de operationele inzetbaarheid van materieel, personeel en financiën:

- redden is kosteloos voor de hulpvrager,
- redders zijn professionele vrijwilligers en
- ‘Redders aan de Wal’ dragen vrijwillig financieel bij; de KNRM ontvangt geen structurele subsidie van de overheid.

1.2 Missie

Mensen redden. Snel, professioneel en kosteloos.

Dit is de kerntaak van de KNRM.

Om hulp te kunnen garanderen, moeten mensen en middelen beschikbaar zijn. De hele organisatie is gericht op de kwalitatieve en kwantitatieve invulling van die beschikbaarheid. Fondsenwerving is een afgeleide kerntaak van de KNRM.

1.3 Visie

De KNRM is de erkende hulpverlener in het werkgebied van de Nederlandse Kustwacht. Voor redden en helpen op het water is een professionele voorbereiding nodig. De uitvoering van de taken sluit aan op de hulpverleningsketen op het land. De kwaliteit van mensen en materieel is van hoog niveau.

1.4 Kernpunten

- Het vrijwilligerskarakter van de KNRM vereist erkenning van de belangeloze en moedige inzet van vrijwillige reddingbootbemanningen.
- De onafhankelijkheid van de KNRM waarborgt snelle besluitvorming. Deze past bij de directe beschikbaarheid van reddingboten en mensen, onder alle weersomstandigheden, op elk moment van de dag.
- Het vertrouwen en de waardering van publiek en donateurs zijn essentieel voor een stevig en noodzakelijk maatschappelijk draagvlak.
- Redden op het water vraagt om de hoogste staat van paraatheid en kwaliteit van mensen en materieel.
- Reddingboten en -materieel zijn van hoogwaardige kwaliteit.
- Fondsenwerving is noodzakelijk, heeft een ingetogen karakter en is gericht op persoonlijke aandacht en contact.
- Continuïteit in gegarandeerd reddingwerk vraagt om een degelijk financieel beheer.

2. GEDRAGSCODE KNRM

De KNRM onderscheidt de volgende gebieden binnen haar verantwoordelijkheden:

- 2.1 (Inter)nationale samenleving
- 2.2 Veiligheid
- 2.3 Nederlandse overheid
- 2.4 Milieu
- 2.5 Vrijwilligers en beroepspersoneel
- 2.6 Kapitaalverschaffers

2.1 (Inter)nationale samenleving

Iedereen die in gevaar verkeert of dreigt te raken, heeft recht op hulp, ongeacht nationaliteit of overtuiging. Daarom zal de KNRM:

- binnen de grenzen van wat veilig en verantwoord is, gevraagd en ongevraagd, belangeloos al het mogelijke ondernemen om mensen en dieren bij te staan en/of te redden;
- op verzoek radiomedische adviezen verstrekken aan zeevarenden, waar ook ter wereld;
- handelen conform de internationale verdragen betreffende het redden van mensenlevens op zee;
- samenwerken en kennis delen met zusterorganisaties in landen over de hele wereld;
- samenwerken met andere hulpverleners en professionele bergers;
- bijdragen leveren aan samenwerkingsverbanden op het gebied van veiligheid in maritieme omgevingen.

2.2 Veiligheid

De kerntaak van de KNRM is het redden van mensenlevens op zee. Aan de uitvoering hiervan zijn risico's verbonden. Veiligheid staat daarom voorop. Veiligheid voor elk bemanningslid afzonderlijk, voor bemanningen als geheel en voor mensen en dieren die in nood zijn of dreigen te raken.

De KNRM streeft naar:

- ontwikkeling, bouw en onderhoud van kwalitatief hoogwaardige reddingboten, reddingmateriaal en veiligheidsmiddelen ten behoeve van redders;
- het voldoen aan de standaarden van een erkend classificatiebureau voor ontwikkeling, constructie en operationeel onderhoud van de varende eenheden;
- toepassing en gebruik van hoogwaardige en veilige materialen en (redding)middelen;
- opleiden en oefenen van redders om een continu professioneel kennis- en uitvoeringsniveau te kunnen garanderen;
- stimulering van het veiligheidsbewustzijn;
- uitvoering van medische controle op de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van redders op de reddingstations;
- kwalitatief hoogstaande nautische en technische kennisoverdracht en ondersteuning aan de reddingstations vanuit het hoofdkantoor;
- ontwikkeling, instandhouding en ontsluiting van een actuele kennisbank door gebruikmaking van efficiënte, geïntegreerde informatie- en communicatietechnologie;
- voortdurende verbetering van het KNRM-kwaliteitszorgsysteem in overeenstemming met de eisen van de ISO 9001-standaard.

2.3 Nederlandse overheid

De Nederlandse overheid heeft op basis van internationale verdragen de verplichting een adequate reddingsdienst in te richten en in stand te houden. De organisatie van en leiding over deze taak is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat opgedragen aan de Nederlandse Kustwacht. Voor de operationele uitvoering heeft de Nederlandse Kustwacht een convenant (zie bijlage 1: SAR-overeenkomst Ministerie van Verkeer & Waterstaat - KNRM) gesloten met de KNRM, waarin de inzet van de varende eenheden en reddingstations is vastgelegd. Daarnaast heeft de KNRM samen met de Nederlandse Kustwacht convenanten gesloten met de 16 veiligheidsregio's waarin KNRM en Nederlandse Kustwacht actief zijn (zie bijlage 2: Convenant voor samenwerking met veiligheidsregio's). In het kader hiervan zet de KNRM zich in voor:

- het voldoen aan de prestatienormen* voor Noordzee en ruime binnenwateren;
- het borgen van kennis en kunde voor uitvoering van SAR-taken conform het door de International Maritime Organization (IMO) vastgestelde handboek IAM-SAR;

*

Tijdsnorm (binnen hoeveel tijd de KNRM op de Noordzee en ruime binnenwateren aanwezig dient te zijn) en capaciteitsnorm (binnen welke tijd de KNRM een bepaalde hoeveelheid geredde capaciteit dient te leveren).

- beleidsmatige samenwerking en kennisoverdracht op bestuurlijk niveau;
- optimale samenwerking met ketenpartners. De KNRM streeft ernaar om de kwaliteit van hulpverlening structureel te verbeteren en zoekt samenwerking met andere hulpdiensten.

2.4 Milieu

De reddingstations van de KNRM bevinden zich in stedelijke en niet-stedelijke gebieden, elk met hun eigen milieugevoeligheid. Bovendien opereren reddingboten en rijdend materieel in milieugevoelige gebieden. Daarom zet de KNRM zich in voor:

- naleving van de geldende wettelijke milieuvoorschriften en -bepalingen, tenzij levensreddend optreden anders noodzakelijk maakt (zie ook hoofdstuk 5.18: Natuurwaarden);
- goed contact met beleidsmakers om bij de vaststelling van nieuwe milieunormen te onderzoeken of en waar ontheffingen voor de KNRM mogelijk of noodzakelijk zijn;
- beleid dat permanent gericht is op voorkoming of beperking van grond-, water- en luchtvervuiling, geluidsoverlast, het produceren van afvalproducten en het gebruik van gevaarlijke materialen;
- gescheiden inzameling en verwerking van afval en efficiënt gebruik van water en energie;
- beleid dat heldere, praktische richtlijnen kent en de zekerheid dat beleid en richtlijnen in de praktijk worden toegepast;
- permanente zekerheid dat het milieubewustzijn en de motivatie van de KNRM-beroepspersoneel en -vrijwilligers gericht zijn op bescherming van het milieu.

2.5 Vrijwilligers en beroepspersoneel

Op de reddingstations en het hoofdkantoor stellen vrijwilligers en beroepspersoneel een aanzienlijk deel van hun tijd, kennis en expertise beschikbaar aan de KNRM. Daarom streeft de KNRM naar:

- naleving van de nationale normen voor arbeidsomstandigheden;
- zo veilig en gezond mogelijke arbeidsomstandigheden;
- een klimaat van betrokkenheid, verantwoordelijkheid, motivatie, werkplezier, tevredenheid en trots;
- een personeelsbeleid met optimale gebruikmaking van ieders capaciteiten, waarin persoonlijke ontwikkeling wordt aangemoedigd;
- het aanbieden van een op uitvoeringstaken gericht adequaat opleidingsprogramma;
- voor beroepspersoneel passende arbeidsvoorwaarden;
- het uiten van waardering voor de inzet van vrijwilligers in sociale en, binnen de hiervoor geldende normen, financiële zin;
- het voorkomen van ongewenst gedrag, zoals discriminatie, intimidatie en machtsmisbruik;
- open en heldere communicatie;
- het openstaan voor suggesties, ideeën en kritiek;
- een klimaat waarin vrijwilligers en beroepspersoneel worden aangemoedigd de KNRM gedragscode te implementeren;
- voortdurende verbetering van het gezondheids- en veiligheidsniveau.

2.6 Kapitaalverschaffers

Donateurs, schenkers, sponsors, fondsen en erflaters stellen de KNRM in staat haar activiteiten te financieren. Daarom verplicht de KNRM zich tot:

- fondsenwerving en -besteding op verantwoorde wijze en daarover transparant verantwoording afleggen. Dit conform de voorwaarden gesteld door het Centraal Bureau Fondsenwerving (CBF) en het ISO 9001-gecertificeerde kwaliteitsmanagementsysteem van de KNRM;
- de waarborging van de continuïteit van de KNRM, onder andere door het voeren van een strikt financieel beleid en een realistische kostenbewaking;
- de realisering - ook op lange termijn - van een gezond rendement op het vermogen, dat in goede verhouding staat tot de mate van risico.

2.7 Dilemma's

Vanwege de specifieke taak van de KNRM, het redden van mensen, kan het voorkomen dat de in de gedragscode vermelde regels af en toe onderling strijdig zijn. Als dit leidt tot dilemma's, worden deze opgelost, met inachtneming van de heersende wet- en regelgeving, in de geest van de gedragscode KNRM.

2.8 Klokkenluidersregeling

De KNRM gedragscode geeft de spelregels weer voor de omgang met elkaar. Dit geldt voor stations, vrijwilligers, donateurs en andere betrokkenen van de KNRM. Er kunnen zich echter onregelmatigheden of misstanden voordoen van dusdanig (algemeen) belang, dat iemand hiervan

melding wil maken. Bijvoorbeeld een (dreigend) strafbaar feit, schending van wet- en regelgeving en gevaar voor de volksgezondheid, veiligheid en milieu. Ter bescherming van de melder heeft de KNRM een klokkenluidersregeling opgesteld. Deze regeling is gebaseerd op de eind 2003 vastgestelde Nederlandse Corporate Governance Code (Commissie Tabaksblat). De KNRM onderschrijft het uitgangspunt van de code en wil de bepalingen naleven die op de KNRM van toepassing zijn. De volledige regeling treft u aan in bijlage 5: Klokkenluidersregeling KNRM.

2.9 Verantwoordelijkheid

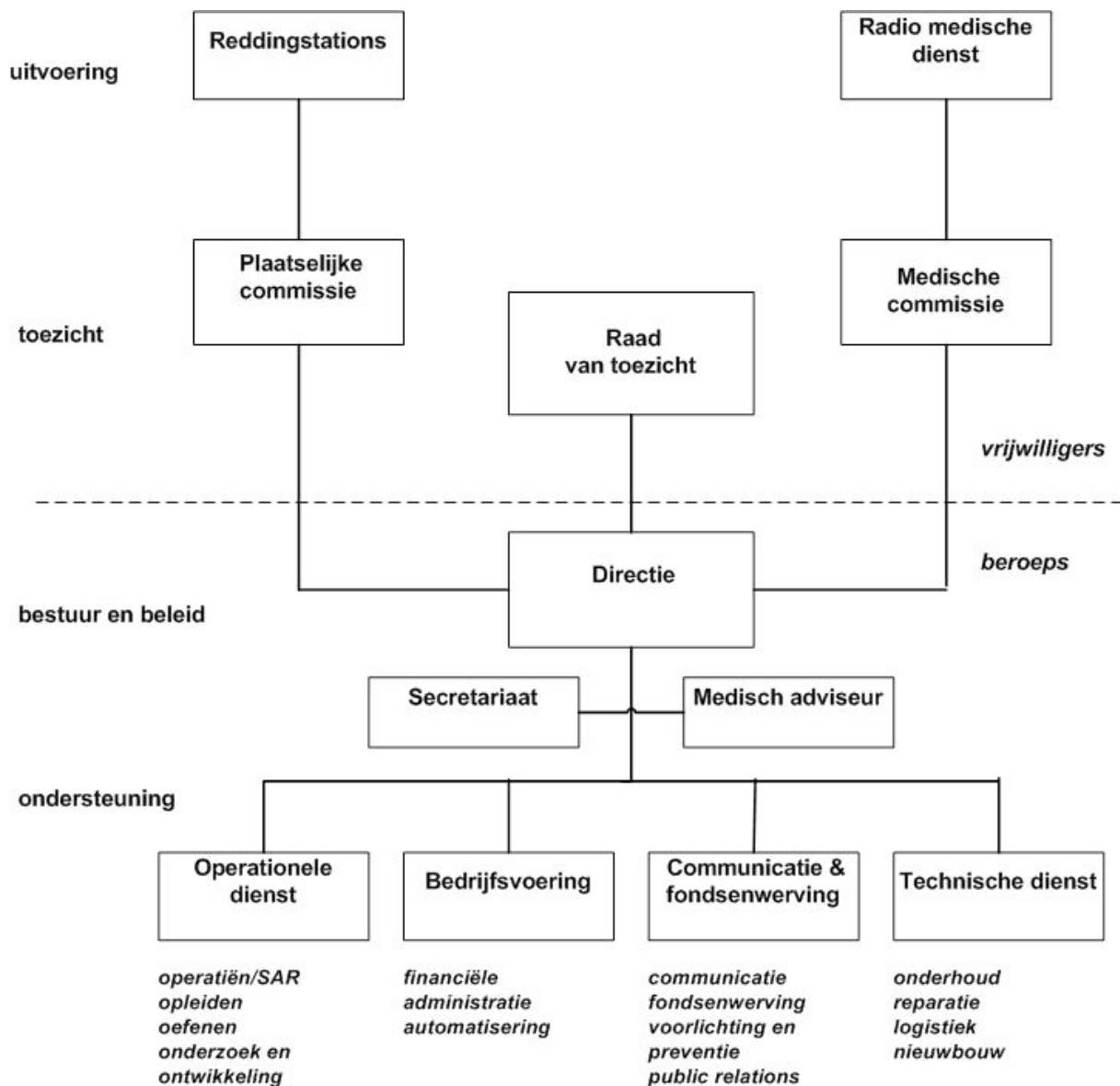
Iedereen die de KNRM aanspreekt op de naleving van bovengenoemde gedragscode, kan rekenen op een open houding. Daarbij geldt dat de spreker daadwerkelijk betrokken is bij en inzicht heeft in de activiteiten en positie van de KNRM.

De Raad van Toezicht (RvT) toetst de uitvoering en evalueert periodiek de inhoud van deze gedragscode voor de KNRM .

3. ORGANISATIE KNRM

De KNRM heeft vanaf de oprichting in 1824 ervoor gekozen haar taak uit te voeren als (financieel) zelfstandig opererende instelling. Ze spant zich in voor de inzet van reddingboten, KHV-voertuigen en bemanningsleden op ieder moment van de dag, ongeacht de weersomstandigheden. Dit houdt in dat materieel betrouwbaar en vaarklaar moet zijn en de bemanningsleden goed opgeleid en geoefend. Bij de KNRM werken mensen met kennis van zaken en hart voor de zaak. Deze professionals zorgen ervoor dat het netwerk van reddingstations altijd operationeel is. Maar dat is niet het enige. Donateurs, schenkers, sponsors, fondsen en erflaters vormen de basis voor een groot maatschappelijk draagvlak. Zij maken het mogelijk dat de KNRM als een sterke organisatie blijft bestaan.

3.1 Organogram



3.2 Verplichte rol

Kuststaten hebben de internationale verplichting om een goed georganiseerd reddingwezen te onderhouden. In Nederland is het ministerie van Verkeer en Waterstaat beleidsverantwoordelijk voor Search and Rescue (SAR) op zee en de ruime binnenwateren: het werkgebied van de Nederlandse Kustwacht. De operationele leiding is overgedragen aan het Kustwachtcentrum (KWC) in Den Helder. De KNRM voert SAR-taken uit onder de operationele leiding van het KWC. Daarbij houdt ze haar eigen verantwoordelijkheid en beslissingsbevoegdheid over de inzet van reddingboten. Deze rolverdeling ligt vast in een convenant tussen de Nederlandse Kustwacht en de KNRM.

3.3 Radio Medische Dienst

De Radio Medische Dienst (RMD) is onderdeel van de KNRM en verstrekt wereldwijd medische adviezen aan de scheepvaart. De RMD organiseert, wanneer nodig, ook de daadwerkelijke hulpverlening aan de door ziekte of ongeval getroffen opvarenden. Bij een verzoek om radiomedisch advies schakelt het KWC onmiddellijk de dienstdoende arts van de RMD in. Die adviseert vervolgens het KWC over een eventuele evacuatie van patiënt(en) per reddingboot of helikopter.

3.4 Professionele vrijwilligers

De KNRM werkt sinds de oprichting bewust met vrijwillige bemanningsleden. Vanwege het incidentele karakter van het reddingwerk, hebben permanent aanwezige beroepsbemanningen niet de voorkeur. Het beperkte aantal uren daadwerkelijke inzet zou demotivatie in de hand kunnen werken. De praktijk wijst uit dat een bemanning die bestaat uit zeer gemotiveerde vrijwilligers het tegendeel laat zien: de noodzakelijke kennis en kunde worden gecombineerd met enorme loyaliteit en enthousiasme. Behalve een financiële vergoeding van 1,25 euro per uur voor het vrijwilligerswerk biedt de KNRM andere beloningen aan, in de vorm van persoonlijke waardering en de mogelijkheid tot zelfontplooiing via een scala aan opleidingen.

3.5 Reddingstations

De reddingstations zijn zelf verantwoordelijk voor het materieel dat hen door de KNRM wordt aangereikt. Het dagelijkse en eerstelijns onderhoud van varend en rijdend materieel en de behuizing, is dus een taak van de vrijwilligers. De reddingstations opereren zoveel mogelijk zelfstandig binnen de kaders van de V&R van de KNRM. Binnen het reddingstation is toezicht en uitvoering gescheiden in een duidelijke gezagsstructuur.

De plaatselijke commissie (PICie) is verantwoordelijk voor de operationele inzetbaarheid van het aan haar toevertrouwde reddingstation. Ze zorgt ervoor dat het aantal beschikbare bemanningsleden en hun opleidingsgraad en geoefendheid op peil blijft. Ook de onderhoudstaat van het materieel is de verantwoordelijkheid van de PICie. In de praktijk is er hierover overleg met de schipper van het desbetreffende station.

Een evenwichtige samenstelling van iedere PICie zorgt ervoor dat alle taken goed uitgevoerd kunnen worden. De KNRM geeft er de voorkeur aan dat de burgemeester de voorzittersfunctie vervult, maar dit is geen eis. Voor de secretaris en de penningmeester geldt dat zij bekwaam moeten zijn op het voor hen relevante vakgebied. De andere leden van de PICie hebben specifieke taken, zoals opleidingen, onderhoud en communicatie en fondsenwerving. Alle leden van de PICie zijn vrijwillig betrokken bij de KNRM.

3.6 Ondersteuning vanuit hoofdkantoor IJmuiden

Binnen de KNRM moeten mensen en materieel 24 uur per dag beschikbaar zijn. Hiervoor is een organisatie nodig die op ieder moment kan inspringen bij technische en operationele problemen, maar vooral zorgt voor continuïteit in toezicht en uitvoering. De reddingstations zijn financieel en materieel afhankelijk van het hoofdkantoor in IJmuiden.

3.6.1 Ondersteuning

Reddingstations krijgen vanuit het hoofdkantoor advies en begeleiding op vele gebieden. Denk aan: SAR, opleidingen en trainingen, financiën, materieel, communicatie en fondsenwerving en personeelszaken. De operationele dienst (OD) is de schakel tussen de reddingstations en de ondersteunende organisatie. De OD praat en overlegt met de bemanningen en de PICie's en inventariseert behoeften, vragen en opmerkingen. Ook zijn operationele inspecteurs bevoegd om de stations aan te spreken op de kwaliteit van de operationele inzetbaarheid. Verder verzorgt en/of coördineert de OD alle interne en externe opleidingen voor de KNRM-bemanningen. Een aantal opleidingen besteedt de KNRM uit aan professionele opleidingsinstituten.

3.6.2 Controle

Inspecteurs van de technische dienst (TD) en de OD controleren de staat van het materieel en de opleidingsgraad en geoefendheid van de bemanning. Het oordeel dat de inspecteurs namens het hoofdkantoor geven, is gezaghebbend. Aanwijzingen en instructies zijn niet vrijblijvend, maar moeten door de reddingstations opgevolgd worden.

3.7 Beroepspersoneel

Van beroepspersoneel wordt een combinatie van professie en passie verwacht. Een maritieme achtergrond is voor bepaalde functies een pré. Bewezen vakkennis en vakkundigheid, zowel in de vorm van relevante diploma's als in praktijkervaring, worden steeds belangrijker. Beroepspersoneel

is zich bewust van het feit dat zij ook extern een voorbeeldfunctie vervullen. Dienstbaarheid aan de vrijwilligers op de reddingstations is een vereiste.

3.8 Beroepsschippers

Op tien reddingstations is de schipper in vaste dienst om de continuïteit in onderhoud, oefening en paraatheid te waarborgen. De reddingboten van deze stations varen onder alle weersomstandigheden uit en vormen daarmee de ruggengraat van de vloot. Een beroepsschipper stelt, evenals de ondersteunende organisatie, vrijwillige bemanningsleden in staat zich zoveel mogelijk met de kerntaak - mensen redden - bezig te houden. De kerntaken van de beroepsschipper zijn: onderhoud, opleiding, instructie en aansturing van de vrijwillige bemanningsleden.

3.9 Alarmering en reddingoperaties

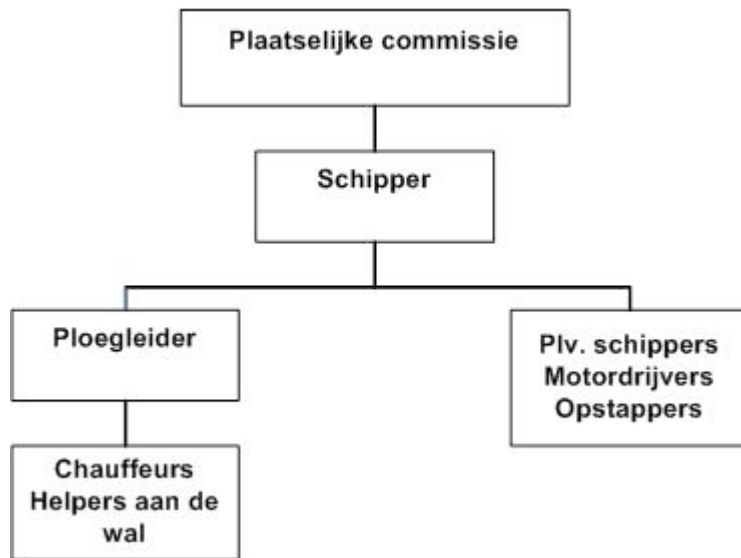
Zonder alarmering vaart een reddingboot niet uit. Alle vrijwillige bemanningsleden dragen een alarmontvanger (pager) en zijn binnen tien minuten aanwezig op het station. Zij hebben daarvoor toestemming van hun werkgever. Het KWC en/of de Gemeenschappelijke meldkamers (GMK's) van brandweer, politie en ambulancediensten alarmeren via het P2000-alarmeringsnetwerk. Na alarmering gaat de bemanning aan boord en neemt ze contact op met het KWC voor details over de noodmelding. Het KWC coördineert de reddingsactie, maar de reddingbootschipper heeft een belangrijke inbreng en is bevoegd om beslissingen te nemen. Behalve op aanwijzing van de alarmerende instanties, kan de KNRM ook zelf besluiten reddingboten te laten uitvaren als ze hiertoe aanleiding ziet.

3.10 Redders aan de Wal

Bij het redden van mensen past in de missie van de KNRM geen financiële vergoeding. Helpen en redden doe je zonder winstoogmerk. Dat houdt de motivatie zuiver en voorkomt een omslag in de 'bedrijfscultuur'. Dit betekent wel dat er andere financieringsbronnen nodig zijn. Het redden op zee is voor een groot deel mogelijk door de bijdragen van donateurs en schenkers: Redders aan de Wal. Voor een groot deel zuiver liefdadig, voor een deel uit eigenbelang; veel watersporters en beroepszeevarenden maken hun donatie over uit het oogpunt van 'je weet maar nooit'.

4. ORGANISATIE EN PERSONELE ZAKEN REDDINGSTATIONS

4.1 Organogram reddingstation



De organisatorische inrichting van een reddingstation hangt mede af van het aantal uitvoerende taken van een reddingstation. Bovenstaand organogram is een ideaalmodel. De invulling (door de PICie) kan afwijken als gevolg van lokale omstandigheden en/of inzichten.

4.1.1 Plaatselijke commissie

De PICie bestaat minimaal uit voorzitter, secretaris en penningmeester, desgewenst aangevuld met een aantal leden. Ten minstens één lid van de PICie moet nautisch onderlegd zijn. Leden van een PICie wonen bij voorkeur in de buurt van het reddingstation.

De RvT benoemt de voorzitter van de PICie en de directeur benoemt de leden van de PICie voor onbepaalde tijd en heeft de bevoegdheid om deze leden uit hun functie te ontheffen. Leden van de PICie treden uiterlijk af op 31 december van het jaar waarin zij de 70-jarige leeftijd bereiken.

Binnen de PICie staan de volgende taken vast: coördinator opleiden en oefenen (COO), coördinator materieel (CM) en coördinator communicatie en fondsenwerving (CC&F). Een combinatie van functies is mogelijk.

Verantwoordelijkheden PICie

- Zorgen dat het reddingstation operationeel inzetbaar is. De PICie zorgt ervoor dat er steeds voldoende voor hun taak berekende en geoefende mensen beschikbaar zijn voor het bemannen en onderhouden van de reddingboten en de KHV- en lanceervoertuigen.
- Toezicht houden op de middelen op het reddingstation waarmee de redding- en hulpverleningsactiviteiten worden verricht.
- Tijdige en transparante rapportage van operationele, technische en financiële zaken en toezicht op de uitvoering daarvan door schipper(s) en bemanning.

Taken en bevoegdheden PICie

- Het opstellen van voordrachten aan de directie ter vervulling van vacatures in de commissie. De PICie doet ook voordrachten voor (plaatsvervangend) schippers en ploegleider(s) aan de directeur. De directie heeft de bevoegdheid (plaatsvervangend) schippers en ploegleiders aan te stellen.
- De aanstelling van overige bemanningsleden en helpers aan de wal. Definitieve aanstelling gebeurt na goedkeuring door de medische adviseur van de KNRM.
- Tenminste vier maal per jaar vergaderen, waarvan tenminste eenmaal in aanwezigheid van schipper en bemanning.
- Eenmaal per jaar inspectie en/of directie uitnodigen om een PICie-vergadering bij te wonen.
- Bij reddingen/hulpverleningen heeft de PICie als dit nodig is de plaatselijke leiding aan de wal. Ze geeft zo nodig aanwijzingen tijdens een reddingactie.

- Toezien op begeleiding/nazorg voor de bemanning in geval van een schokkende gebeurtenis bij een redding/actie.
- Op de hoogte zijn van inhoud van de V&R van de KNRM.

4.1.1.1 Voorzitter

Bij voorkeur is de burgemeester van de betreffende gemeente voorzitter van de PICie. Het gaat hier niet om een ambtshalve benoeming; de burgemeester wil het liefst zelf vanuit zijn verantwoordelijkheidsgevoel voor veiligheid en uit interesse tijd en energie steken in de besturing van het reddingstation. De voorzitter van de PICie draagt de verantwoordelijkheid voor de bestuurlijke en toezichthoudende taken van de PICie van het reddingstation. Hij krijgt hierbij ondersteuning van de secretaris.

Taken en bevoegdheden voorzitter

- Geeft actief leiding aan de PICie. Hij is goed geïnformeerd over de gang van zaken, zorgt voor een adequate taakverdeling binnen de PICie, zit de vergaderingen van de PICie voor en is gastheer van het reddingstation bij officiële gelegenheden.
- Zorgt voor een duidelijke inbedding van het reddingstation als partner in de hulpverleningsketen in de lokale en regionale crisisplannen en binnen de betreffende veiligheidsregio. Hij ziet toe op actieve deelname van het reddingstation aan multidisciplinaire oefeningen.

4.1.1.2 Secretaris

De secretaris van de PICie is verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken binnen het reddingstation en voor de contacten met het hoofdkantoor. De secretaris onderhoudt frequent contact met de schipper over de uitvoering en overige operationele en technische zaken en ziet toe op de taakuitvoering door leden van de PICie.

Taken en bevoegdheden secretaris

- Bereidt vergaderingen van de PICie voor, verzorgt uitnodigingen en agenda, neemt deel aan vergaderingen, maakt afspraken over het opmaken van de notulen en zorgt voor de verspreiding van de notulen.
- Geeft leiding aan selectieprocedures voor nieuwe vrijwilligers en draagt zorg voor de administratieve afhandeling van de aanstelling.
- Dient namens de PICie de aanstelling in van schipper(s) en ploegleider(s) bij de directeur van de KNRM.
- Draagt zorg voor een adequate informatievoorziening binnen het reddingstation.
- Ziet toe op een juiste verdeling en uitvoering van taken en bevoegdheden binnen het reddingstation voor zowel PICie als bemanning.

4.1.1.3 Penningmeester

De penningmeester is verantwoordelijk voor een sluitende administratie en de rapportage van uitgaven en inkomsten. Hij zorgt voor tijdige betaling van facturen, declaraties en vergoedingen.

Taken en bevoegdheden penningmeester

- Beheert de contante en girale geldmiddelen.
- Ziet toe op de juiste tenaamstelling van de aan het reddingstation gerichte facturen.
- Ontvangt en controleert alle door het reddingstation ontvangen giften en verantwoordt deze in de rapportage. Zorgt ervoor dat de schenker(s) door het reddingstation of de KNRM op gepaste wijze worden bedankt.
- Stelt aan het eind van elk kwartaal een financiële rapportage op voor het hoofdkantoor.

4.1.1.4 Coördinator opleiden en oefenen

Een van de leden van de PICie draagt als COO zorg voor de staat van geoefendheid en opleidingsgraad op het reddingstation.

Taken en bevoegdheden COO

- Ziet toe op de totstandkoming van een jaarplanning met oefeningen, zowel mono- als multidisciplinaire oefeningen.
- Ziet toe op uitvoering van oefeningen volgens de KNRM-oefenmethodiek.
- Overlegt jaarlijks met de OD over het opleidingsplan voor de bemanning.
- Maakt een jaarplanning opleidingen voor het station.

- Stimuleert bemanning om deel te nemen aan oefeningen en opleidingen.

4.1.1.5 Coördinator materieel

Een van de leden van de PICie draagt als CM zorg voor het onderhoud van het materieel van het reddingstation, met inbegrip van het boothuis en/of bemanningsverblijf.

Taken en bevoegdheden CM

- Ziet toe op de organisatie van het eerstelijns onderhoud van materieel op het reddingstation.
- Ziet erop toe dat het scheeps- en oliejournaal bijgehouden wordt.
- Ziet erop toe dat de aanwezige technische documentatie toegankelijk is voor alle bemanningsleden van het reddingstation.
- Ziet erop toe dat materialen die aan certificering en keuring onderhevig zijn te allen tijden tijdig worden geïnspecteerd. Denk hierbij aan overlevingspakken, reddingvesten, ernstvuurwerk, hefdeuren, brandblusmiddelen, hijswerktuigen, tankinstallaties, lokale vergunningen voor bijvoorbeeld milieu, en APK-keuring van KHV-voertuigen.
- Houdt toezicht op het periodiek (schilder)onderhoud aan het boothuis of bemanningsverblijf.

4.1.1.6 Coördinator communicatie en fondsenwerving

Een van de leden van de PICie draagt als CC&F zorg voor de externe uitingen van het reddingstation. Hij houdt toezicht op een correcte communicatie over de activiteiten van het reddingstation en voor een verantwoorde fondsenwerving in lijn met de gedragscode van de KNRM.

Taken en bevoegdheden CC&F

- Ziet toe op het beschikbaar hebben van een woordvoerder voor lokale en regionale media.
- Ziet toe op goed onderhoud van de stationswebsite en het juist opstellen van persberichten over hulpverleningen, reddingen en activiteiten van het reddingstation.
- Ziet toe op de uitvoering van lokale fondsenwerving in overleg met de PICie en hoofd C&F.

4.1.2 Reddingbootbemanning

De reddingbootbemanning bestaat uit: schipper en plaatsvervangers, motordrijvers en opstappers. De bemanning van de reddingboot staat onder leiding van de schipper.

4.1.2.1. Schipper

De schipper heeft twee verantwoordelijkheden:

- Operationele leiding van het reddingstation.
De schipper gaat over alle uitvoerende activiteiten rond de operationele gereedheid van het reddingstation en de staat van onderhoud van materieel en materiaal op het reddingstation, met inbegrip van het boothuis/bemanningsverblijf.
- Gezag aan boord van de reddingboot.
Tijdens acties, oefeningen en andere vaartochten is de (plaatsvervangend) schipper aan boord verantwoordelijk voor de veiligheid van schip, bemanning en passagiers. De schipper zorgt voor voldoende bekwame bemanningsleden, verdeelt taken en neemt besluiten.

Taken en bevoegdheden schipper

- Is op de hoogte van de inhoud van de leidraad voor reddingstations, de boordboeken, instructieboek en OPPLAN SAR, het handboek voor bemanningsleden KNRM, het handboek redding en opsporing op zee (IAMSAR, deel III) en de reglementen die op zee en in de binnenwateren van toepassing zijn.
- Zorgt ervoor dat de bemanning geoefend is door het geregeld houden van oefeningen (ook 's nachts). Het tijdstip van de oefeningen wordt gemeld aan de PICie.
- Draagt zorg voor een goede introductie, opleiding en inzet van nieuwe vrijwilligers.
- Houdt de motivatie op peil door regelmatig te oefenen. Hij zorgt voor een goede voorbereiding van oefeningen en geeft bemanningsleden gelegenheid om noodzakelijke oefeningen ook zelf voor te bereiden en uit te voeren.
- Onderhoudt nauw contact met de PICie en de technisch en OD-inspecteur.
- Mag, na overleg met de PICie, bepaalde taken overdragen aan de motordrijver; de schipper blijft echter verantwoordelijk.
- Draagt zorg voor diverse rapportages (zie hoofdstuk 8: Operationele en financiële rapportages).
- Delegeert zoveel mogelijk. Vrijwilligers dragen graag verantwoordelijkheid en kennis vergaren en ervaringen opdoen geven plezier in het werk.

- Is en blijft op de hoogte van het gebied waar de reddingboot operationeel is.
- Zorgt voor het bijhouden van elektronische navigatieapparatuur en zeekaarten.
- Is vertrouwd met de werking en de bediening van alle navigatie- en communicatie-apparatuur en alle overige instrumenten aan boord.

4.1.2.2 Motordrijver

De motordrijver zorgt voor onderhoud van de motoren van de boot, de elektrische installatie, de hydraulische installatie en dat deel van de inventaris dat betrekking heeft op de motorkamer(s) van de op het reddingstation geplaatste reddingboot/-boten.

Taken en bevoegdheden motordrijver

- Zorgt ervoor dat de motorinstallatie op ieder moment bedrijfsklaar is.
- Voert onderhoud en kleine reparaties uit aan de boot.
- Onderhoudt contact met de technisch inspecteur en neemt samen met de schipper initiatieven om in overleg zaken te verbeteren.
- Meldt storingen aan motoren en/of aan de elektrische installatie direct aan schipper en de PICie.

4.1.2.3 Opstapper

De opstapper aan boord van de reddingboot zorgt voor een adequate uitvoering van alle opgedragen taken. De opstapper verleent hulp waar nodig aan boord. Hij heeft de mogelijkheid zich in bepaalde taken te specialiseren. Hij assisteert aan de wal waar nodig.

Taken en bevoegdheden opstapper:

- Draagt zorg voor het op peil zijn van zijn oefenvaardigheid.
- Is op de hoogte van de werking van de systemen aan boord van de reddingboot.
- Helpt mee aan het onderhoud van materieel/materiaal en boothuis/bemanningsverblijf.
- Meldt de schipper/secretaris/ploegleider onvolkomenheden die hij waarneemt.

4.1.3. Kusthulpverleningsploeg

De kusthulpverleningsploeg (KHV-ploeg) bestaat uit: ploegleider, chauffeurs (KHV-voertuig en/of lanceervoertuig) en helpers aan de wal. De KHV-ploeg staat onder leiding van de ploegleider.

4.1.3.1 Ploegleider

De ploegleider zorgt ervoor dat KHV-voertuig, lanceervoertuig, boothuis/bemanningsverblijf en inventaris in goede staat zijn en dat de voertuigen op ieder moment gereed zijn om uit te rukken. Daarnaast is de ploegleider de leidinggevende van de KHV-ploeg tijdens de inzet van het KHV-voertuig.

Taken en bevoegdheden ploegleider:

- Waarborgt de veiligheid tijdens oefeningen en hulpverleningsacties.
- Zorgt bij afwezigheid voor een gekwalificeerde vervanger.
- Leidt voldoende bekwame chauffeurs op die in bezit zijn van de nodige rijbewijzen.
- Heeft kennis van het gehele inzetgebied (strand, duin, op- en afritten, aanrijdpunten, ambulances en andere hulpverleners).
- Onderhoudt contacten met andere lokale hulpverleners (samen met schipper en secretaris).
- Spreekt, indien nodig, de chauffeurs aan op hun verantwoordelijkheden.
- Is op de hoogte van noodzakelijke vergunningen om in het werkgebied te opereren.
- Zorgt voor de uitvoering van het eerstelijns onderhoud aan KHV-voertuig, lanceervoertuig, boothuis/bemanningsverblijf en inventaris.
- Meldt direct eventuele gebreken aan schipper en de PICie.

4.1.3.2 Chauffeur

De chauffeur KHV-voertuig bestuurt het KHV-voertuig om mens en materiaal te vervoeren. De chauffeur lanceervoertuig draagt zorg voor het transport van de reddingboot naar en van de lanceerlocatie en het lanceren en oppakken van de reddingboot.

Taken en bevoegdheden chauffeur

- Draagt zorg voor het veilig vervoeren van mens en materiaal.
- Neemt regelmatig deel aan oefeningen.
- Pleegt eerstelijns onderhoud aan KHV-voertuig, tractor, lanceervoertuig of bootwagen.
- Helpt mee aan onderhoud van reddingboot, materiaal en boothuis/bemanningsverblijf.
- Meldt de ploegleider/schipper/secretaris onvolkomenheden die hij waarneemt.

4.1.3.3 Helper aan de wal

De helper aan de wal assisteert bij inzet van het KHV-voertuig en/of reddingboot. Bij het transport, lanceren en aanlanden van de reddingboot houdt de helper aan de wal met name de veiligheid in het oog. Daarnaast is de helper aan de wal inzetbaar voor overige waltaken.

Taken en bevoegdheden helper aan de wal

- Neemt regelmatig deel aan oefeningen.
- Helpt mee aan het onderhoud van materieel/materiaal en boothuis/bemanningsverblijf.
- Meldt de ploegleider/schipper/secretaris onvolkomenheden die hij waarneemt.

4.2 Aanstelling vrijwilligers op reddingstations

4.2.1 Eisen aan vrijwilligers

De KNRM stelt eisen aan leeftijd, gezondheid en beschikbaarheid van vrijwilligers.

- Leeftijd: bij aanmelding tussen de 18 en 40 jaar. De leeftijdsgrenzen hebben te maken met verantwoordelijkheid en risico's die varen op snelle boten met zich meebrengen. Daarom is de maximumleeftijd voor het varen op snelle boten gesteld op 55 jaar.
- Gezondheid: voor het varen op snelle reddingboten dienen bemanningsleden over een goede gezondheid te beschikken en worden conform het KNRM-keuringsbeleid door de medisch adviseur (MA) gekeurd.
- Bij een alarmering moet de reddingboot en/of het KHV-voertuig binnen maximaal 15 minuten kunnen uitrukken. Dat betekent dat een vrijwilliger nabij het boothuis woont en/of werkt en binnen de gestelde tijd (10 minuten) aanwezig kan zijn.
- Een bemanningslid moet beschikbaar zijn en moet de gelegenheid van de werkgever krijgen om zich gedurende werktijd in te zetten voor reddingactiviteiten.
- De vrijwilliger van de KNRM moet de steun genieten van het thuisfront.

4.2.2 Aanstelling vrijwilligers

- Voordat een vrijwilliger wordt ingeschreven als aankomend opstapper of helper aan de wal, draait hij ongeveer drie maanden mee op proef. In die periode volgt hij een introductieprogramma op het reddingstation en mag hij meevaren en/of meerijden tijdens oefeningen.
- De schipper beoordeelt in samenspraak met de stationsbemanning het functioneren in teamverband.
- In geval van een positieve beoordeling stelt de PICie betrokkene(n) aan als aankomend opstapper of als helper aan de wal. Hiertoe meldt de secretaris hem via een mutatieformulier met kopieën van relevante diploma's aan bij de directie. De nieuwe vrijwilliger ontvangt van het hoofdkantoor een keuringsformulier dat hij moet invullen en aan de MA moet opsturen.
- Na medische goedkeuring ontvangt hij van het hoofdkantoor de aanstelling als aankomend opstapper of als helper aan de wal. Het nieuwe lid ontvangt een pager en kleding.
- Bij het verstrekken van de pager krijgt de aankomend opstapper of helper aan de wal te horen wanneer hij wel of niet mee kan met reddingacties. De schipper of schipper en ploegleider neemt/nemen die beslissing.
- Gedurende de opleiding op het reddingstation wordt bij voorkeur aan de nieuwe vrijwilliger een ervaren vrijwilliger als mentor gekoppeld.

4.2.3 Opleiding aankomend opstapper

De verplichte opleidingen van de aankomend opstapper bestaan uit:

Na een jaar:

- Helicopter Underwater Escape Training (HUET) en Brandbestrijding.

Binnen drie jaar:

- EHBO;
- Marcom-A of -B (afhankelijk van type schip);
- bij voorkeur klein vaarbewijs;
- paspoort voor Schotland (proef van bekwaamheid onder verantwoordelijkheid van het station).

Na maximaal drie jaar:

- SAR Craft Operations Schotland (na voldoende ervaring op station en het behalen van de minimale theoretische cursussen);
- na voordracht voor Schotland plant het hoofdkantoor een medische keuring en een instructiedag varen met snelle rubberboten (RIB's) op een reddingstation in Nederland.

Voor alle te volgen KNRM-opleidingen kunt u de KNRM-opleidingscatalogus raadplegen.

4.2.4 Aanstelling opstapper

Na het behalen van de SAR Craft Operations in Schotland stelt de PICie betrokkene aan als opstapper. In overleg met de OD-inspecteur wordt de opstapper door de PICie aangemeld voor de diverse opleidingen.

4.2.5 Opleiding helper aan de wal

De helpers aan de wal krijgen op het reddingstation een opleiding voor alle waltaken. Chauffeurs krijgen specifieke opleidingen voor het besturen van KHV-voertuig of lanceervoertuig. In overleg met de OD-inspecteur wordt de helper aan de wal door de PICie aangemeld voor de diverse opleidingen. De helper aan de wal moet binnen drie jaar de opleidingen EHBO en eventueel Marcom-B halen.

4.2.6 Maximumleeftijd vrijwilligers

De maximumleeftijd van vrijwilligers voor het varen op snelle boten is 55 jaar. Aan het einde van het jaar waarin iemand 55 jaar wordt, neemt hij afscheid van het varende bedrijf. In uitzonderingsgevallen kan een jaar dispensatie worden verleend door de directie. Tot het einde van hun varende inzet worden de schippers en bemanningsleden geacht aan alle oefeningen - ook de vierjaarlijkse oefening bij de maritieme trainingscentra - mee te doen. De maximumleeftijd voor walpersoneel en PICie-leden is 70 jaar.

4.3 Rechten en plichten vrijwilligers

4.3.1 Medische geschiktheid

Vrijwilligers die operationele taken uitvoeren moeten bij hun indiensttreding een medische vragenlijst invullen. Op grond hiervan neemt de MA van de KNRM een besluit over de medische geschiktheid. Voorafgaand aan de SAR Craft Operations course moeten de deelnemers medisch gekeurd worden. Deze keuring vindt plaats bij een Sport Medisch Adviescentra (SMA) en is op kosten van de KNRM. Alle varende bemanningsleden van 45 jaar of ouder worden eens per twee jaar verplicht gekeurd. De keuringen vinden plaats bij de dichtstbijzijnde SMA en zijn op kosten van de KNRM. De mensen van 45 jaar of ouder van de walploegen kunnen zich op uitnodiging vrijwillig aanmelden voor een keuring, eveneens voor rekening van de KNRM. Tussentijdse medische klachten die de operationele inzet belemmeren, moeten gemeld worden aan de schipper en/of secretaris. Zij kunnen aangeven hoe te handelen en toezien op de melding aan de MA. De MA bepaalt in overleg met betrokkene of en wanneer hij weer ingezet mag worden en geeft zijn bevindingen ook door aan de secretaris.

Voor alle keuringen geldt dat de resultaten beoordeeld worden door de MA. Hij bepaalt of iemand medisch geschikt is.

4.3.2 Kledingverstrekking

De KNRM verstrekt kleding aan de vrijwilligers op het station. Verstrekking en vervanging van werkkleding gebeurt op initiatief van de PICie in overleg met de OD-inspecteur.

4.3.3 Fitnessregeling

De KNRM stimuleert alle leden van de stationsbemanning om hun lichamelijke conditie op peil te houden. Dit met het oog op de lichamelijke belasting bij het varen met reddingboten. Hiervoor kan de PICie lokaal afspraken maken met een sportschool. De KNRM vergoedt bij voldoende deelname de kosten voor de fitnessstraining.

4.3.4 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik

Vrijwilligers die alcohol, drugs of medicijnen gebruiken die invloed hebben op de reactiesnelheid, mogen niet deelnemen aan een actie of oefening. Het gebruik van alcoholhoudende drank aan boord van een reddingboot en op een voertuig is verboden. Net als andere hulpverleningsorganisaties bevindt de KNRM zich in een positie waarbij het signaleren door derden van drankgebruik op of in de nabijheid van het materieel schadelijk is voor het imago van de KNRM. De PICie is alert op het gebruik van alcohol in het bemanningsverblijf en is bevoegd om gedragsregels over het gebruik van alcoholhoudende dranken op te stellen. In alle gevallen moeten er afspraken worden gemaakt over het alcoholgebruik. Uitgangspunt hierbij is dat het reddingstation operationeel inzetbaar blijft.

4.3.5 Rookbeleid

Het is niet toegestaan te roken in bemanningsverblijf, boothuis, op een open boot of in het stuurhuis.

4.3.6 Snelheid in het verkeer

Iedereen moet zich houden aan de regels van de wegenverkeerswet. Ook na alarmering van reddingboot of KHV-voertuig gelden de maximumsnelheid en de overige verkeersregels.

4.3.7 Bemanningskaart

Alle vrijwilligers op een reddingstation krijgen een bemanningskaart die bevestigd kan worden achter de autoruit. De bemanningskaart geeft geen enkel recht om te parkeren op plaatsen die niet als parkeerplaats dienen. Tijdens het parkeren bij het reddingstation moet de bemanningskaart zichtbaar achter de voorruit liggen.

4.4 Financiële regelingen voor vrijwilligers

4.4.1 Aanhoudpremie

Als blijk van waardering voor getoonde inzet, verstrekt de KNRM jaarlijks een aanhoudpremie aan de vrijwilligers. De aanhoudpremie bedraagt maximaal 25 euro per maand. Het gehele jaarlijkse bedrag van maximaal 300 euro wordt in december uitbetaald. Het staat een vrijwilliger vrij de aanhoudpremie niet te incasseren. De PICie heeft de bevoegdheid, naar rato van inspanning en/of betrokkenheid, de aanhoudpremie geheel of gedeeltelijk toe te kennen. Leden van de PICie, vrijwilligers in hun proeftijd en leden van de RvT komen niet in aanmerking voor de aanhoudpremie.

4.4.2 Uurvergoedingen

Vrijwilligers kunnen een onkostenvergoeding indienen voor alle gemaakte uren voor de KNRM bij reddingacties en hulpverleningen, oefeningen en overige werkzaamheden. Deze onkostenvergoeding is 1,25 euro per uur. Urenformulieren voor het eenvoudig bijhouden van de onkostenvergoedingen zijn via het hoofdkantoor van de KNRM te verkrijgen. Deze formulieren kunnen meegestuurd worden met de driemaandelijke financiële verantwoording. De gemaakte uren mogen afgerond worden. De uitbetaalde uurvergoeding moet in de gemeenschappelijke bemanningspot worden gestopt, waarvan de administratie bij het reddingstation berust. De inhoud is niet van de KNRM. De bemanning bepaalt welke bestemming wordt gegeven aan het geld in de bemanningspot.

4.4.3 Loonderving

Loonderving is mogelijk als een werkgever van een vrijwilliger niet zonder looncompensatie in werktijd diensten voor de KNRM kan laten verrichten. Omdat het een dienst voor een reddingboot betreft, moet het uurtarief door de werkgever op BTW-nultarief aan de PICie gefactureerd worden.

Aanspraak maken op loonderving kan alleen als vooraf overeengekomen wordt dat een werkgever van een vrijwilliger in aanmerking komt voor de loondervingregeling.

4.4.4 Overige financiële regelingen

- Bij reizen in het belang van de KNRM vergoedt de KNRM reiskosten, maaltijden en overnachtingen.
- Alle cursussen in het belang van de KNRM worden door de KNRM vergoed, inclusief examengeld, boeken en reisgeld.
- De KNRM biedt vrijwilligers een reiskostenvergoeding van 0,30 eurocent per kilometer (peildatum 1 januari 2009). Voor de actuele vergoeding zie www.mijnknrm.nl.
- Een vaste telefoonkostenvergoeding à 10 euro per maand geldt, indien gewenst, voor schippers, ploegleiders en leden van de PICie indien zij geen beschikking hebben over een mobiele telefoon van de KNRM.
- Per jaar mag per deelnemer 40 euro worden uitgegeven aan een bijeenkomst of feestje ten behoeve van de bemanning. De vergoeding geldt voor zowel de vrijwilligers van het station, inclusief de PICie, als voor hun partners.
- De secretaris krijgt indien gewenst een vaste onkostenvergoeding van 300 euro per jaar, dit is inclusief telefoonkostenvergoeding.

4.5 Overige regelingen

4.5.1 Verzekeringen

Wanneer tijdens werkzaamheden of onderweg naar werkzaamheden voor de KNRM een ongeval plaatsvindt, is het de bedoeling dat de vrijwilligers en beroepskrachten een beroep op hun eigen

ziektelkostenverzekering doen. Voor gevallen waarin een ongeval blijvende invaliditeit of de dood tot gevolg heeft, is er een door de KNRM afgesloten ongevallenverzekering voor alle vrijwilligers, beroepskrachten en meevarende hulpverleners:

- 200.000 euro verzekerd kapitaal ingeval van overlijden ten gevolge van een ongeval;
- 350.000 euro maximaal verzekerd kapitaal in het geval van blijvende invaliditeit ten gevolge van een ongeval.

In het laatste geval betekent dit een uitkering van 350.000 euro als 100% invaliditeit is vastgesteld. Bij gedeeltelijke invaliditeit is het bedrag van de uitkering lager, in overeenstemming met het invaliditeitspercentage.

Deze verzekering geeft dekking tijdens deelname aan werkzaamheden en activiteiten ten behoeve van de KNRM, inclusief het komen en gaan naar plaatsen waar de activiteiten plaatsvinden. Afschriften van polissen zijn via het hoofdkantoor verkrijgbaar.

4.5.2 Mededeling aan eigen verzekering

Het is van belang dat iedere medewerker van de KNRM in de eigen verzekeringspolissen voor ziektekostenverzekering, ongevallenverzekering en levensverzekering nagaat of hierin geen uitsluiting voor het meevaren met reddingboten of iets in dergelijke termen is opgenomen. Is dit het geval, dan dient men met de verzekeringsmaatschappij de aanvulling of aanpassing van de polisvoorwaarden te regelen.

4.5.3 Tijdelijke arbeidsongeschiktheid bij vrijwilligers

In gevallen waarbij door ziekte of ongeval vanwege werkzaamheden voor de KNRM een tijdelijke arbeidsongeschiktheid optreedt, draagt de KNRM eigen risico. KNRM heeft hiervoor dus geen verzekeringen afgesloten. Eventuele aanvullingen op het salaris (ziektelgelduitkering) of uitkeringen worden in onderling overleg geregeld. Voor zowel mensen in loondienst als zelfstandigen gaat de KNRM uit van een maximumsalaris van 50.000 euro per jaar.

4.5.4 Ondersteuning aan (weduwen van) oud-redders

Verzoeken voor ondersteuning aan (weduwen van) oud-redders die in financiële moeilijkheden verkeren, moeten ingediend worden door de PICie's bij het hoofdkantoor van de KNRM. Hierbij moeten de zo volledig mogelijke gegevens van de financiële positie van de betrokkenen overlegd worden. Als regel zal de KNRM deze verzoeken doorzenden naar de Stichting Helden der Zee - Fonds Dorus Rijkers.

4.5.5 Onderscheidingen

De KNRM kent een aantal verschillende onderscheidingen toe:

- de bronzen draagmedaille met bijbehorend getuigschrift wordt verstrekt aan alle vrijwilligers van het reddingstation bij 25 jaar dienstverband, met uitzondering van de leden van de PICie;
- de zilveren draagmedaille met bijbehorend getuigschrift wordt verstrekt voor langdurige diensten aan mensen die 40 jaar in dienst zijn bij de KNRM, met uitzondering van de leden van de PICie;
- de bronzen legmedaille van de KNRM wordt verstrekt aan leden van de PICie die 25 jaar in dienst zijn;
- de zilveren legmedaille wordt verstrekt aan leden van de PICie na 40 jaar dienstverband;
- voor getoonde moed tijdens buitengewone reddingacties kan een medaille en/of een oorkonde worden toegekend. Een PICie kan hiervoor voordrachten doen aan de directie.

4.5.6 Vrijwilligersmedaille

Jaarlijks kent de Kanselarij der Nederlandse Orden de vrijwilligersmedailles toe. Criteria hiervoor zijn:

- aansluitend of met een onderbreking van ten hoogste twee maanden tien jaar in dienst zijn;
- in repressieve dienst, dus van helper aan de wal tot schipper, maar PICie-leden niet.

Voor elke vijf jaar extra wordt een jaarteken met bijbehorende oorkonde uitgereikt.

4.5.7 Stichting Helden der Zee – Fonds Dorus Rijkers

De Stichting Helden der Zee - Fonds Dorus Rijkers stelt aan (oud-)redders die voldoen aan onderstaande criteria, een kerstpakket beschikbaar. Daarnaast verstrekt zij ook uitkeringen aan oud-redders. Het bestuur van de stichting beoordeelt aanvragen die de KNRM doet voor een uitkering en/of kerstpakket. Criteria waaraan minimaal voldaan moet worden om in aanmerking te komen voor een kerstpakket zijn:

- het bereiken van de 60-jarige leeftijd;
- minimaal vijf jaar in dienst;
- minimaal vijf geredden als bemanningslid of lid van de walploeg.

Alleen zeevarende oud-redders of hun weduwen kunnen een uitkering krijgen. Er kan geen uitkering worden aangevraagd met terugwerkende kracht.

5. OPERATIONEEL

5.1 Algemeen

5.1.1 Werkgebied

Het werkgebied van de KNRM is in principe gelijk aan het maritieme werkgebied van de Nederlandse Kustwacht, namelijk de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ) en de ruime binnenwateren: het IJsselmeer, de Randmeren en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen. Zie voor de juiste omschrijving van het werkgebied het OPPLAN SAR (Operationeel Plan SAR) van de Nederlandse Kustwacht, dat op elk reddingstation aanwezig is. Er bestaat geen bezwaar om na een verzoek om hulpverlening in samenspraak met de Nederlandse Kustwacht ook incidenteel buiten dit gebied te opereren.

5.1.2 Wachtfunctionaris en woordvoerder

Een wachtfunctionaris van de KNRM is 24 uur per dag beschikbaar voor de reddingstations. Bij alle zaken die de operationele inzetbaarheid van het reddingstation beïnvloeden en bij alle incidenten of twijfel over een inzet, dient het reddingstation contact op te nemen met de wachtfunctionaris. Ook is de wachtfunctionaris buiten kantoor tijden het eerste aanspreekpunt voor de reddingstations. Het KWC houdt de wachtfunctionaris op de hoogte van de operationele inzet van de reddingstations.

Een medewerker van de afdeling C&F is 24 uur per dag beschikbaar als woordvoerder voor contacten met de media.

In het Weeknieuws via mijnknrm.nl staan namen en telefoonnummers van de dienstdoende wachtfunctionaris en woordvoerder. Het standaard telefoonnummer van de wachtfunctionaris is: 0653 67 47 23. Van de woordvoerder is dit: 0620 57 29 79.

5.1.3 Bereikbaarheid

Medewerkers van het KNRM-hoofdkantoor zijn op werkdagen telefonisch bereikbaar van 8.00 uur tot 17.00 uur. Zij staan in de KNRM-telefoongids vermeld met hun (rechtstreekse) telefoonnummers en eventuele mobiele nummers. Buiten de vermelde kantooruren wordt de telefoon van de KNRM door de boodschappendienst waargenomen. Ook dan zijn wachtfunctionaris en woordvoerder beschikbaar voor de beantwoording van vragen of voor hulp bij de oplossing van een probleem.

5.2 Bezetting reddingstation

Het reddingstation is 365 dagen per jaar, 24 uur per dag operationeel inzetbaar. Dit houdt in dat voortdurend voldoende bemanningsleden beschikbaar moeten zijn voor de reddingboot, en indien aanwezig, het lanceervoertuig en KHV-voertuig. De reddingstations zijn vrij in het regelen van deze waarborg. Als hulpmiddel biedt de KNRM hiervoor via mijnknrm.nl het interactieve beschikbaarheid-schema ASK aan.

De schipper of zijn vervanger moet voortdurend op de hoogte zijn van de beschikbaarheid van bemanningsleden. Bij ziekte of ongeval van een bemanningslid moeten de schipper en de secretaris van de PICie zo snel mogelijk op de hoogte worden gebracht door het bemanningslid. Als het gaat om een beroepsschipper moet ook het hoofdkantoor zo snel mogelijk ingelicht worden via de OD-inspecteur of wachtfunctionaris. Bij afwezigheid van de schipper door ziekte of vakantie wordt aan de OD-inspecteur en aan de secretaris gemeld wie zijn vervanger is.

Als er bijzondere gebeurtenissen op het reddingstation zijn, overlegt de PICie met de OD-inspecteur over de beschikbaarheid van een reddingboot. Eventueel kan een beroep op een buurstation worden gedaan. Wanneer een reddingstation wegens reparatie van het materieel of andere oorzaken tijdelijk uit dienst is, moet dit direct door de schipper of PICie worden gemeld aan de wachtfunctionaris van de KNRM, het KWC, de buurstations en aan plaatselijke autoriteiten en organisaties. Dit geldt ook voor een zeeverkeerspost, als deze aanwezig is.

5.3 Operationele inzet

De inzet van een reddingboot moet altijd verantwoord zijn. Weersomstandigheden kunnen een beperkende factor zijn.

5.3.1 Uitvaren

Reddingboten moeten altijd uitvaren bij:

- alarmering door het KWC of de GMK;
- noodseinen;
- meldingen dat vaartuigen of personen in moeilijkheden zijn of kunnen komen;

- meldingen dat vaartuigen of personen vermist zijn;
- meldingen die zo vaag zijn dat nader onderzoek noodzakelijk is.

Bij meldingen door anderen dan KWC of GMK moet er altijd overleg zijn met het KWC over de te starten actie en moet er verzocht worden om het alarmeren van de bemanning. Bij uitvaren moeten het KWC, de GMK en de PICie altijd ingelicht worden.

Bij twijfel over de juistheid van een noodbericht of een verzoek om assistentie, zal de reddingboot worden ingezet. Uitgangspunt hierbij is: liever eenmaal teveel dan eenmaal te weinig.

Bij het uitvaren onder zeer slechte weersomstandigheden of andere risicovolle omstandigheden, geldt dat zowel de PICie als de schipper het verantwoord moeten vinden uit te varen. Als één van beide het niet verantwoord acht, wordt niet gevaren. Het is van belang dat de PICie goed op de hoogte is van omstandigheden die een gevaar op kunnen leveren voor de levens van bemanningen. De KNRM-wachtfunctionaris kan hierover desgevraagd advies geven. Contact met de wachtfunctionaris tijdens en na een actie onder zware omstandigheden is niet noodzakelijk maar wordt wel gewaardeerd.

5.3.2 Redding en hulpverlening

Reddingboten verlenen hulp aan personen en dieren die in nood verkeren of dreigen te raken. In sommige gevallen gebeurt dit door middel van het vlottrekken of slepen van het vaartuig waarop de personen zich bevinden. Het is belangrijk dat dit veilig en verantwoord gebeurt, binnen de operationele capaciteit van de bemanning en de reddingboot. Ook moeten de regels van het convenant met de bergers in acht genomen worden (zie ook: paragraaf 5.8.3 Samenwerking met bergers).

Bij reddingen/hulpverleningen houdt de PICie zich zo nodig bezig met de plaatselijke leiding aan de wal.

5.3.3 In geval van een noodsein

Heeft een vaartuig een noodsein gegeven, dan zal de bemanning van de reddingboot altijd bij het vaartuig moeten informeren wat er aan de hand is, ook al lijkt alles in orde. Er kan een ongeval aan boord gebeurd zijn.

5.3.4 Zoekacties

Zoekacties moeten zo lang mogelijk voortgezet worden. Het KWC kan over het algemeen redelijk bepalen wat de grenzen hiervoor zijn, zowel wat betreft het zoekgebied als de zoektijd. De KNRM behoudt altijd een eigen verantwoordelijkheid. Bij twijfel moet het zoeken doorgaan. Dit uiteraard in goed overleg met het KWC.

5.3.5 Slepen

Een reddingboot is geen sleepboot. De beting van een reddingboot staat niet op het lateraalpunt, zoals bij een sleepboot, maar veel verder naar achteren. De aanwezigheid van een beting biedt een reddingboot wel de mogelijkheid een ander vaartuig te slepen, maar kent zwaarwegende technische en nautische beperkingen. De bemanning moet zich onder alle omstandigheden van die beperkingen bewust zijn.

Een reddingboot is in de eerste plaats bedoeld voor het redden van mensen en dieren. Kan een mogelijk ongeval of gevaar worden voorkomen door een vaartuig met opvarenden weg te slepen en is er geen bergingsvaartuig binnen redelijke tijd beschikbaar, dan is de reddingboot hiertoe in principe het aangewezen middel. Vooraf aan het slepen moet de bemanning van de reddingboot nagaan of het verantwoord is. Wat zijn de weer- en zeeomstandigheden, hoe groot en zwaar is het te slepen vaartuig en - indien nodig - hoe vast ligt het vaartuig? Alleen als alle afwegingen positief zijn en er voldaan wordt aan de voorwaarden in het convenant met de bergers (zie bijlage 3), is het de reddingboot toegestaan te slepen. Zo niet, dan moet de reddingboot zich beperken tot het in veiligheid brengen van de opvarenden.

Als er daadwerkelijk levensgevaar dreigt voor de opvarenden en het wegslepen van een vaartuig met opvarenden de enige oplossing is, moet de bemanning van de reddingboot op verantwoorde wijze en met oog voor de eigen veiligheid alle pogingen hiertoe ondernemen.

5.3.6 Inzet kusthulpverleningsploeg

Taakstelling KHV-ploeg:

- ondersteuning aan de reddingboten bij acties, oefeningen, demonstraties en dergelijke;
- houden van zoekacties en hulpverlening in de kuststrook, rechtstreeks door het KWC aangestuurd;

- ondersteuning aan ketenpartners bij hulpverlening op/in moeilijk begaanbaar terrein (strand/duin) en andere plaatsen.

5.3.7 Behandeling schipbreukelingen/drenkelingen

Als schipbreukelingen of drenkelingen aan land worden gebracht, bemiddelt de ploegleider en/of PICie bij de verdere afhandeling. Voeding, kleding, medische verzorging en onderdak zijn meestal de meest urgente zaken. De kosten hiervoor kunnen door de KNRM worden gedragen.

Het aan land komen van schipbreukelingen of drenkelingen moet doorgegeven worden aan het KWC. Het KWC op haar beurt informeert instanties als de Koninklijke Marechaussee en de Douane.

5.3.8 Hulp-aan-derdenregeling

De KNRM verleent haar diensten kosteloos. Om te voorkomen dat misbruik wordt gemaakt van dit principe, is een 'hulp-aan-derdenregeling' in het leven geroepen. Bij hulp aan derden is er geen onmiddellijk gevaar voor degene die om hulp vraagt.

In geval van hulp aan derden rekent de KNRM 50 eurocent per pk per uur en 25 euro per bemanningslid per uur. Deze kosten worden door het hoofdkantoor gedeclareerd.

Hulp aan derden wordt alleen verleend als:

- derden erom vragen;
- binnen redelijke en verantwoorde termijn geen commerciële bedrijven beschikbaar zijn;
- de bemanning bereid is het werk te doen en
- als de KNRM-wachtfunctionaris en de PICie akkoord zijn.

Bij haastklussen is het vooraf niet altijd mogelijk om duidelijke uitspraken te krijgen over de aard van de hulpverlening. Het is noodzakelijk dat de schipper naar eigen inzicht handelt. Als schipper, wachtfunctionaris en PICie van mening zijn dat er geen sprake is van kosteloze hulpverlening, moet degene die de hulp krijgt aangeboden, hier vooraf van op de hoogte gebracht worden.

Hulp aan derden is geen:

- redding;
- hulpverlening door tussenkomst van het KWC, GMK of een andere officiële instantie;
- andere actie die door de directie, inspectie, wachtfunctionaris, PICie of schipper als hulpverlening wordt gekenmerkt.

Alle andere hulp kan als hulp aan derden worden aangemerkt.

5.4 Veiligheid

Veiligheid heeft bij elke oefening en actie prioriteit. Het is de plicht van iedereen om elkaar en de schipper te wijzen op onveilige situaties aan boord of aan het materieel. Voorop staat dat de bemanning heelhuids terugkeert. Veiligheid begint bij duidelijkheid over ieders taak en verantwoordelijkheid en zijn geoefendheid. Orde en netheid aan boord zijn van het grootste belang, bijvoorbeeld bij het kunnen signaleren van zaken die niet in orde zijn. Dit geldt ook voor beheer en inrichting van het boothuis en/of bemanningsverblijf.

5.4.1 Veiligheid aan boord

De schipper is verantwoordelijk voor de veiligheid van bemanningsleden, eventuele passagiers en de reddingboot zelf. Voor beslissingen rondom de veiligheid is de schipper eveneens verantwoordelijk. Tijdens slecht weer zorgt de schipper ervoor dat bij oefeningen en acties de reddingboot volledig bemand is en dat iedereen verzekerd is van een zitplaats inclusief veiligheidsgordel. Onderbemanning beperkt de mogelijkheden van de reddingboot. Zwangere vrouwen en zieken mogen niet meevaren als bemanning op een reddingboot.

5.4.2 Overlevingspakken en reddingvesten

Bemanningsleden hebben de beschikking over een overlevingspak met reddingvest, waaraan een (flits)lamp en een fluit zijn bevestigd. Het overlevingspak heeft twee dag- en nachtsignalen en een voorziening waaraan een veiligheidsslijn kan worden vastgehaakt. Het overlevingspak met reddingvest moet gedragen worden tijdens acties, oefeningen en demonstraties:

- altijd op (half)open Rigid Inflatable Boats (RIB's);
- in geval van te water gaan, zowel vanaf een boot als vanaf het strand;
- op reddingboten met een gesloten stuurhuis beslist de schipper of het overlevingspak en/of reddingvest wel of niet gedragen wordt. Er moet altijd voor ieder bemanningslid een overlevingspak met reddingvest aan boord zijn. Minimaal één bemanningslid is gekleed in overlevingspak met reddingvest.

Let op: bij buitenluchtemperatures hoger dan 27°C kan in combinatie met een gesloten overlevingspak hittestuwing ontstaan. Dit kan leiden tot gezondheidsproblemen.

Tijdens oefeningen kan alleen in overleg met de PICie van de verplichting tot dragen van een overlevingspak worden afgeweken. Het dragen van het reddingvest blijft verplicht.

Tijdens acties bij buitenluchtemperatures hoger dan 27°C moet de bemanning extra alert zijn op mogelijke hittestuwing.

Het onderhoud van de overlevingspakken staat beschreven in het handboek voor bemanningsleden KNRM.

5.4.3 Veiligheid tijdens het rijden met reddingmaterieel

Om ongelukken te voorkomen bij het vervoer van aan de wal gestationeerde reddingboten en tijdens manoeuvres van bootwagens, tractor of KHV-voertuig op het strand, moeten de volgende voorschriften strikt worden opgevolgd:

- tijdens het vervoer van de reddingboot of van de lege bootwagen moet de bemanning zo veel mogelijk rondom bootwagen, tractor en KHV-voertuig lopen om het publiek op veilige afstand te houden. Een hogere snelheid dan stapvoets is alleen mogelijk als de route voor de bestuurder overzichtelijk is en als er weinig publiek is. Bij hogere snelheid is er uiteraard geen gelegenheid om mee te lopen;
- meerijden door bemanningsleden aan de buitenkant van de tractor is niet toegestaan. Passagiers mogen ook niet meerijden op reddingboot en trekkend voertuig;
- tijdens het klaarmaken voor het lanceren en het na de tocht weer binnenhalen van de reddingboot, moet het publiek op veilige afstand gehouden worden. Dit geldt vooral tijdens het op het strand trekken van de reddingboot en helemaal bij het gebruik van sleepdraden. Omdat een sleepdraad kan breken en daardoor kan wegslaan, moeten belangstellenden altijd buiten de gevaarzone blijven. De ploegleider is verantwoordelijk voor de veiligheid;
- het vooruit invaren van de reddingboot in een bootwagen is niet toegestaan. Als de veiligheid gegarandeerd is, kan gekozen worden voor achteruit invaren;
- bij een oefening of actie waarbij veel publiek verwacht wordt, kan de plaatselijke politie vooraf ingelicht worden om de veiligheid te garanderen. Op veel plaatsen kunnen ook afspraken gemaakt worden met de plaatselijke reddingsbrigade;
- de chauffeur van het KHV-voertuig is verantwoordelijk voor zijn rijgedrag. Hij moet zich houden aan alle geldende verkeersregels, verordeningen in geldende APV's en/of vermeldingen op de verkregen machtigingen.

5.4.4 Vuurwerk

Op het reddingstation is ernstvuurwerk aanwezig. Dit vuurwerk bestaat uit de volgende elementen:

- dag-/nachtsignalen, twee in elk overlevingspak;
- witte parachute-fakkels in luchtdichte doorzichtige hoezen, waarmee de fakkels in foedralen of houders zijn opgeslagen. Het aantal is in overeenstemming met het boottype;
- rode parachute-fakkels: op elke reddingboot twee stuks in luchtdichte hoezen in foedralen of houders.

Het vuurwerk kan alleen veilig gebruikt worden tijdens actie of oefening als de aangegeven uiterste gebruiksdatum niet verstreken is. Bij het afsteken van vuurwerk moeten het KWC en de GMK ingelicht worden; dit geldt zowel bij actie als bij oefening.

Een jaar voor het dag-/nachtsignaal zijn geldigheid verliest, wordt deze op het station met een groene band gemerkt. Dit betekent dat in het nog resterende jaar met het dag-/nachtsignaal moet worden geoefend. Voordat de uiterste gebruiksdatum is bereikt, dient het vuurwerk voor oefendoelen te zijn verbruikt. Vuurwerk dat over de datum heen is, moet ter vernietiging retour naar het hoofdkantoor.

De rode parachute-fakkels mogen nooit voor oefenen worden gebruikt. Deze mogen alleen afgeschoten worden als de reddingboot zelf of een eigen bemanningslid in problemen verkeert. In het boothuis is uitsluitend los vuurwerk opgeslagen in de verstrekte groene munitiekist voor het retourvuurwerk.

5.4.5 Veiligheidslijnen

Veiligheidslijnen zijn een onderdeel van de uitrusting. De schipper beslist op welk moment bemanningsleden bij werkzaamheden aan dek veiligheidslijnen moeten gebruiken. Opmerking: de buddylijnen op het overlevingspak zijn bedoeld om bij elkaar te kunnen blijven als bemanningsleden samen te water raken.

5.4.6 Waterdichte indeling reddingboot

De waterdichte indeling van de reddingboot moet tijdens de vaart gehandhaafd blijven. Toegangsluiken, waterdichte luiken/deuren en de stuurhuisdeur moeten tijdens tochten op zee gesloten zijn, zeker bij de kans op aanvaringen (mist), slecht weer en wanneer de reddingboot langs zij een ander schip moet gaan.

5.4.7 Sloten

Tijdens de vaart zijn alle aangebrachte sloten op deuren en luiken aan boord van reddingboten niet op slot.

5.4.8 Veiligheid bij helikopteroperaties

Bij oefeningen met helikopters mogen geen passagiers mee aan boord van de reddingboot, tenzij met expliciete toestemming van de secretaris van de PICie. Alleen KNRM-bemanningsleden die in bezit zijn van een geldig HUET-certificaat worden gehesen. Passagiers die geen KNRM-bemanningslid zijn, mogen nooit worden gehesen. Instructies voor het werken met een helikopter zijn opgenomen in de oefenbox op mijnknrm.nl.

5.4.9 Veiligheid bij duikoperaties

De KNRM biedt zelf geen duikwerkzaamheden aan, maar wordt wel eens gevraagd om als platform te dienen. Dit mag, mits de duiker, brandweer of (duik)bedrijf voldoende mensen - minimaal één stand-by duiker - bij zich heeft om voor de eigen veiligheid te zorgen.

5.4.10 Weersverwachting

Het is verstandig dat schippers en bemanningsleden de weersverwachting in de gaten houden, bijvoorbeeld via radio, tv of internet. Voor een actueel weerbericht kan door de schipper contact op worden genomen met de meteoroloog van Marinevliegkamp De Kooy: (0223) 65 89 79.

5.4.11 Ongevallen, incidenten en schade

Elk ongeval, incident of schadegeval moet onmiddellijk aan de PICie en de wachtfunctionaris gemeld worden. Het niet melden van incidenten, schade of ongevallen en de toedracht daarvan is verwijtbaar. De PICie stelt zich zo snel mogelijk ter plaatse op de hoogte en zorgt samen met de schipper voor een snelle en doeltreffende afhandeling en het invullen en verzenden van het incidentenrapport aan de OD.

5.5 Handboek crisissituatie

Op elk reddingstation moet een geactualiseerd *Handboek crisissituatie* aanwezig zijn. Belangrijk is dat er altijd een actuele lijst met waarschuwingsadressen van de bemanningsleden op het reddingstation aanwezig is.

5.6 Zeekaarten

Het hoofdkantoor verstuurt met regelmaat 'Berichten aan zeevarenden' (BAZ) naar de reddingstations. De schipper moet ervoor zorgen dat de voor het reddingstation van belang zijnde (elektronische) zeekaarten worden bijgewerkt.

5.7 Samenwerking met KWC

Het KWC en de KNRM zijn gerespecteerde partners van elkaar in de uitvoering van SAR- en maritieme hulpverlening. Het KWC heeft hierbij de operationele leiding. Bij meningsverschillen tussen het KWC en een reddingstation moet de KNRM-wachtfunctionaris op de hoogte worden gebracht. Het is verstandig om in geval van meningsverschillen een en ander zo snel mogelijk terug te koppelen aan de chef van de wacht van het KWC. Regelmatig is er overleg tussen het hoofd OD van de KNRM en het hoofd van de wachtdivisies van het KWC om geconstateerde problemen op te lossen en verbeteringen van de procedures te bewerkstelligen.

Tweemaal per jaar hebben directie en inspectie van de KNRM overleg met het KWC en andere bij de SAR betrokken (rijks)diensten; het zogenoemde POSO (Periodiek Operationeel SAR Overleg). Voorafgaand aan dit overleg krijgen secretarissen en schippers het verzoek om vragen en wensen over nautische zaken - zoals procedures en/of betonning - aan te geven. Ook nabespreking van incidenten is mogelijk.

5.8 Samenwerking met andere hulpverleningsinstanties

Bij de uitoefening van hun taak werken de reddingstations met regelmaat samen met andere hulpverleners. Denk aan schepen en vliegtuigen/helikopters van de Nederlandse Kustwacht, politie, KLPD (waterpolitie), Koninklijke Marechaussee, brandweer, ambulancediensten, reddingsbrigades, SOAD (Stichting Opsporings Apparatuur Drenkelingen) en particuliere bergers. Een goede onderlinge verstandhouding is hierbij een eerste vereiste. Collegiale contacten en constructief overleg op zowel directie-/inspectieniveau als op lokaal/regionaal niveau dragen hieraan bij.

5.8.1 Helikopterinzet/vliegtuiginzet

Assistentie van een helikopter of van een vliegtuig kan uitsluitend via het KWC worden aangevraagd. In principe oefent elk reddingstation eenmaal per jaar met een SAR-helikopter. Tevens doen reddingstations op verzoek van het KWC samen met het Kustwachtvliegtuig (zoek)oefeningen.

5.8.2 Samenwerking tijdens acties

Tijdens een actie op het water kan het nodig zijn om samen te werken met andere hulpverleners of particulieren. Het is daarom verstandig om zoveel mogelijk te oefenen met andere hulpverleners. Met de plaatselijke reddingsbrigade moet elk jaar een oefening gehouden worden, bij voorkeur voor aanvang van het zomerseizoen.

5.8.3 Samenwerking met bergers

De KNRM heeft een convenant gesloten met een aantal bergers (zie bijlage 3). Het doel van het convenant is in operationele zin eendrachtig samen te werken. Als een aangesloten berger opereert in het werkgebied van een reddingstation, verdient de naleving van het convenant de nodige aandacht. De PICie ondersteunt de schipper en bemanning bij de bepaling van de grenzen van het convenant en zorgt dat er regelmatig collegiaal overleg is tussen reddingstation en berger.

De operationele invulling van het convenant is als volgt:

als de reddingboot bij een vaartuig arriveert dat alleen assistentie nodig heeft in de vorm van slepen (zie ook paragraaf 5.3.5) of vlottrekken, er geen gevaar is voor de opvarenden,

- een sleepboot van een professioneel bergingsbedrijf ter plaatse, in zicht of binnen een half uur ter plaatse is;
- door een bergingsbedrijf een contract is gemaakt voor de berging,

kan de reddingboot de hulpverleningsactie overlaten aan de sleepboot/berger. De reddingboot kan desgewenst wel de opvarenden overnemen. Op verzoek van de berger kan de reddingboot altijd de helpende hand bieden.

Als een vaartuig is gestrand of met schade rondrijft, geen noodseinen zijn gezien of gegeven, het weer rustig is en de positie zodanig is dat deze geen gevaar voor de opvarenden en het vaartuig oplevert of kan gaan opleveren, behoort overleg met een plaatselijk en professioneel bergingsbedrijf tot de mogelijkheden om te bepalen wie wat gaat doen. Hierbij moet verstandig omgegaan worden met de belangen van de KNRM. Iedereen verwacht dat de KNRM vaart of uitrukt bij een serieuze melding.

Het bovenstaande ontheft een schipper niet van zijn verantwoordelijkheid toch in te grijpen als de situatie ernstiger is dan het zich aanvankelijk liet aanzien, of als de situatie drastisch verslechtert. Handelen is dan geboden.

5.8.4 Crisisbeheersing

De KNRM is in de meeste gemeenten waar zij actief is, opgenomen in het crisisplan van de betreffende gemeente. De reddingstations worden geacht mee te doen met crisisoefeningen. De belangrijkste voorwaarde voor deelname moet zijn dat daadwerkelijk inzet wordt gepleegd door KNRM-eenheden. Een grotere integratie van de KNRM en haar mensen in de totale hulpverlening en het crisisplan is niet alleen wenselijk, maar ook noodzakelijk.

5.8.5 Medische evacuatie (Medevac)

Het vervoer van zieken en gewonden en het overbrengen van een arts of verpleegkundigen naar schepen buitengaats mag alleen plaatsvinden op verzoek en/of advies van de RMD. Als er geen medische noodzaak is voor evacuatie, maar ook geen medisch beletsel om een patiënt te evacueren, kan de schipper van de reddingboot overleggen met de RMD-arts. Dit gebeurt via het KWC. In spoedeisende noodsituaties kan de schipper geheel naar eigen inzicht handelen en de RMD consulteren op het moment dat dit mogelijk is. In het reddingrapport moeten voor de RMD de medische handelingen en evacuatie beschreven worden.

5.9 Alarmering

De alarmering van een KNRM-bemanning loopt via het landelijke alarmeringssysteem P2000 en wordt gedaan door het KWC of de GMK. Het KWC heeft ook de mogelijkheid om via het P2000-systeem contact op te nemen met de schipper met het verzoek te bellen voor nader overleg. PICie, schippers, wachtfunctionaris en OD-inspecteurs zijn gemachtigd een eigen opdracht tot alarmering te doen. Het KWC zal altijd gehoor geven aan deze opdracht. Opdrachten kunnen via het telefoonnummer 0900 0111 aan de chef van de wacht van het KWC gegeven worden.

5.10 Protocol innemen bij het KWC en GMK

- De dienstdoende schipper of één ander bemanningslid neemt in het boothuis of aan boord contact op met het KWC en/of meldkamer (afhankelijk van herkomst alarmering) voor nadere informatie over het incident. Belangrijk is dat één persoon telefonisch contact opneemt. Als meerdere leden dezelfde informatie gaan opvragen, geeft dit verwarring en onnodige communicatie met en op het KWC en/of de meldkamer.
- Na lancering en/of vertrek meldt de reddingboot zich altijd op VHF 16 in bij het KWC en bij betrokken meldkamer via C2000. Dit geldt ook voor het KHV-voertuig.
- In het VHF-bericht aan het KWC geeft de reddingboot ook de bemanningscodes van de meevarende bemanningsleden door. Het KWC noteert de bemanningscodes.
- Bij terugkomst van de reddingboot en/of het KHV-voertuig op het reddingstation na een actie uitmelden bij het KWC op VHF 16 en bij de betrokken meldkamer via C2000.

Het in- en uitmelden bij het KWC en de meldkamer gebeurt ook bij oefeningen en bij andersoortige vaartochten. Ook dan moeten de bemanningscodes doorgegeven worden aan het KWC, eventueel met vermelding van het aantal gasten dat aan boord is. De namen van meevarende gasten moeten op het reddingstation bekend zijn.

Bij evenementen zoals de Nationale Reddingbootdag, moet bij aanvang van de vaartocht(en) eenmaal ingemeld worden bij het KWC, met vermelding van de bemanningscodes. Als gedurende de dag bemanningswisselingen plaatsvinden, geef dan bij het innemen aan dat gevaren wordt met wisselende bemanningen en dat de betreffende bemanningsleden op het reddingstation bekend zijn. Ook het aantal passagiers niet doorgeven aan het KWC; telling van het aantal passagiers vindt bij elke vaartocht lokaal plaats.

- Tijdens inzet na een alarmering het KWC op VHF 16 altijd aanroepen met 'Den Helder Rescue'. Het KWC als Joint Rescue Coordination Centre (JRCC, zie OPLANNSAR) werkt tijdens SAR vaak met internationale scheepvaart en SAR-partners. Roep daarom voor de duidelijkheid het KWC altijd aan met de Engelstalige roepnaam.
- Tijdens oefeningen en andersoortige vaartochten het KWC op VHF 16 aanroepen met 'Nederlandse Kustwacht'.

Bij het innemen bij het KWC op VHF 16 voor een actie, oefening of andere vaartocht, altijd aanroepen met de naam van de reddingboot én het reddingstation.

Voorbeeld: Nederlandse Kustwacht (3x), reddingboot Koos van Messel, reddingstation IJmuiden.

Luister voorafgaande aan een aanroep op VHF of er geen andere radioverkeer gaande is. Roep pas op als het betreffende VHF-kanaal vrij is. Bij een aanroep eerst de spreekleutel een bepaald aantal seconden (maximaal 5) indrukken, alvorens te spreken. Op deze manier komt het gesproken bericht compleet en duidelijk door en heeft het KWC tijd om te zien dat er een melding doorkomt.

5.11 Coördinatie SAR-actie

Internationaal is bepaald dat de coördinatie van een reddingactie gebeurt door een Rescue Coordination Centre (RCC). In de Nederlandse wateren fungeert het KWC als RCC met als roepnaam 'Den Helder Rescue'. Leider van de SAR-actie op het RCC is de SAR Mission Coordinator (SMC). Hij stelt het SAR-actieplan op met de bepaling van de meest waarschijnlijke positie en het zoekgebied.

De SMC kan besluiten een actie lokaal (in het actiegebied) te laten leiden. Als twee of meer eenheden aan de actie deelnemen, wijst de SMC een van de eenheden aan als OSC (On Scene Coordinator). De OSC valt in rangorde onder de SMC en moet goed op de hoogte zijn van zoekschema's en de invloeden van wind en stroom op diverse objecten. De aan de actie deelnemende eenheden communiceren meestal met elkaar op VHF 67.

Tijdens een SAR-actie vindt radiocontact met het RCC/KWC plaats op VHF 67 en op VHF 70 of middengolf 2182 KHz. Reddingboten die beschikken over middengolfapparatuur zonder DSC (JF-klasse) moeten het RCC/KWC via VHF tijdig inlichten over het bijstaan van de 2182. Zo kan deze middengolfrequentie door het RCC/KWC bewuster uitgeluisterd worden.

Het is verstandig om tijdens actie en oefening op het reddingstation radiowacht te houden en in een logboek de tijden en bijzonderheden aangaande de actie/oefening te noteren. Aan boord van de reddingboot is dit vaak niet te doen of komt men er niet aan toe. Besluiten en/of initiatieven die in het kader van de actie/oefening op het reddingstation genomen worden, moeten ook met tijden genoteerd worden in het logboek.

5.12 Oefeningen

De PICie zorgt ervoor dat op geregelde tijden oefeningen zijn met het materieel; zowel bij daglicht als in het donker en ook onder ongunstige weersomstandigheden. Ook dienen multidisciplinaire oefeningen met onder meer brandweer en ambulances gehouden te worden. Reddingboten en KHV-voertuigen melden zich tijdens oefeningen in en uit bij het KWC en GMK (zie paragraaf 5.10: Protocol inmelden bij het KWC en GMK).

De OD kan bij oefeningen ondersteuning bieden. Oefeningen komen tot stand met behulp van de KNRM-oefenmethodiek.

5.12.1 Risico's bij het oefenen

Oefenen moet bijdragen aan het bewustzijn van risico's en mogelijkheden bij reddingacties. Het is van belang tijdens oefeningen bewust om te gaan met de grenzen van reddingboot en bemanning. De veiligheid van schip en bemanning mag hierbij nooit uit het oog worden verloren.

5.12.2 Aantal en aard van de oefeningen

Elk reddingstation oefent minimaal eenmaal per week met reddingboot en/of KHV-voertuig. Wanneer het volgens de PICie of de schipper nodig is om het aantal oefeningen boven het genoemde minimum op te voeren, bestaat hiertegen geen enkel bezwaar. Redenen hiervoor zijn bijvoorbeeld het opvoeren of het onderhouden van de geoefendheid. Hoewel er zuinig met de financiële middelen moet worden omgesprongen, mogen de kosten die oefeningen redelijkerwijs met zich meebrengen, nooit het motief zijn om het aantal oefeningen te beperken.

5.12.3 KNRM-oefenmethodiek

De KNRM werkt met een vaste oefenmethodiek. Deze methodiek is bedoeld om de kennis en vaardigheden van de KNRM-bemanningen te waarborgen. Hierin zijn dan ook onder meer de onderwerpen werkomgeving, materieel en vaardigheden bemanning opgenomen.

De oefenmethodiek en oefeningen worden ondersteund door hulpmiddelen en voorbeelden vanuit de zogeheten oefenbox in mijnknrm.nl.

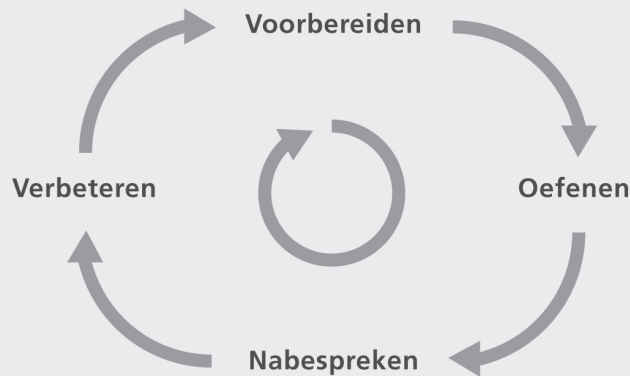
Alle oefeningen worden opgezet met behulp van een vast format waarin vier aandachtsgebieden centraal staan: veiligheid, navigatie, techniek en communicatie.

KNRM oefenmethodiek

'Samen van goed naar beter'



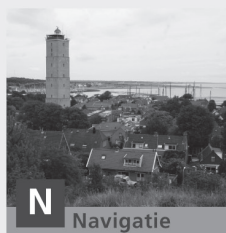
KNRM oefencyclus



4 aandachtsgebieden



V Veiligheid



N Navigatie



T Techniek



C Communicatie

5.12.4 Multidisciplinair oefenen

De KNRM krijgt regelmatig verzoeken om deel te nemen aan oefeningen met andere partners in de hulpverleningsketen. De doelstelling is dat per station minimaal eens per half jaar geoefend wordt met een of meerdere hulpverleningspartners.

5.12.5 Oefenen met vuurwerk

Vuurwerk aan boord van een reddingboot is noodzakelijk, maar betekent een verhoogd risico. Om de risico's te beperken, wordt alleen geoefend onder begeleiding van de schipper.

Let tijdens het oefenen met ernstvuurwerk op de volgende punten:

- voor oefendoeleinden is het afsteken van rode parachutefakkels niet toegestaan;
- het afsteken van dag-/nachtsignalen moet altijd in beschutte omgeving plaatsvinden, bij voorkeur op het land of in de haven;

- het afsteken van witte parachutefakkels moet onder begeleiding van de schipper plaatsvinden;
- vooraf aan het afsteken van ernstvuurwerk moet altijd het KWC en de GMK ingelicht worden;
- het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen tijdens het afsteken van ernstvuurwerk is verplicht. Beschermingsmiddelen bestaan minimaal uit brandwerende veiligheidshandschoenen en een veiligheidsbril.

5.13 Verbindingen

Tijdens een oefentocht is het wenselijk de verbindingssapparatuur regelmatig te testen. KNRM-bemanningsleden dienen het Marcom-B- (alleen VHF aan boord) of Marcom-A-diploma (VHF + middengolfapparatuur) te hebben. Het taalgebruik moet altijd professioneel, kort en bondig zijn.

5.13.1 Kanaal 00

De KNRM beschikt over een 'eigen' VHF-kanaal voor de radiocommunicatie tussen het reddingstation en de verschillende eenheden en tussen de reddingseenheden onderling. Dit is kanaal 00. Over dit kanaal wordt het KNRM-'dienstverkeer' gevoerd. Het KWC luistert in bijzondere gevallen mee op kanaal 00 en kan hier ook op werken.

5.13.2 C2000

Naast de maritieme communicatie via VHF en middengolf kunnen KHV-voertuigen en reddingboten ook communiceren via het landelijke communicatienetwerk C2000. C2000 is voornamelijk bedoeld voor multidisciplinaire inzetten met landhulpverleningsdiensten die niet beschikken over maritieme communicatiemiddelen. Daarnaast moeten reddingseenheden zich via C2000 altijd bij hun GMK in- en uitmelden wanneer zij uitgaan voor actie, oefening of een andersoortige missie en wanneer ze terugkeren.

5.13.3 Lokale toezichthouder

Op elk reddingstation is een lokale toezichthouder aanwezig die toezicht houdt op de uitvoering van het beveiligingsprotocol C2000 en die het beheer van de pagers verzorgt, zoals beschreven in het 'Beheersplan P2000'. De lokale toezichthouder is het aanspreekpunt voor het hoofdkantoor op het gebied van C2000- en P2000-zaken.

5.13.4 Portofoons en pagers

De aan reddingstations verstrekte portofoons moeten in principe onder lading staan als ze niet worden gebruikt. Langdurig in de lader staan is echter niet bevorderlijk voor de kwaliteit van de batterij. Eenmaal per twee weken kan de portofoon gedurende enige dagen worden uitgenomen en ingeschakeld.

Bij het te water raken van portofoons en/of pagers onmiddellijk de batterij uitnemen, alles spoelen met zoet water, drogen en inspuiten met vochtverdrijvende spray. Alle apparatuur die niet waterbestendig is, zoveel mogelijk drogen en vervolgens voor inspectie naar de TD sturen.

5.13.5 Gebruik boordtelefoon

De grotere KNRM-eenheden zijn uitgerust met een mobiele telefoon. Het is niet de bedoeling hiermee een extra communicatienet te vestigen. De mobiele telefoon mag alleen gebruikt worden als de andere communicatiemiddelen zijn uitgevallen of voor gesprekken die vanwege inhoudelijke of privacy- aspecten beter niet op een openbaar kanaal kunnen plaatsvinden.

5.13.6 Stations-GSM

Op de reddingstations beschikt de schipper of ploegleider over een 'stations-GSM', bedoeld voor direct overleg. De stations-GSM moet bij afwezigheid doorgegeven worden aan of doorgeschakeld worden naar een vervanger.

5.14 Melding vervuiling

5.14.1 Melding voorwerpen

Als een KNRM-medewerker een drijvend voorwerp dat gevaar oplevert voor de scheepvaart aantreft op zee, moet dat direct gemeld worden aan het KWC. Als dit noodzakelijk is, zendt het KWC een veiligheidsbericht uit. Voorbeelden van drijvende voorwerpen zijn: containers, grote boomstammen, pijpen, drijvende persslangen die door baggeraars worden gebruikt en losgeslagen boeien. Kleine voorwerpen, zoals jolletjes of andere (rubber)bootjes, reddingsboeien, touwwerk en surfplanken, moeten altijd aan boord worden genomen. Hiervan melding doen aan het KWC, dat de herkomst ervan uitzoekt. Het KWC informeert zo nodig de politie.

5.14.2 Oliemelding

Het is van het grootste belang dat alle vormen van verontreiniging snel, volledig en nauwkeurig worden doorgegeven aan het KWC.

Bij het doorgeven verdient het aanbeveling gebruik te maken van het standaardbericht.

1. Naam, adres en telefoonnummer van melder doorgeven aan het KWC.
2. Naam, adres en telefoonnummer van de waarnemer van de olieverontreiniging (als dit niet dezelfde instantie is als genoemd onder 1).
3. Datum en tijd (Nederlandse tijd) van waarneming.
4. Positie van waargenomen verontreiniging.
5. De omvang van de verontreiniging (lengte, breedte).
6. De aard van de verontreiniging (denk aan kleur, zware of lichte olie, betreft het hele dunne vlekken of dikke olielaag).
7. Naam van het olielozend vaartuig, indien men de olielozing daadwerkelijk waarneemt.
8. Thuishaven en nationaliteit van dit vaartuig.
9. Soort vaartuig (tanker, vrachtschip, en dergelijke).
10. Koers en vaart van dit vaartuig.
11. Al of niet foto's genomen.
12. Al of niet monsters genomen.
13. Heersende windrichting en kracht.
14. Verdere gegevens die van belang kunnen zijn (nadere aanduiding op welke wijze eventuele olielozing plaats vond; of de olielozing al of niet al gestopt is; de identiteit van vaartuigen in de nabijheid van de verontreinigingen en dergelijke).

5.15 Passagiers

Een passagier is iemand die meevaart of meerijdt met uitzondering van:

- schippers, bemanningsleden, ploegleiders, helpers aan de wal, PICie, beroepspersoneel en leden van de RvT;
- geredden;
- een filmploeg die in opdracht werkt van de KNRM;
- mensen die vanuit hun functie meevaren, zoals een arts en werknemers van firma's die noodzakelijk werk aan boord verrichten;
- collega-hulpverleners.

5.15.1 Meevaren op reddingboten

Voor het meevaren van passagiers is toestemming nodig van de secretaris van de PICie. In het algemeen is het beleid 'niet meevaren'. Tijdens Nationale Reddingbootdag en haven-, visserij- en vloeddagen wordt in principe altijd toestemming gegeven om te varen met passagiers.

Als er passagiers meevaren, moet de schipper ervan verzekerd zijn dat aan de volgende punten voldaan wordt:

- bij kinderen onder de 16 jaar moet voortdurend toezicht aanwezig zijn;
- het weer is gunstig (ter beoordeling van de schipper);
- bij een melding voor een redding of zoekactie kunnen passagiers binnen 15 minuten worden ontscheept. Indien noodzakelijk, kan de schipper beslissen de passagiers de tocht te laten meemaken. Hij moet er dan wel op kunnen vertrouwen dat de betreffende passagiers de tocht kunnen doorstaan;
- passagiers dragen altijd een reddingvest;
- minimaal twee bemanningsleden in overlevingspak met reddingvest zijn aan dek in verband met mogelijk naspringen van een te water geraakte passagier;
- bij duisternis en helikopteroefeningen alleen meevaren na expliciete toestemming van de secretaris van de PICie;
- varen met gematigde snelheid en behoedzaam vaargedrag.

5.15.2 Meerijden op KHV- en lanceervoertuigen

Het meerijden door passagiers op KHV- en lanceervoertuigen is niet toegestaan zonder toestemming van de PICie.

5.15.3 Verzekering passagiers

Voor passagiers is een kapitaalverzekering afgesloten, die tot uitkering kan komen als een passagier aan boord van reddingboten en voertuigen of op de terreinen van de KNRM een ongeval krijgt.

Daarnaast is de KNRM verzekerd voor de wettelijke aansprakelijkheid.

5.16 Asverstrooiing

De KNRM geeft de mogelijkheid om verzoeken tot asverstrooiing in te willigen. Er dient wel een relatie te zijn tussen de overledene of nabestaanden en de KNRM, dit ter beoordeling van de PICie's of het hoofdkantoor.

De verwanten die de asverstrooiing meemaken, worden op het reddingstation welkom geheten door de PICie of schipper. Voor de afvaart krijgen zij instructie over de gang van zaken. Na afloop onderhouden bemanningsleden zich naar behoefte met de verwanten. Datum, tijd, positie van de asverstrooiing, volledige naam van de overledene en naam en adres van de contactpersoon moeten na afloop doorgegeven worden aan C&F. Dit in verband met de opstelling van een certificaat, dat aan de contactpersoon wordt toegezonden.

Voor asverstrooiingen mag een vergoeding worden gerekend die in verhouding staat tot de gemaakte (brandstof)kosten. Voor verzoeken die niet aan KNRM of een station gebonden zijn bij voorkeur gebruik maken van de mogelijkheden met oud-reddingboten in IJmuiden en Den Helder (Reddingmuseum). Zie bijlage 6: Protocol asverstrooiing, richtlijn voor commissie en schipper.

5.17 Vlagprotocol

Jaarlijks staat in de Stopzak en op mijnknrm.nl een vlagprotocol voor het komende jaar. Het protocol vermeldt de data waarop gevlagd dient te worden met de driekleur en de maatschappijvlag op het boothuis. De in een haven liggende reddingboten moeten dan de Nederlandse vlag en de KNRM-vlag hijsen; laatstgenoemde in top. Als de vlaggen op gelijke hoogte hangen, moet de KNRM-vlag aan stuurboord hangen.

5.18 Natuurwaarden

De KNRM respecteert de natuurwaarden. Bij levensreddend optreden is verstoring in natuurgebieden niet altijd te voorkomen. Toch moet bij de besluitvorming over de te varen koers het voorkomen van verstoring worden meegewogen. De schipper heeft hierin een eigen verantwoordelijkheid.

Om tijdens oefeningen verstoringen te voorkomen, gelden de volgende uitgangspunten:

- vermijd hoogwatervluchtplaatsen van vogels;
- vermijd broed- en foerageerplaatsen van vogels;
- oefen niet nabij ligplaatsen van zeehonden;
- draai geen putten met schroeven of waterjets;
- gebruik geen ernstvuurwerk 's nachts bij rust-, broed- of foerageerplaatsen van vogels of bij zeehondenligplaatsen;
- snelvaren alleen op de aangegeven plaatsen, in bijzondere situaties of bij noodzakelijke oefeningen;
- geen hinderlijke waterbeweging voor recreanten en overige scheepvaart;
- oefeningen met helikopters alleen in overleg met de OD. Voor een aantal natuurgebieden geldt dat toestemming verleend moet worden door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit;
- bij oefeningen de vaarsnelheid aanpassen aan de omstandigheden. Verstoor geen op het water rustende of foeragerende groepen vogels en matig de snelheid in nauw of ondiep water;
- houd rekening met de gesloten gebieden.

6. TECHNIEK

6.1 Onderhoud is behoud

Goed onderhoud van het materieel is van het grootste belang voor de veiligheid van allen die het materieel (reddingboot, KHV-voertuig, lanceervoertuig) bemannen en hiermee werken. Tevens is goed onderhoud van het materieel noodzakelijk om te zorgen dat al het materieel operationeel gereed is.

Goed onderhoud betekent behoud en zorgt voor:

- verhoging van de betrouwbaarheid van het materieel. Gevolg: minder storingen, dus meer veiligheid en
- verhoging van de beschikbaarheid van het materieel. Gevolg: grotere inzetbaarheid, waardoor altijd gered of geoefend kan worden en
- voorkoming hoge kosten.

Onderhoud wordt verdeeld in preventief en correctief onderhoud. Voor goed onderhoud is het volgende van belang:

- de bemanning houdt het materieel opgeruimd, schoon en droog en meldt elke afwijking die niet zelf direct kan worden hersteld, aan de TD. Het belangrijkste onderhoudsmiddel is een poetsdoek in de handen van een oplettend bemanningslid;
- met juist preventief onderhoud en het signaleren van afwijkingen, hoe klein ook, zijn storingen te voorkomen. Dat verhoogt de veiligheid en vermindert de kosten (voorkomen is beter dan repareren en veel goedkoper). Het uitvoeren van dagelijks preventief onderhoud is de verantwoordelijkheid van schipper en bemanning;
- kleine beschadigingen van verfwerk worden direct bijgewerkt;
- de bemanning controleert regelmatig alle functies van de systemen op boot en voertuig(en);
- een storingsmelding gebeurt zo gedetailleerd mogelijk. De TD zet zo nodig de regiomonteur of een externe specialist in voor een snelle, doeltreffende reparatie;
- naast het dagelijkse onderhoud is er een jaarlijkse keuring en onderhoud voor al het rijdend materieel door een serviceorganisatie;
- havengebonden (natte) reddingboten worden minstens één maal per jaar voor een kort preventief onderhoud droog gezet. Daarnaast gaat al het varend materieel drie- of zesjaarlijks voor groot onderhoud naar een scheepswerf of de KNRM-werkplaats;
- bij de voorbereiding en deels bij de uitvoering van de reguliere onderhoudswerkzaamheden hebben schipper en bemanning een actieve rol. Het mede opstellen van een werflijst en het bezoeken van de werf en het daar verrichten van eenvoudige werkzaamheden is een goede kans het materieel nog beter te leren kennen.

6.1.1 Onderhoud materieel

De reddingstations hebben de beschikking over papieren controlelijsten of onderhoudsprogrammatuur voor zowel het materieel als het boothuis/bemanningsverblijf. Specifieke onderhoud- en gebruiksvoorschriften staan in technische documentatie, instructies van de technische inspecteurs en de documentatie die is overhandigd bij technische cursussen.

Alle onderhoudsactiviteiten en reparatiewerkzaamheden die verricht zijn aan het materieel door bemanning of derden worden door de schipper in het journaal van het betrokken materieel opgetekend. Deze journalen zijn altijd ter inzage op het reddingstation aanwezig voor elk bemanningslid en de inspectie.

Na elke uitruk met reddingboot of voertuig moet het gebruikte materieel nagespoeld worden met zoet water, het liefst in combinatie met een hogedrukreiniger. Vooral onbehandelde metalen delen corroderen snel. Aansluitend wordt de boot en/of het voertuig klaargemaakt voor een volgende uitruk.

De schipper is verantwoordelijk voor het onderhoud van en de controle op de onderhoudsstaat van de motoren, de elektrische installatie en de inventaris van reddingboot en voertuigen. Hij verricht periodieke controles aan de hand van de controlelijsten of onderhoudsprogrammatuur. De bijgewerkte controlelijsten moeten zichtbaar op het reddingstation aanwezig zijn.

Ongeschilderde binnenruimten worden jaarlijks licht met teflonspray of WD 40 behandeld en ingewreven.

Het onderhoud van de motoren omvat het na elke reis het op peil brengen en houden van het smeerolie- en koelwaterpeil en de brandstof. Alle blanke motordelen worden oxidatievrij gehouden.

Kleine lekkages worden na elke reis verholpen, grotere lekkages worden gemeld aan de TD. Wekelijks dient de werking van koelwater- en smeeroliepomp en lenspomp te worden gecontroleerd. De schipper is verantwoordelijk voor het aanwezige gereedschap en reservedelen aan boord en in het boothuis.

De schipper geeft storingen aan het materieel direct door aan de PICie, de wachtfunctionaris en de inspectie(s).

6.1.2 Opwarmen dieselmotoren

Dieselmotoren moeten opgewarmd zijn voor ze opgevoerd mogen worden naar volle kracht. Dit lijkt soms strijdig met de inzet van de KNRM, die bij acties direct snelheid verlangt. Niet opwarmen van de motoren geeft echter grote versnelde slijtage en storingen op ongewenste momenten. Veiligheid voor de bemanning en kostenbewustzijn maken het nodig dat de bemanning zich strikt aan het opwarmen houdt. Het is beter drie minuten later te arriveren, dan niet aan te komen.

6.1.3 Afkoelen dieselmotoren

Het afkoelen van de motoren na een vaartocht moet gelijkmatig gebeuren. Motoren van havenboten moeten nooit na het aanmeren direct afgezet worden. Minstens tien minuten stationaire naloop is nodig om de temperatuur van de uitlaatgassen lager dan 150 graden te krijgen. Strandboten koelen de motoren varend voor de branding zover mogelijk af, alvorens door de branding het strand op te varen.

6.1.4 Hydraulische en smeerolierapportage

De schipper zorgt voor het nemen van hydraulische en smeeroliemonsters en is verantwoordelijk voor de verzending ervan naar het laboratorium. Hetzelfde geldt voor de hydraulische systemen.

De smeerolieanalyse rapporten gaan zowel naar de TD als naar het reddingstation. Neem goede kennis van de inhoud ervan. Bij twijfel altijd de TD-inspecteur raadplegen.

6.1.5 Batterijen

De batterijen van onder meer loudhailers, klokken, zaklantaarns en portofoons moeten regelmatig gecontroleerd worden op corrosie en vervangen worden als dit nodig is.

6.1.6 Benzine, dieselolie en smeermiddelen

De schipper zorgt dat smeermiddelen, smeervetten, brandstof- en smeeroliefilters op het reddingstation aanwezig zijn; alle ten minste voldoende voor één verversing of vervanging. De reservevoorraden staan conform de voorschriften in daarvoor geschikte kasten of stellingen. Bij de (jaarlijkse) milieucontrole geconstateerde gebreken moeten zo spoedig mogelijk verholpen worden. De TD-inspecteur kan hierbij van dienst zijn. Na elke vaartocht moeten de brandstoftanks onmiddellijk worden afgetankt.

6.1.7 Koelvloeistof

Er is voldoende koelvloeistof op voorraad voor minstens één verversing. Koelvloeistof moet van het door de KNRM voorgeschreven type zijn. In noodgevallen water gebruiken in plaats van een ander type koelmiddel. Het niveau van de koelvloeistof moet goed bijgehouden worden.

Oude koelvloeistoffen en antivries moeten bij de gemeente of het havenbedrijf ingeleverd worden als chemisch afval. Let op: hier zijn kosten aan verbonden. Uit kostenoverweging is het beter dit via een relatie met een bedrijf in de omgeving te doen.

6.1.8 Schilderen

Het materieel mag niet op eigen initiatief in een andere kleur worden geschilderd. Bij onderhoudsbeurten mogen de zinkstukken en de echolood transducer niet worden mee geschilderd. Ook mag nooit verf aangebracht worden op rubberranden van deuren en toegangsluiken.

Oude verf, verfresten en ander chemisch afval moeten op een verantwoorde manier afgevoerd worden en niet in het boothuis opgeslagen worden.

6.2 Reservematerieel

Een reserveboot of -voertuig op het reddingstation wordt net zo goed onderhouden als het 'eigen' stationsmaterieel. Reservematerieel verdient eerder extra goed onderhoud, omdat het dikwijls verhuist. Het station krijgt een reddingboot of voertuig met een inventaris; geef boot of voertuig door met dezelfde inventaris. Vermeld bij het ontvangen en het afstaan van reservematerieel altijd de geconstateerde gebreken op het overdrachtrapport. Instructies voor gebruik worden meegeleverd.

Bij overdracht van reservematerieel aan een station is de TD-inspecteur verantwoordelijk voor de toestand van het reservematerieel. Bij overdracht tussen stations is de schipper van het station waarvan vertrokken wordt, verantwoordelijk.

6.3 Onderhoud zuurstofset / EHBO-koffers

De zuurstofset moet goed onderhouden en schoongehouden worden. Gebruik nooit vet of smeermiddelen. Bij gebruik van zuurstof een nieuwe fles bestellen. Ook de EHBO-koffers op reddingboot, KHV-voertuig en in boothuis/bemanningsverblijf moeten regelmatig worden gecontroleerd op inhoud en uiterste gebruiksdata en zo nodig worden aangevuld.

6.4 Boothuizen en bemanningsverblijven

Boothuis en/of bemanningsverblijf en het buitenterrein moeten opgeruimd zijn. Er wordt geen ander materiaal opgeslagen dan de eigendommen van de KNRM. Alle inrichting en indeling is gericht op veiligheid van de stationsbemanning, collega-hulpverleners en bezoekers.

6.5 Verwarming

Houd rekening met de stookkosten en zet de thermostaat lager als het kan. Het boothuis moet minimaal vocht- en vorstvrij gehouden te worden. (+5 C°). Let op dat bemanningsverblijven nietodeloos verwarmd blijven bij afwezigheid. Ventilatie is net zo belangrijk als verwarming; zorg dat er voortdurend voldoende ventilatie in vooral de pakkendroogruimte aanwezig is.

6.6 Milieu

Extra aandacht verdient de wijze van omgang en opslag van smeeroliën en vetten, brandstoffen en andere milieubelastende stoffen. Op elke station is een milieubook aanwezig, met daarin de productinformatiebladen en een oliejournaal voor een eventuele brandstoftank en de eventuele afvalstoffenregistratie.

7. COMMUNICATIE EN FONDSENWERVING

Beleid en uitvoering van interne en externe communicatie en van fondsenwerving zijn in handen van de afdeling C&F. Reddingstations kunnen – passend binnen het beleid - een eigen invulling aan de uitvoering geven als het gaat om lokaal en regionaal bereik. De CC&F van de PICie let daarbij op de uitvoering en stemt indien nodig af met C&F. C&F kan indien gewenst lokaal verzorgde uitingen vooraf aanpassen of nadien met de PICie evalueren.

7.1 Interne communicatie

Voor berichten van het hoofdkantoor aan de vrijwilligers en beroepsmedewerkers maakt de KNRM gebruik van de intranetsite mijnknrm.nl, het digitale Weeknieuws en de Stopzak. Deze interne communicatiemiddelen zijn afkomstig van C&F. Iedere KNRM-er kan redactionele artikelen aanleveren per e-mail (info@knrm.nl).

7.1.1 Weeknieuws

Het Weeknieuws verschijnt wekelijks en wordt op mijnknrm.nl geplaatst en verzonden aan de geabonneerde vrijwilligers, beroepsmedewerkers en naar de KNRM e-mailadressen van secretaris, schipper en reddingstation. Het staat de reddingstations vrij het nieuws lokaal door te sturen naar vrijwilligers. Het Weeknieuws geeft operationeel en actueel nieuws en dringende berichten betreffende operationele, technische, communicatieve en fondsenwervende aangelegenheden die niet kunnen wachten tot een eerstvolgende Stopzak.

7.1.2 Stopzak

De Stopzak is het personeelsblad van de KNRM en heeft als doel uitwisseling van informatie over alle aspecten van de KNRM. De nadruk ligt op kennisdeling op het gebied van SAR. Het blad wordt voor en door de betrokkenen bij de KNRM gemaakt en verschijnt viermaal per jaar.

7.1.3 Www.mijnknrm.nl

Www.mijnknrm.nl is de intranetsite van de KNRM en alleen benaderbaar voor geregistreerde KNRM'ers. De site biedt de KNRM oefenbox, oefenschema's, opleidinggegevens, technische documentatie, rapportages en algemene informatie.

7.1.4 Landelijke en regionale bijeenkomsten

Jaarlijks zijn er bijeenkomsten van voorzitters, secretarissen, penningmeesters, COO's, schippers, ploegleiders en CC&F's. Dit zijn goede gelegenheden om de collega's van andere reddingstations te ontmoeten en op de hoogte te raken van ontwikkelingen binnen de KNRM. Uiteraard komen vragen en opmerkingen van de aanwezigen aan de orde. Indien de genodigde niet aanwezig kan zijn, is een vervanger welkom.

7.2 Externe communicatie

Het is goed voor de naamsbekendheid van de KNRM om lokaal en landelijk te vertellen en te tonen hoe en onder welke omstandigheden de KNRM haar werk doet. KNRM kent de volgende externe communicatie-uitingen:

- www.knrm.nl en www.knrmwebwinkel.nl;
- De Reddingboot;
- persberichten, vermeldingen op externe websites en in media;
- evenementen en beurzen.

7.2.1 Perscontacten

Uitsluitend directie en C&F communiceren over het beleid. Nieuwswaardige feiten van het reddingstation moeten zo snel mogelijk worden doorgegeven aan C&F. Over alle mediagevoelige incidenten en/of ongevallen wordt met spoed de wachtfunctionaris van de KNRM ingelicht. Deze schakelt de dienstdoende woordvoerder in. De KNRM is in staat pers en media onmiddellijk breed te informeren.

7.2.2 Woordvoerders namens het reddingstation

Op elk reddingstation gelden afspraken over woordvoering. Contact met lokale en regionale media verloopt vaak via het reddingstation zelf, via de CC&F, middels een persbericht of interview. Op www.mijnknrm.nl treft u een format persbericht aan. Noem nooit zonder toestemming namen van geredden of redders. In geval van ernstige ongelukken is het des te belangrijker geen details aan de pers te geven wat betreft aard van de actie, aantal en naam van de geredden en/of slachtoffers. Anders bestaat de kans dat familieleden al via de media weten wat er aan de hand is, voordat zij

persoonlijk geïnformeerd kunnen worden. Als het om landelijke media of crisissituaties gaat, verloopt de communicatie via C&F. C&F kan via de secretaris een beroep doen op vrijwilligers voor interviews.

7.2.3 Crisiscommunicatie

Als de KNRM zelf betrokken is bij ongevallen of rampen, zoals het kapseizen van een reddingboot, het verongelukken van opvarenden of het veroorzaken van ernstige ongelukken, informeert de PICie via de wachtfunctionaris van de KNRM direct en volledig het hoofdkantoor. De woordvoering verloopt vanaf dat moment via medewerkers van het hoofdkantoor (directie, inspectie en C&F). Het reddingstation stuurt vragen van de pers door naar het hoofdkantoor.

Na een ernstig ongeval krijgt het reddingstation zo snel mogelijk lokale ondersteuning van een medewerker van het hoofdkantoor. Boothuis, bemanningsverblijf en bergplaats zijn niet toegankelijk voor journalisten, tenzij de omstandigheden dit toelaten.

7.2.4 Filmopnames en interviews

Wanneer televisie, radio, internet nieuwssite, krant, opinieblad of tijdschrift met een landelijke verspreiding een reddingstation rechtstreeks benadert, moet er overleg zijn met C&F. De beoordeling verloopt via onderlinge afweging. De vraag is of en zo ja, door wie aan het verzoek wordt voldaan en of de tijd en energie voor (film)opnamen opweegt tegen de relevantie van het programma voor de KNRM. Als het om lokale mediaverzoeken gaat, kan het station daar zelfstandig mee omgaan.

7.2.5 Website reddingstation

Elk reddingstation heeft een eigen internetdomein binnen de KNRM-website. Iedereen kan deze website raadplegen en bekijken. De inhoud van de website mag daarom de goede naam van de KNRM niet schaden. Onder verantwoording van de CC&F blijft de reddingstationwebsite actueel. Een uitgebreide handleiding met gebruiksadviezen is verkrijgbaar via C&F.

7.2.6 Richtlijn filmmateriaal op internet

Voor het plaatsen van filmmateriaal door het reddingstation op www.knrm.nl of op externe websites en/of communities zoals bijvoorbeeld You Tube, gelden de volgende richtlijnen:

- namen van geredden en/of redders mogen niet genoemd worden;
- zonder toestemming van geredden geen filmmateriaal op internet plaatsen;
- materiaal mag nooit belastend zijn voor de KNRM, bemanningsleden, geredden of overige hulpdiensten;
- alleen muziekfragmenten gebruiken die aangeleverd zijn door C&F in verband met Buma/Stemra-rechten;
- de CC&F screent filmmateriaal vooraf aan plaatsing op internet;
- C&F mag op ieder moment foto- en/of filmmateriaal (laten) verwijderen van internet.

7.3 Fondsenwerving

7.3.1 Donateurwerving

De KNRM is sinds de oprichting in 1824 afhankelijk van vrijwillige bijdragen. Een belangrijk deel van de donateuraanwas is afkomstig van de reddingstations, die in vele opzichten het visitekaartje voor de hele organisatie zijn. Voor (potentiële) donateurs is een persoonlijke ontmoeting met bemanningsleden en een gastvrij onthaal op een reddingstation, bijvoorbeeld tijdens Nationale Reddingbootdag, een reden om de KNRM jarenlang te steunen. Daarnaast ontwikkelt C&F verschillende initiatieven om donateurs te werven, bijvoorbeeld via (deelname aan) beurzen, evenementen, redactionele artikelen, lezingen, persberichten, het actueel houden van internet en de kleding- en productlijn. Donateurs worden door de KNRM met 'Redder aan de Wal' aangeduid.

7.3.2 Geredden

Redden is kosteloos voor de geredde. Na afloop van elke actie wordt de eigenaar of de schipper gewezen op de mogelijkheid donateur te worden of een gift te doen. Speciaal voor dit doel beschikt een reddingboot over een waterdicht informatiesetje met aanmeldkaart: het gereddenpakket. Voor een snelle en correcte afwikkeling van donateuraanmeldingen is het noodzakelijk aanmeldkaart(en) direct door te sturen naar het hoofdkantoor. De overhandiging van gereddenpakketten en/of ontvangen giften moeten op het reddingrapport en in de kwartaalrapportage van de penningmeester vermeld worden.

7.3.3 Nationale Reddingbootdag

Jaarlijks houdt de KNRM begin mei de Nationale Reddingbootdag. Op deze dag kunnen Redders aan de Wal persoonlijk kennismaken met vrijwilligers en het materieel van de KNRM. Daarnaast heeft Reddingbootdag het doel nieuwe donateurs te werven. Op deze dag hebben Redders aan de Wal en bezoekers de mogelijkheid om mee te varen (zie paragraaf 5.15.1 Meevaren op reddingboten).

7.3.4 Lokale fondsenwerving

De exploitatie van een reddingstation is kostbaar. De KNRM stimuleert het werven van donateurs of sponsors ten behoeve van het reddingstation. Opbrengsten van fondsenwervende activiteiten kunnen altijd voor de directe exploitatiekosten van een reddingstation (brandstof, overlevingspakken, opleidingen, onderhoud) worden gebruikt. Voor besteding van de opbrengst(en) aan bijzondere onderdelen of projecten en/of tegenprestaties, moet vooraf overlegd worden met C&F. Sponsorverzoeken van reddingstations aan internationale, nationale of regionale ondernemingen moeten vooraf getoetst worden bij C&F. Dit voorkomt dubbele aanvragen bij bedrijven die de KNRM wellicht al ruimhartig steunen.

7.3.5 Aanname van giften/fooiën

Giften en fooien die aan de stationsbemanning worden aangeboden, moeten afgedragen worden aan de penningmeester. Van belang is dat giften niet anoniem in het 'bunkerbootje' worden gedeponneerd. Alle giften worden gemeld aan de penningmeester met opgave van bedrag en naam-, adres- en woonplaatsgegevens van de schenker. De penningmeester zorgt voor schriftelijke dankzegging. Dit kan gedaan worden door de secretaris van het reddingstation of door de afdeling administratie.

7.4 Foto- en videocamera's

De KNRM is voor publicitaire doeleinden zeer gebaat bij goede foto's en filmopnamen van reddingen en bijzondere situaties. Het is wenselijk dat het reddingstation zorgt voor een fotocamera op elke reddingboot. Op enkele reddingboten zijn vaste videocamera's aanwezig. Het gebruik hiervan wordt afgestemd met C&F en is bij voorkeur bestemd voor beeldmateriaal dat geschikt is voor nieuws-uitzendingen.

Van alle bruikbare foto's ontvangt C&F graag snel een kopie (op CD-ROM, foto's in originele grootte) ten behoeve van rechtenvrij gebruik voor pers en eigen drukwerk. Voor de opslag en uitwisseling van filmbeelden worden aparte afspraken gemaakt. Het is niet toegestaan foto- en filmbeelden van de KNRM-camera's, ook die van het reddingstation, zonder overleg met C&F te verspreiden naar media of internetsites.

7.5 Foldermateriaal

Het reddingstation heeft de beschikking over foldermateriaal. Let erop dat de folders actueel zijn. Folders met verouderde adres-, telefoon-, bank- en/of inhoudelijke gegevens kunnen worden vernietigd.

7.6 Aankopen voor C&F-doeleinden

Het reddingstation kan jaarlijks voor maximaal 500 euro aankopen doen voor C&F-doeleinden, zoals een fotocamera, TV, beamer, mededelingenkast, vitrine, etc. Aankopen voor audiovisuele middelen gaan in overleg met de afdeling C&F. Het C&F-budget mag niet worden besteed aan drukwerk, verkoopartikelen en kleding, omdat de KNRM deze zaken centraal verstrekt.

7.7 Demonstratie- en evenementenbeleid

De KNRM wordt vaak gevraagd voor demonstraties. De PICie beslist na overleg met schipper en bemanning of een verzoek wordt gehonoreerd. Toezeggingen hangen af van de volgende punten:

- een reddingstation moet operationeel blijven. Het plaatsen van een reservereddingboot voor korte duur is voor demonstraties niet wenselijk;
- voor demonstraties buiten het inzetgebied van het reddingstation, dient eerst toestemming aan de OD gevraagd te worden. Indien na toestemming van de OD vertrokken wordt naar een plaats die buiten het inzetgebied van het reddingstation valt, moeten tijdig de buurstations worden ingelicht. Buurstations naar eenzelfde evenement buiten beider inzetgebied is niet toegestaan. Tijdens het inmelden bij KWC en GMK meldt de reddingboot aard en bestemming van de reis en de getroffen maatregelen;
- aanvragen voor demonstraties die niet zijn geïnitieerd door het reddingstation, worden door het hoofdkantoor eerst ter beoordeling doorgestuurd aan het reddingstation. Dit wordt ook aan de aanvrager meegedeeld.

De KNRM is met een verkoopwagen en/of stand aanwezig op een aantal grote evenementen, zoals de Hiswa, Hiswa te water, Boot Holland, Sail, etc. Voor lokale evenementen gelieerd aan een reddingstation kan ter ondersteuning contact opgenomen worden met C&F. Deelname aan (lokale) evenementen is afhankelijk van de zichtbaarheid en het fondsenwervende karakter. Voor evenementen zet de KNRM vrijwilligers in.

Tijdens demonstraties en evenementen dient men zich als volgt te gedragen:

- de gehele bemanning gaat gekleed in overlevingspak met reddingvest;
- ook is er aandacht voor een correct uiterlijk van de reddingboot en de juiste vlagvoering;
- er wordt geen alcohol genuttigd door bemanning en leden van de walploeg;
- drenkelingen die door de KNRM worden opgepikt moeten tijdens de demonstratie gekleed zijn in beschermende kleding (overlevingspak/droogpak/surfpak);
- de walploeg van de KNRM gaat uniform gekleed en is herkenbaar voor het publiek. Bij lanceringen ziet zij toe op de veilige, ruime afstand tussen lanceervoertuigen en publiek;
- voertuigen van de KNRM worden bij demonstraties niet gebruikt als lijdend voorwerp. De brandweer bevrijdt dus bijvoorbeeld nooit slachtoffers uit of onder het KNRM-voertuig;
- stuntwerk is nooit toegestaan. De schipper bepaalt of gewenste demonstratievormen en vaarpatronen veilig genoeg zijn. Bij twijfel moet het onderdeel worden gewijzigd of geschrapt;
- bij vaardemonstraties met meer dan één snelle reddingboot wordt een onderlinge afstand bewaard van meer dan drie scheepslengtes. De reddingboten communiceren onderling over intenties met betrekking tot koers en vaart. De reddingboten mogen nooit in een rechte lijn achter elkaar varen;
- voorkom ongemak voor met name de pleziervaart op het binnenwater en in nauwe en drukke vaarwaters. De hekgolf van een reddingboot kan aanzienlijke angst veroorzaken en schade aanrichten. Vaart minderen en zo ruim mogelijk passeren is het devies.

7.8 Stationscomputer

Alle reddingstations beschikken over een computer die via een internetverbinding is aangesloten op het KNRM-netwerk. De computer en de verbinding zijn uitsluitend bedoeld voor KNRM-doeleinden om correspondentie, rapportages, beschikbaarheid en informatie snel en doeltreffend op de plaats van bestemming te krijgen. Het gebruik van de computer voor privédoeleinden of entertainment is niet toegestaan. Het installeren van software mag alleen na toestemming van het bedrijfsbureau van de KNRM. Onderhoud en reparaties gebeuren eveneens uitsluitend in overleg met het bedrijfsbureau.

8. OPERATIONELE EN FINANCIËLE RAPPORTAGES

Van alle relevante gebeurtenissen met betrekking tot het reddingstation doet de PICie verslag aan de directie van de KNRM. Van iedere dienst of reddingactie/hulpverlening wordt zo spoedig mogelijk een reddingrapport in het Centraal Informatie Systeem (CIS) opgemaakt en naar het hoofdkantoor verzonden.

8.1 Financiële rapportage

Binnen een maand na afloop van ieder kwartaal (31 maart, 30 juni, 30 september, 31 december), moet de financiële kwartaalrapportage door de penningmeester naar het hoofdkantoor worden verzonden.

8.2 Incidentrapportage

Alle geconstateerde gebreken aan het materieel of noodzakelijke reparaties geeft de PICie door aan de TD. In geval van bijvoorbeeld (letsel)schade, het niet functioneren van materieel en (bijna)-ongevallen moet een incidentrapport opgesteld worden. Deze moet nog dezelfde dag naar de OD gestuurd worden.

8.3 Reddingrapportage

Van elke reddingactie of hulpverlening moet zo snel mogelijk een reddingrapport worden gemaakt. Dit kan rechtstreeks in het CIS of via mijnknrm.nl. Alle giften, overhandiging(en) van een gereddenpakket en aanmeldingen voor een donateurschap moeten, met vermelding van naam-, adres- en woonplaatsgegevens, op het reddingrapport worden vermeld. Bij de gift moet vermeld worden of het reddingstation zelf schriftelijk heeft bedankt. Als dit niet het geval is, bedankt de afdeling administratie van het hoofdkantoor de schenker.

8.4 Onderhoudsrapportage

Onderhoudsrapportages vinden op het moment meestal via papieren controlelijsten plaats. Elk jaar ontvangt het reddingstation nieuwe controlelijsten voor het materieel en boothuis/bemanningsverblijf. De controlelijsten worden gefaseerd vervangen door het onderhoudsprogramma Marad. Met behulp van weeklijsten en een jaarplanning kan het station het onderhoud gestructureerd uitvoeren. Daarnaast geeft het programma achtergrondinformatie en bewaakt het keuringsplichtige objecten op vervaldatum.

8.5 Scheeps- en oliejournaal

Van iedere reddingboot moet een scheepsjournaal bijgehouden worden. Hierin staan alle technische bijzonderheden, storingen, schades, reparaties en onderhoudsacties, bijvullen smeerolie en koelvloeistoffen, brandstof, enzovoort. Deze worden vermeld op datum en met de juiste hoeveelheden erbij. Voor de olietanks op de wal of in pontons wordt een logboek bijgehouden. In dit logboek dient ook het wisselen en afvoeren van smeerolie vermeld met opgave van datum, hoeveelheid en type olie. Het scheeps- en oliejournaal zijn altijd aanwezig en toegankelijk in het boothuis of bemanningsverblijf.

8.6 Externe verzoeken om rapportages

Alle verzoeken van derden om rapportages of verklaringen over activiteiten van het reddingstation, moeten voorgelegd worden aan de PICie. De PICie bepaalt of de directie/inspectie moet worden ingelicht en/of het verzoek gehonoreerd wordt.

9. RADIO MEDISCHE DIENST

De RMD geeft uitvoering aan de internationaal vastgelegde verplichting van de Nederlandse staat om in medische advisering en hulpverlening aan zeevarenden te voorzien. Alle geneeskundige hulpaanvragen die de RMD krijgt worden in behandeling genomen. Daarnaast verstrekt de RMD binnen de KNRM-organisatie advies aan schippers van reddingboten wanneer ze te maken krijgen met gewonden of zieken.

9.1 Medische commissie

De medische commissie (MCie) van de RMD ziet toe op het adequaat functioneren van de RMD. De MCie stelt voordrachten op aan de directie ter vervulling van vacatures voor artsen van de RMD.

9.2 Artsen

Voor de uitvoering van de taak doet een aantal artsen bij toerbeurt dienst. De artsen worden vertegenwoordigd door een van de artsen: de primus inter pares (PIP). De PIP is aanspreekpunt voor de MCie en directie betreffende de RMD.

9.3 Verantwoording

Gezien de aard van de werkzaamheden heeft de RMD een apart huishoudelijk reglement en een klachtenregeling. De klachtencommissie (KCie) adviseert de directie van de KNRM over of klachten al dan niet gegrond zijn. Als ze wel gegrond zijn, adviseert de KCie de directie hoe ze herhaling kan voorkomen en op welke wijze de klacht moet worden afgehandeld.

10. HOOFDKANTOOR

10.1 Directie

De directie van de KNRM is verantwoordelijk voor het besturen van de stichting Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij, de algemene gang van zaken van de stichting en de gang van zaken van de met de stichting verbonden juridische entiteiten. Samen met de hoofden van de OD, TD, C&F en Bedrijfsvoering vormt de directie het managementteam.

10.2 Operationele dienst

De OD ondersteunt PICie en schipper bij de instandhouding van de operationele gereedheid van de reddingstations, de geoefendheid van de bemanningsleden en de verbetering/ontwikkeling van reddingmiddelen en -procedures. De OD is verantwoordelijk voor het bewaken van de kwaliteit en veiligheid van activiteiten op reddingstations.

10.2.1 Operationele inspectie

De OD-inspecteur zorgt voor een goede band met het reddingstation en is het station zoveel mogelijk van dienst binnen het vastgestelde beleid. Het doel is om een bijdrage te leveren aan de operationele inzetbaarheid van het reddingstation in samenwerking met de PICie, schipper / groepsleider en de directie van de KNRM. Tevens is de OD-inspecteur gezaghebbend bij alle veiligheidsaangelegenheden op het reddingstation. Aanwijzingen van de OD-inspecteur zijn bindend.

10.2.2 Opleidingen

De OD is verantwoordelijk voor alle opleidingen voor de KNRM-bemanningen. Het gaat zowel om intern georganiseerde en genoten opleidingen en om opleidingen die worden uitbesteed aan professionele externe opleidingsinstituten. Een volledige lijst van de opleidingen die de KNRM aanbiedt is, met cursusagenda, te vinden op mijnknrm.nl (operationeel/cursussen). Hier is ook een inschrijfformulier (interesselijst) te downloaden (operationeel/opleiding) die op het reddingstation bij COO of secretaris kan worden ingeleverd.

'Interne' opleidingen worden, in overleg met de OD, veelal door en op de reddingstations zelf gegeven. Bij het doorlopen van 'externe' opleidingen krijgen de KNRM-cursisten in veel gevallen begeleiding van medewerkers van de OD. De OD geeft zelf trainingen in het varen en veilig omgaan met snelle reddingboten.

Er bestaat een standaard voor de opleidingen van reddingbootbemanningen: de algemene opleidingsstandaard voor maritieme SAR-unit (reddingboot)bemanningen. De standaard, samengesteld door de IMRF (International Maritime Rescue Federation), is uitgewerkt tot een opleidingsprogramma voor de KNRM. Opleidingen die buiten het KNRM-opleidingsprogramma vallen, wordt onder voorwaarden gefaciliteerd en/of betaald. Leidraad hierbij is dat de betreffende opleiding in het belang is van de KNRM.

10.3 Technische dienst

De TD is verantwoordelijk voor technische instandhouding, nieuwbouw en medeontwikkeling van reddingboten, rijdend materieel en onroerend goed. In de werkplaats in IJmuiden vindt onderhoud en reparatiewerk aan reddingboten plaats. De TD koopt in en levert alle benodigde materialen en onderdelen voor de reddingstations en de werkplaats.

10.3.1 Technische inspectie

De TD-inspecteur is verantwoordelijk voor de tevredenheid op het reddingstation betreffende technische aangelegenheden, waaronder het onderhoud van alle materieel en het onroerend goed. De TD-inspecteur zorgt voor een goede band met het reddingstation en is het reddingstation zoveel mogelijk van dienst binnen het vastgestelde beleid. Zo kan de TD-inspecteur bijdragen aan een zo goed mogelijke inzetbaarheid van het reddingstation in samenwerking met de PICie, schipper/ploegleider en de directie. Ieder defect of storing wordt door het reddingstation gemeld aan de TD-inspecteur; buiten kantoor tijden via de wachtfunctionaris. De technisch en OD-inspecteur hebben onderling contact over lopende zaken op de reddingstations in hun regio.

De TD-inspecteur begeleidt de hem toegewezen nieuwbouw- en onderhoudsprojecten.

10.3.2 Regiomonteur

De regiomonteur werkt, in opdracht van de TD-inspecteur, voor de reddingstations in zijn regio aan correctief en preventief onderhoud van alle materieel, samen met de betrokken reddingstations. Daarnaast ondersteunt hij werkzaamheden door derden in zijn regio op het gebied van nieuwbouw

en onderhoud op technisch gebied. Inzet van de regiomonteur op de reddingstations loopt altijd via de TD-inspecteur.

10.3.3 Bestellingen en aankopen

De reddingstations bestellen de benodigde materialen per e-mail bij de medewerker logistiek van de werkplaats via logistiek@knrm.nl. Op het standaard bestelformulier wordt de gewenste bestelling zo nauwkeurig mogelijk omschreven. Voor elke ontvangen bestelling ontvangt de besteller een bevestiging per e-mail onder vermelding van de levertijd. De goederen worden na aflevering in het stationsvak bij de werkplaats gelegd. Eigen mensen zorgen normaal gesproken voor het transport van de goederen naar en van de reddingstations. De aflevering op het reddingstation wordt gemeld aan de besteller.

In geval de PICie een bestelling/reparatie hoger dan 250 euro bij een leverancier wil plaatsen, moet vooraf overlegd worden met de OD/TD of de aankoop niet beter via het hoofdkantoor kan lopen of dat de reparatie niet beter in eigen beheer kan worden uitgevoerd.

Voor de aankoop van goederen en/of brandstof moet voor de tenaamstelling en de daarmee verbonden BTW-plicht al bij de opdrachtverstrekking een keuze worden gemaakt uit twee stichtingen:

- Alle uitgaven voor de boot (onderhoud, reparatie, aanschaffingen, brandstof) moeten gefactureerd worden aan de Stichting KNRM met 0% BTW;
- Alle overige uitgaven moeten worden gefactureerd aan de *Exploitatiestichting t.b.v. KNRM*, belast met 6% of 19% BTW.

10.4 Communicatie en fondsenwerving

De afdeling C&F ontwikkelt de fondsenwervingstrategie en stimuleert reddingstations in het ontwikkelen van lokale fondsenwerving. C&F zorgt voor periodieke contacten met reddingstations en vrijwilligers (via Weeknieuws, Stopzak, mijnknrm.nl), met donateurs (via De Reddingboot en KNRM.nl) en andere belanghebbenden (via media en artikelen in vakbladen). De afdeling is verantwoordelijk voor de kwaliteit en inhoud van de in- en externe communicatie. De afdeling bewaakt de huisstijl van de KNRM in alle facetten. Voor de uitvoering van C&F is de afdeling mede afhankelijk van de vrijwilligers op de reddingstations. Voor mediacommunicatie en fondsenwerving vanuit de reddingstations kan de afdeling adviseren en assisteren.

10.5 Bedrijfsvoering

De bedrijfsvoering bestaat uit de afdelingen administratie en bedrijfsbureau.

10.5.1 Administratie

De afdeling administratie zorgt in het bijzonder voor alle financiële en administratieve zaken op het gebied van donateurbeheer, crediteuren, debiteuren en merchandise.

10.5.2 Bedrijfsbureau

Het bedrijfsbureau is dienstverlenend op het gebied van automatisering voor zowel kantooromgeving, reddingstations als voor een deel van de automatisering op de schepen. Tevens begeleidt het bedrijfsbureau het kwaliteitssysteem (ISO).

10.6 Secretariaat

Het secretariaat verzorgt de vrijwilligersadministratie, geeft invulling aan de receptie en ondersteunt de afdelingen op het hoofdkantoor, de reddingstations, de RMD en de MA op secretariael gebied.

10.7 Medisch adviseur

De MA is voor de KNRM de contactpersoon op het gebied van medische zaken. Voor vragen en/of adviezen kunnen alle vrijwilligers van de KNRM rechtstreeks in contact treden met de MA.

De MA adviseert de directeur van de KNRM op het gebied van alle medische aangelegenheden die de KNRM aangaan, zoals:

- medische uitrusting aan boord van reddingboten, KHV-voertuigen en boothuizen;
- gewenste opleiding en competenties van bemanningen;
- inbedding van de KNRM in de spoedeisende gezondheidsstructuren in Nederland.

De MA is verantwoordelijk voor het keuringsbeleid van de vrijwilligers en de uitvoering daarvan.

De MA vertegenwoordigt de KNRM in externe overlegfora waarbij (nautisch-)medische aangelegenheden die de KNRM betreffen, worden besproken.

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 aeronautisch 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 aeronautisch en maritiem reddingscoördinatiecentrum, bedoeld in artikel 4, onderdeel a, overeenkomstig door de directeur-generaal van de Rijksluchtvlaatsdienst 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

**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 directeurs-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

Partijen,

1. Het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio (naam regio), in deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de voorzitter (naam voorzitter), (functie voorzitter, meestal burgemeester van een stad), hierna te noemen de VR? (? = naam van de regio),
en
2. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, namens deze de Directeur van de Kustwacht, de heer C.J.H. Trimpe Burger, hierna te noemen "de Kustwacht",
3. De Stichting Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij, in deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur, de heer R.A. Boogaard, hierna te noemen "KNRM".

Overwegende dat,

- de basis van dit convenant wordt gevormd door het wetsvoorstel Wet Veiligheidsregio's, de voorlopige resultaten van Project Waterrand en de aanbeveling van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) aan de Veiligheidsregio's om afspraken te maken met de Kustwacht als crisispartner voor het redden van mens en dier op gemeentelijk ingedeeld water langs de Nederlandse kust van de Noordzee en op de ruime binnenwateren[†];
- in de Veiligheidsregio hebben de gemeenten, gelet op de bepalingen Wet gemeenschappelijke regelingen, Wet geneeskundige hulp bij rampen, Brandweerwet 1985, Wet rampen en zware ongevallen en Wet ambulancezorg een gemeenschappelijke regeling aangegaan met een openbaar lichaam genaamd de "Veiligheidsregio?". Deze veiligheidsregio is een openbaar lichaam met volledige rechtspersoonlijkheid conform artikel 2 lid 1 Burgerlijk Wetboek;
- project Waterrand is ingesteld door de Ministers van BZK en Verkeer en Waterstaat (VenW) en richt zich op eenduidige organisatie van hulpverlening en crisisbeheersing bij incidenten op het water. Deze doelstelling wordt bereikt door ontwikkeling van een uniforme, landelijke werkwijze en effectieve samenwerking tussen de betrokken partijen, zowel in de voorbereiding als in uitvoering;
- veiligheidsregio's (zie bijlage A) onder meer tot taak hebben zorg te dragen voor het opstellen, vaststellen en uitvoeren van een Beleidsplan Veiligheidsregio, onder andere voor het rampenbestrijdingsproces - het redden van mens en dier op het water -, en voor de gecoördineerde inzet van hulpverleningsdiensten;
- de doelstelling van dit beleidsplan is de samenwerking tussen alle bij de rampenbestrijding betrokken crisispartners in de preparatie-, repressie- en nazorg-fase te verbeteren;
- de primaire verantwoordelijkheid voor het redden van mens en dier op gemeentelijk ingedeeld water onderdeel uitmaakt van de brandweertzorg en derhalve ligt bij het college van Burgemeester en Wethouders;
- het college van Burgemeester en Wethouders bepaalt bij wie de taak in een voorkomend geval belegd wordt: bij de (regionale) Brandweer, de Kustwacht of mogelijk een andere (particuliere) partij;
- het voor de hand ligt dat daarbij gebruik gemaakt wordt van de daarvoor het best toegeruste organisatie(s)[‡];
- het in de rede ligt dat de Veiligheidsregio's komen tot één uniform afsprakenkader met de Kustwacht en KNRM over de uitvoering van de Search-and-Rescue (SAR)-taak op gemeentelijk ingedeeld water langs de Nederlandse kust van de Noordzee en op de ruime binnenwateren[§];
- de Directeur Kustwacht verantwoordelijk is voor de uitvoering van de SAR- taak op gemeentelijk ingedeeld water langs de Nederlandse kust en op de ruime binnenwateren, op basis van de Regeling inzake de SAR-dienst 1994;
- de beleidsmatige aansturing van de Kustwacht valt onder de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op basis van het Instellingsbesluit Kustwacht;
- Kustwacht en KNRM een convenant hebben gesloten op basis van de Regeling inzake de SAR-dienst 1994 over de kostenloze inzet van de KNRM in opdracht van de Kustwacht voor het redden van mens en dier op het water;
- binnen het kader van dit convenant de uitvoering van de SAR-taak het primaire product is van de Kustwacht en KNRM, en maritieme hulpverlening kan plaatsvinden binnen de mogelijkheden van de resterende personele en materiële capaciteit;
- Kustwacht en KNRM de partijen kunnen adviseren over de multidisciplinaire voorbereiding en uitvoering van het rampenbestrijdingsproces: het redden van mens en dier op het water;
- de KNRM haar middelen op verzoek ook beschikbaar stelt aan de Veiligheidsregio voor het ondersteunen van andere hulpdiensten bij incidentbestrijding op het water;
- dat het wenselijk is de afspraken over samenwerking tussen partijen door middel van een convenant vast te leggen.

[†] Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 117, nr.6, pagina 63-64

[‡] Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 117, nr. 6, pagina 64

[§] Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 117, nr. 6, pagina 64

Gelet op:

- Wetsvoorstel Wet Veiligheidsregio's;
- Brandweerwet;
- Besluit Instelling Kustwacht 2006;
- Regeling inzake de SAR-dienst 1994;
- Statutaire doelstellingen KNRM;

Maken, vooruitlopend op de Wet Veiligheidsregio's, nu voorstel van wet, de volgende afspraken over samenwerking voor Search-and-Rescue (SAR) en maritieme hulpverlening:

Definities

Artikel 1

In dit convenant wordt verstaan onder:

- Search And Rescue (SAR):** de opsporing en redding van in nood verkerende mens en dier op en onder het gemeentelijk ingedeelde water.
- Maritieme hulpverlening:**
 - (1) Inzet van SAR-eenheden voor hulpverlening op het water door de Kustwacht, na beëindiging van de SAR-actie, op verzoek van bevoegde autoriteiten op basis van urgente noodzaak, gevaar voor milieu en scheepvaart, en behoud van materieel bij afwezigheid van professionele zieken- en gewonden transportcapaciteit en berging- en sleepdienstcapaciteit;
 - (2) Maritieme hulpverlening vindt uitsluitend plaats binnen de mogelijkheden van de resterende personele en materiële SAR-capaciteit;
 - (3) Eenheden van de KNRM kunnen op verzoek van de Kustwacht beschikbaar worden gesteld voor ondersteuning van kustwachttaken in het kader van de dienstverlening en handhaving en zijn de eenheden van de KNRM tevens op verzoek beschikbaar voor derden, zoals Rijkswaterstaat, Brandweer etc, voor incidentbestrijding en maritieme hulpverlening op het water langs de kuststrook en op het strand.
- C2000:** Communicatienetwerk voor politie, Koninklijke Marechaussee, Geneeskundige Hulp bij Ongevallen en Rampen (GHOR) en brandweer. Aan deze diensten gelieerde organisaties (bijvoorbeeld KNRM en reddingbrigades) kunnen ook gebruik maken van het netwerk.
- Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedures (GRIP)**:** Uitwerking van het opschalingproces in coördinatiealarmfasen. Elk coördinatiealarm heeft zijn eigen kenmerken, die gebaseerd zijn op de bijbehorende taken, bevoegdheden of verantwoordelijkheden.
- Commando Plaats Incident (COPI):** Het team waarin de operationele vertegenwoordigers van brandweer, politie, GHOR en mogelijk anderen samenwerken onder eenhoofdige leiding.

Doel

Artikel 2

Partijen verbinden zich om volgens de uniforme afspraken van dit convenant op basis van de door partijen gedragen resultaten van Project Waterrand samen te werken om de gevolgen van SAR-incidenten en het aansluitend uitvoeren van maritieme hulpverlening in het toepassingsgebied te voorkomen, te beperken en/of te bestrijden.

Toepassingsbereik

Artikel 3

Dit convenant heeft betrekking op het opsporen en redden van mensen en dieren en de daaraan verbonden maritieme hulpverlening, dat plaatsvindt in en/of waarvan de gevolgen zich uitstrekken over gemeentelijk ingedeeld water langs de Nederlandse kust van de Noordzee (de zgn. 1 kilometer zone)^{††} en op de ruime binnenwateren het Waddenzeegebied, het IJsselmeer, Markermeer (inclusief Randmeren^{††}) en Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen (Westerschelde, Oosterschelde, Grevelingen, Haringvliet, Hollands Diep en Veerse Meer)^{§§}. In aanvulling hierop komen Partijen overeen, dat de lijn tussen de havenhoofden van het havengebied geldt als de grens tussen het verantwoordelijkheidsgebied van de Kustwacht aan de zeezijde en de brandweezorg aan de landzijde.

Preparatie fase

Artikel 4

1. De Kustwacht en KNRM zijn crisispartners en maken deel uit van de georganiseerde hulpverleningsdiensten in de Veiligheidsregio.

** Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding, versie juni 2003, www.handboekrampenbestrijding.nl

†† Zoals bepaald in de Wet regeling provincie en gemeentelijke grenzen langs de Noordzeekust

†† Ketelmeer, Zwartemeer, de Gouwzee, Vossemeer, Drontermeer, Veluwemeer, Wolderwijd, Nuldernauw, Nijkerkernauw, Eemmeer, Gooimeer, Volkerak en IJmeer.

§§ Zoals bepaald in de Wet grenzen territoriale zee

2. De Kustwacht en KNRM zijn als crisispartners agendalid van het multidisciplinaire directie overleg in de Veiligheidsregio.
3. De Directeur Kustwacht en de Directeur KNRM zullen worden uitgenodigd bij de vergaderingen van de Veiligheidsdirectie aanwezig te zijn wanneer dit relevant is voor de samenwerking tussen partijen. Zij worden door de Veiligheidsregio op de hoogte gehouden van de relevante operationele en bestuurlijke ontwikkelingen binnen de Veiligheidsregio.
4. De Voorzitter van de Veiligheidsregio nodigt de Directeur Kustwacht en de Directeur KNRM minimaal één keer per jaar uit voor een gezamenlijk strategisch overleg.

Artikel 5

1. De Kustwacht ^{***} stelt op verzoek van de Veiligheidsregio een SAR-adviseur beschikbaar voor advies tijdens de planvorming op SAR-gebied.
2. Het Veiligheidsbureau zal de SAR-adviseur uitnodigen aan de vergaderingen deel te nemen wanneer dit relevant is voor de samenwerking tussen partijen.

Artikel 6

De SAR-adviseur maakt als agendalid deel uit van de werkgroep Multidisciplinaire Opleiden, Trainen en Oefenen voor SAR en maritieme hulpverlening van de Veiligheidsregio. Hij neemt deel aan de overlegstructuur en kan deel uitmaken van de werkgroepen van de opzet van oefeningen en trainingen binnen de Veiligheidsregio. De SAR-adviseur maakt voorts deel uit van andere werkgroepen binnen de Veiligheidsregio indien in de betreffende werkgroep een inbreng namens Kustwacht en KNRM wenselijk en/of noodzakelijk is.

Artikel 7

Partijen maken vervolgafspraken over:

1. Zorgnormen op het water. Voor de Kustwacht en KNRM gelden daarbij de volgende normen als uitgangspunt:
 - a. Het KWC is 24/7 bezet en direct gereed voor noodzakelijke opschaling;
 - b. Een SAR-eenheid van de KNRM is binnen 30 minuten na alarmering op het plaats incident op het ruime binnenwater aanwezig;
 - c. Voor een groot ongeval is de KNRM binnen 1 uur en 45 minuten na alarmering op de plaats incident op de ruime binnenwateren met een minimale reddencapaciteit van 25, 50, 100 of 200 personen aanwezig, dit in relatie tot het risicoprofiel van het betreffende vaarwater.
2. Aantal en inhoud van operationele en bestuurlijke oefeningen, die zijn opgenomen in jaarplannen en meer jaren programmeringen.
3. De evaluatie van multidisciplinaire oefeninzet volgens een uniform evaluatiemodel.
4. De intentie om te onderzoeken of andere partijen, bijvoorbeeld met de lokale reddingsbrigades, bij deze samenwerking kunnen worden betrokken;
5. Onderwerpen, die regiogebonden zijn.

Repressieve fase

Artikel 8

De Kustwacht en de Gemeenschappelijke Meldkamer (GMK) van de Veiligheidsregio zijn verantwoordelijk voor eerste melding en alarmering van SAR-incidenten en verzoeken voor maritieme hulpverlening. De Kustwacht en de GMK van de Veiligheidsregio hebben een wederzijdse actieve informatieplicht over de voortgang van de alarmopvolging en incidentbestrijding op de ruime binnenwateren.

Artikel 9

De Directeur Kustwacht is verantwoordelijk voor de uitvoering van het SAR-proces met eigen (zie bijlage B) en met aan de Kustwacht door derden ter beschikking gestelde middelen (zie bijlage C). De Directeur Kustwacht kan een functionaris belasten met de praktische coördinatie op de plaats van het incident onder verantwoordelijkheid van de Kustwacht, de OSC[†]. De OSC dient bij voorkeur te beschikken over zowel VHF (marifoon) als over C2000.

Artikel 10

1. Bij GRIP^{††} 0 vindt de afhandeling van het SAR-incident plaats onder leiding van de Kustwacht met haar ter beschikking staande middelen.
2. Vanaf GRIP 1 staat de Kustwacht of OSC in contact met het Commando Plaats Incident (COPI) in het kader van informatie uitwisseling en coördinatie. De Kustwacht blijft verantwoordelijk voor de uitvoering van het SAR-proces. Indien specifieke SAR deskundigheid in het COPI vereist is kan deze via het KWC bij de piketfunctionaris van de KNRM worden aangevraagd.

^{***} De Kustwacht stelt in overleg met de KNRM de SAR-deskundige aan namens Kustwacht en KNRM

^{††} Voor GRIP-structuur zie: Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding, versie juni 2003.

3. Bij GRIP 2 of hoger wordt een Regionaal Operationeel Team (ROT) geactiveerd. Het ROT staat onder voorzitterschap van de operationeel leider. De afstemming van de operationele partijen, waaronder de Kustwacht bij SAR-incidenten, vindt plaats in het ROT, mede op basis van adviezen van de daaronder hangende actiecentra ⁺⁺⁺(waaronder het Actiecentrum Water). Het Actiecentrum Water fungeert als backoffice van de vertegenwoordiger van de waterpartijen in het ROT. Het hoofd van het Actiecentrum Water is lid van het ROT.
4. De Kustwacht, OSC en leider COPI hebben een actieve wederzijdse informatieplicht over de voortgang van de afhandeling van het incident.

Artikel 11

Als SAR-liaison kan een contactpersoon van de Kustwacht ^{§§§} worden gealarmeerd wanneer opgeschaald wordt naar GRIP 2 of hoger om deel te nemen in het ROT of het Actiecentrum Water onder het ROT. De taak van de SAR-liaison bestaat ten minste uit het adviseren over de mogelijkheden van de Kustwacht voor het SAR-proces en/of maritieme hulpverlening evenals het adviseren van de Operationeel Leider over de wijze van coördineren van de SAR-keten binnen het multidisciplinaire rampenbestrijdingsproces. De Kustwacht en KNRM kunnen bijdragen aan maritieme hulpverlening indien dit niet in conflict komt met de uitvoering van de primaire SAR-taak.

Artikel 12

Wanneer in een gemeente het Gemeentelijk Beleidsteam (GBT) functioneert, kan de Burgemeester een vertegenwoordiger van de Kustwacht ^{****} (zie boven) uitnodigen te participeren in het GBT. Wanneer in de Veiligheidsregio het Regionaal Beleidsteam (RBT) wordt geactiveerd, kan de coördinerend bestuurder een vertegenwoordiger van de Kustwacht uitnodigen om te participeren in het RBT.

Artikel 13

Bij SAR-incidenten op de Noordzee zonder effect(en) op het land is de Directeur Kustwacht verantwoordelijk voor het proces voorlichting over de inzet van SAR-eenheden. De Burgemeester is in alle GRIP situaties verantwoordelijk voor de crisiscommunicatie over het SAR-incident en zal daartoe door de Directeur van de Kustwacht juist, tijdig en volledig worden ingelicht.

Nazorgfase

Artikel 14

Elk der partijen kan het initiatief nemen voor de evaluatie na inzet.

Financiële voorwaarden

Artikel 15

1. Bij uitvoering van reguliere SAR-taken en maritieme hulpverlening en reguliere vormen van opleiding, training en oefening voor SAR vindt door de Kustwacht en KNRM geen financiële verrekening plaats met de Veiligheidsregio.
2. Bij specifieke vormen van opleiding, oefening en training en maritieme hulpverlening kan door partijen vooraf een vergoeding worden overeengekomen.

Slotbepalingen

Artikel 16

1. Dit convenant wordt vanaf het moment van ondertekening aangegaan voor bepaalde tijd tot inwerkingtreding van de Wet Veiligheidsregio's en beëindiging van Project Waterrand.
2. Wijzigingen van of aanvullingen op dit convenant komen slechts tot stand indien alle partijen daarmee schriftelijk instemmen. Alle partijen hebben het recht schriftelijk voorstellen tot wijziging in te dienen.
3. Partijen kunnen dit convenant, met inachtneming van een opzegtermijn van twee maanden, schriftelijk opzeggen.

Artikel 17

Dit convenant is niet in rechte afdwingbaar. Alle geschillen in verband met deze samenwerking of met afspraken, die daaraan gerelateerd zijn, worden beslecht door de Kustwacht, de KNRM en de betrokken Veiligheidsregio in onderling overleg.

⁺⁺⁺ Het Werken met Actiecentra maakt onderdeel uit van Project Waterrand. Een belangrijke constatering is dat bij waterincidenten veelal specifieke kennis en expertise benodigd is van partijen die niet dagelijks als "hulpverleningsorganisatie" functioneren. Deze expertise wordt samengebracht in het Actiecentrum Water en voert in opdracht van het ROT acties uit of geeft adviezen aan het ROT.

^{§§§} De Kustwacht stelt in overleg met de KNRM de SAR-liaison aan namens Kustwacht en KNRM

^{****} De Kustwacht stelt in overleg met de KNRM een vertegenwoordiger aan om op verzoek te participeren in het GBT of RBT

Artikel 18

1. Dit convenant wordt jaarlijks door de partijen geëvalueerd op initiatief van de Veiligheidsregio. De eerste evaluatie zal plaatsvinden een jaar na ondertekening van dit document.
2. Na inwerkingtreding van de Wet Veiligheidsregio's én beëindiging van het Project Waterrand zullen partijen gezamenlijk de afspraken in dit convenant voortzetten in een samenwerkingsdocument op basis van de Wet en de resultaten van het Project Waterrand.
3. Op initiatief van de Voorzitter van de Veiligheidsregio stellen de vertegenwoordigers genoemd in het eerste lid jaarlijks gezamenlijk een verslag op. Een afschrift van dit verslag wordt beschikbaar gesteld aan de partijen.

Artikel 19

De Voorzitters van de Veiligheidsregio's, de Directeur Kustwacht en de Directeur KNRM dragen zorg voor bekendmaking van dit convenant bij de betrokken lokale en regionale crisispartners en bij hun organisaties.

Aldus getekend,

<<Plaats, datum>>>

<< Naam >>

Het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio, vertegenwoordigd door
<<naam>> <<functie>>

C.J.H. Trimpe Burger
De Directeur van de Kustwacht

R.A. Boogaard
De Directeur van de KNRM

Bijlagen:

- A. Overzicht geografische indeling veiligheidsregio's en KNRM reddingstations
- B. Factsheet vliegende eenheden van de Kustwacht
- C. Factsheet middelen van de KNRM

Uitgangspunten

Uitgegaan wordt van de beginselen dat:

- KNRM redt en de Bergers bergen, zij het dat beiden zich realiseren dat overlappingsen mogelijk zijn.
- KNRM gaat, bij het blijken de gevoerde communicatie niet binnen een half uur ter plekke aanwezig zijn van een erkende, capabele en adequaat geoutilleerde aangesloten Berger, het zgevraagd leveren van hulpverleningsassistentie, welke volgens de betrokken KNRM schipper binnen haar operationele capaciteit is geacht te zijn, niet uit de weg;
- Bergers bieden in voorkomende gevallen, bij het niet ter plekke aanwezig zijn van KNRM eenheden, reddingsassistentie aan onder de beginselen van de vigerende internationale voorschriften.

Werkwijze

KNRM en Bergers, die ervoor opteren om -met behoud van een ieders kerntaken, identiteit en bedrijfsvoeringsbeleid -op een harmonieuze manier met elkaar om te gaan, ondertekenen daartoe dit convenant.

Zonder dat het in dit stadium reeds tot juridische consequenties leidt, wil dit convenant de uiting zijn van het gemeenschappelijke voornemen van partijen om te onderzoeken in hoeverre de in dit convenant genoemde beginselen en criteria kunnen leiden tot het door hen nagestreefde doel, te weten het vreedzaam, en met wederzijds respect, naast elkaar bestaan van partijen.

Aangesloten Bergers enerzijds en KNRM anderzijds streven er op elk niveau van hun organisatie naar om onderlinge cohesie en operationele samenwerking in het belang van de hulpbehoevende partij tot stand te brengen en te onderhouden en te dien einde steeds een sfeer van onderlinge concurrentie te voorkomen.

De beslissing of er -naast de essentiële reddingsoperatie -door KNRM tevens andere hulpverleningsassistentie geboden zal worden, zal door de betrokken KNRM schipper(s) steeds worden getoetst aan de volgende criteria:

- Kan een Berger, als onder bovenstaande uitgangspunten bedoeld, blijken de gevoerde communicatie, binnen een half uur ter plekke aanwezig zijn;
- Is de te redden partij donateur van KNRM, is het zijn uitgesproken wens om door KNRM geassisteerd te worden en het KNRM vaartuig ter beoordeling van de schipper in staat tot hulp;
- Is KNRM eenheid ter plekke in staat om -onder de heersende weersomstandigheden en zeecondities -effectief hulpverlenings- assistentie te verlenen;
- Is het te assisteren vaartuig langer dan 20 meter, in welk geval in het algemeen geen assistentie verleend zal worden, behalve in hoogst uitzonderlijke en bedreigende omstandigheden en in afwezigheid van alternatieve (adequate) bergingscapaciteit.

KNRM en de aangesloten Bergers zullen, zo mogelijk en gevraagd, elkaar altijd in goede samenwerking assisteren.

Bijkomende bepalingen

Om de in dit convenant bedoelde na te streven sfeer van harmonieuze samenwerking tussen enerzijds KNRM en anderzijds de aansloten Bergers zo goed mogelijk in praktijk te brengen, zullen de directies van de betrokken organisaties actief (doen) bewerkstelligen dat:

- op alle locaties regelmatig collegiaal overleg tussen partijen plaats vindt;
- het gebruik van onparlementaire of opruiende taal tijdens operaties, over de radio of anderszins, ten stelligste wordt voorkomen;
- er bij voorkomende gevallen van onenigheid/conflict achteraf corrigerend overleg plaats vindt, met een mogelijkheid om -zo nodig - tot verwijzing naar de betrokken directies of diens vertegenwoordigers over te gaan.
- in voorkomende publiciteit, gerapporteerd wordt op een wijze welke niet als schadelijk kan worden ervaren door een der partijen.

CONVENANT KNRM-BERGERS

Tijdens periodiek te organiseren onderling overleg tussen de directies van enerzijds de aangesloten Bergers en anderzijds KNRM, zal worden gezien in hoeverre bovenstaand convenant een effectief instrument blijkt te zijn ter bereiking van het hierboven onder Werkwijze genoemde doel, dan wel of daartoe wijzigingen c.q. aanvullingen op dit convenant wenselijk zijn gebleken.

Opgemaakt en ondertekend op 13 mei 1998 te IJmuiden

Dit convenant van KNRM met de bergingsbedrijven is mede ondertekend door de volgende bedrijven:

Borsch Duikservice
BTS Bergings & Transportmaatschappij Scheffer B.V.
Rederij Noordgat Sleep- en bergingsbedrijf
Rederij Waterweg B.V.
Smit Salvage B.V.
Wijsmuller Salvage B.V.

N.B.: Indien een bergingsbedrijf dit convenant niet heeft ondertekend, handelt KNRM in geval van samenwerking met dit bedrijf in de geest van dit convenant.

Bijlage 4: Overzicht functies reddingstation

Functie	Deelfunctie
(Plaatsvervangend) schipper	
Ploegleider	
Motordrijver	
(Aankomend) opstapper	
Chauffeur	Chauffeur KHV-voertuig
	Chauffeur lanceervoertuig
	Tractordrijver
Helper aan de wal	Walbaas
	C&F-medewerker
	Beheerder stationscomputer
Voorzitter PICie	
Vice-voorzitter PICie	
Secretaris PICie	
Penningmeester PICie	
Lid PICie	Coördinator Oefenen en Opleiden
	Coördinator Materieel
	Coördinator Communicatie en Fondsenwerving
EHBO instructeur	

Bijlage 5: Klokkenluidersregeling KNRM, Versie 20 juli 2009

Inleiding

De KNRM gedragscode geeft de spelregels weer voor de omgang met elkaar. Dit geldt voor stations, vrijwilligers, donateurs en andere betrokkenen van de KNRM. Er kunnen zich echter onregelmatigheden of misstanden voordoen van dusdanig (algemeen) belang, dat iemand hiervan melding wil maken. Ter bescherming van de melder heeft de KNRM een klokkenluidersregeling opgesteld. De klokkenluidersregeling KNRM is gebaseerd op de eind 2003 vastgestelde Nederlandse Corporate Governance Code (Commissie Tabaksblat). De KNRM onderschrijft het uitgangspunt van de code en wil de bepalingen naleven die op de KNRM van toepassing zijn. De Raad van Toezicht en de directie hebben de regeling goedgekeurd.

Uitgangspunten

- De regeling is een instrument om transparantie, zorgvuldigheid en integriteit te bevorderen.
- De regeling is van toepassing op iedereen die werkzaam is bij de KNRM. De regeling maakt het mogelijk en is een aanmoediging voor medewerkers om een vermeende onregelmatigheid of misstand te melden. Zo kan al het nodige gedaan worden om in het geval van overtredingen van interne of externe regelgeving of andere misstanden, de noodzakelijke maatregelen te treffen.
- De regeling gaat ervan uit dat er sprake is van een melding van een vermeende misstand, waarbij informeel en/of formeel overleg niet heeft geleid tot een oplossing.
- De regeling biedt de mogelijkheid om meldingen anoniem te doen.
- Een melding van een vermeende misstand is op zijn plaats als het een ernstige zaak betreft van publiek belang. Het uitgangspunt hierbij is dat bij de melder een redelijke zekerheid bestaat over de desbetreffende feiten en dat verwacht mag worden dat de melding effectief is. Dit laatste wil zeggen dat de melding tot nader onderzoek leidt en eventueel gewenste (preventieve) maatregelen. Van de melder wordt verwacht dat hij of zij de juiste weg volgt en zich ervan bewust is dat de gevolgen van de melding niet kwalijker mogen zijn dan de gemelde zaak.

Behandeling van meldingen

Voor de behandeling van meldingen van vermoedens van misstanden of onregelmatigheden is de onafhankelijke Commissie Gedragscode aangewezen. Hiervan maken ook enkele externe deskundigen deel uit. De commissie onderzoekt meldingen en adviseert de directie over eventueel te nemen maatregelen. Voor meldingen die betrekking hebben op (leden van) de directie, wendt de commissie zich tot de Raad van Toezicht. De organisatie en werkwijze van de commissie zijn vastgelegd in het Reglement Commissie Gedragscode.

Klokkenluidersregeling

Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- melder: degene die werkzaam is voor de KNRM en melding doet van een (vermoeden van een) misstand.
- leidinggevende: degene die direct dan wel indirect aan de melder leiding geeft.
- commissie: de Commissie Gedragscode.
- raadsman: de secretaris van de Commissie Gedragscode.
- directie: de directie van de KNRM.
- Raad van Toezicht: de Raad van Toezicht van de KNRM.
- misstand: een op redelijke gronden gebaseerd vermoeden met betrekking tot de onderneming, in verband met:
 - een (dreigend) strafbaar feit;
 - een (dreigende) schending van wet- en regelgeving;
 - een (dreiging van) bewust onjuist informeren van publieke organen;
 - een (dreigend) gevaar voor de volksgezondheid, de veiligheid of het milieu;
 - een andere (dreigende) schending van de KNRM gedragscode; of
 - (een dreiging van) het bewust achterhouden, vernietigen of manipuleren van informatie over deze feiten.

Artikel 2 Melding van een vermoeden van een misstand

- De melder die een vermoeden van een misstand wil melden, doet dit primair bij zijn leidinggevende of, indien hij melding aan zijn leidinggevende niet wenselijk acht, bij diens leidinggevende, of de Commissie Gedragscode.
- Indien de melder dit wenst kan hij – voorafgaand aan de melding – de raadsman uit de commissie raadplegen.
- De raadsman heeft geheimhoudingsplicht.
- Bij een melding aan een leidinggevende, brengt de leidinggevende de commissie daarvan per omgaande schriftelijk op de hoogte.
- De commissie stuurt de melder en/of de leidinggevende per omgaande een ontvangstbevestiging. De bevestiging bevat het gemelde vermoeden van een misstand en het moment waarop de melder dit vermoeden kenbaar heeft gemaakt.
- De commissie beoordeelt of er sprake is van urgentie. Als dit het geval is, initieert zij de noodzakelijke maatregelen en informeert de directie en de Raad van Toezicht. Bij urgente zaken wordt het besluit van de directie in samenspraak met de Raad van Toezicht genomen.
- De commissie stuurt per omgaande een bericht van de melding naar de directie.
- De directie geeft de commissie opdracht om een onderzoek in te stellen naar aanleiding van de melding en om haar daarover advies uit te brengen.
- De melder en de commissie nemen tijdens de behandeling van de melding vertrouwelijkheid naar binnen en naar buiten in acht.

Artikel 3 Advies en besluit

- De commissie meldt binnen tien dagen schriftelijk aan de melder en/of de leidinggevende(n) of de melding ontvankelijk is.
- Indien de melding ontvankelijk is, meldt de commissie binnen zes weken schriftelijk haar bevindingen en het daarmee samenhangende advies aan de directie.
- De commissie stuurt de melder en/of de leidinggevende per omgaande een afschrift van de bevindingen en het advies.
- Indien de bevindingen en het advies niet binnen zes weken kunnen worden gemeld, kan de commissie de afhandeling van het advies voor ten hoogste vier weken verdagen. De commissie stelt de directie, de melder en/of de leidinggevende hiervan schriftelijk in kennis.
- De directie besluit over het gegeven advies binnen twee weken nadat de bevindingen en het advies door de commissie zijn gemeld.
- De melder en/of de leidinggevende worden van het besluit door de directie per omgaande op de hoogte gesteld. De commissie ontvangt een afschrift van het besluit.
- De directie ziet erop toe dat het besluit wordt uitgevoerd.
- De directie kan in geval van zwaarwegende argumenten, besluiten om van het advies van de commissie af te wijken en stelt de commissie, melder en/of de leidinggevende van de overwegingen schriftelijk op de hoogte.

Artikel 4 Beroepsmogelijkheid

- De melder dan wel de leidinggevende kan zich in het kader van de beroepsmogelijkheid wenden tot de Raad van Toezicht indien:
 - de melding een vermoeden van een misstand van een lid van de directie betreft.
 - de melder het niet eens is met het besluit van de directie, genoemd in artikel 3.
 - de melder dan wel de leidinggevende geen bericht heeft ontvangen binnen de termijnen genoemd in artikel 3.
- Indien de melding een lid van de directie betreft, wordt deze rechtstreeks ingediend bij de Raad van Toezicht. Eventueel kan deze melding plaatsvinden via de leidinggevende of de commissie.
- Indien de melder zich niet kan verenigen met het besluit van de directie of niet binnen de gestelde termijn is geïnformeerd, meldt hij dit schriftelijk binnen vier weken, na dagtekening van het besluit van de directie dan wel na het verstrijken van de genoemde termijn, aan de Raad van Toezicht.
- De Raad van Toezicht stuurt de melder en/of de leidinggevende per omgaande een ontvangstbevestiging. De bevestiging bevat het gemelde vermoeden van een misstand en het moment waarop de melder dit vermoeden, dan wel het besluit of situatie zoals genoemd in lid 1 van dit artikel, kenbaar heeft gemaakt.
- De Raad van Toezicht informeert in de gevallen genoemd onder lid 1 van dit artikel, schriftelijk per omgaande de directie en de commissie en stuurt een afschrift naar de melder en/of de leidinggevende.
- De Raad van Toezicht benoemt twee externe, onafhankelijke deskundigen om zich een oordeel te vormen over de melding.
- De benoemde deskundigen kunnen per gemeld vermoeden van een misstand, dan wel het besluit of situatie zoals genoemd in lid 1 van dit artikel, andere personen zijn.
- De deskundigen melden hun bevindingen binnen vier weken aan de Raad van Toezicht.
- De Raad van Toezicht besluit binnen twee weken na ontvangst van het externe advies, zoals genoemd in lid 7 van dit artikel, en meldt dit schriftelijk aan de directie.
- De Raad van Toezicht stuurt per omgaande een afschrift van zijn beslissing naar de melder en/of de leidinggevende en stelt de directie en de commissie hiervan in kennis.
- De Raad van Toezicht ziet erop toe dat het besluit wordt uitgevoerd.

Artikel 5 Anoniem melden

- Melders hebben de mogelijkheid een vermoeden van een misstand of onregelmatigheid geheel anoniem (schriftelijk) te melden bij de leidinggevende of commissie.
- Een anonieme melding wordt door de commissie in behandeling genomen nadat door de commissie een extra vooronderzoek is verricht naar de gronden van de melding waarop het vermoeden van een misstand of onregelmatigheid is gebaseerd.
- De melder kan gedurende de behandeling van de melding zijn verzoek om zijn identiteit niet bekend te maken, herroepen.

Artikel 6 Rechtsbescherming van de melder en andere betrokken personen

- De directie ziet erop toe dat een melder die met inachtneming van de bepalingen in deze regeling te goeder trouw een (vermoeden van een) misstand of onregelmatigheid heeft gemeld, op geen enkele wijze in zijn positie wordt benadeeld als gevolg van het melden daarvan.
- De identiteit van de melder blijft vertrouwelijk gedurende de gehele procedure en zal niet aan de beschuldigde persoon of personen bekend worden gemaakt, tenzij blijkt dat de melding te kwader trouw is gemaakt.
- Indien de melding zich (mede) richt tegen een bepaald persoon, zal deze persoon zo snel mogelijk worden geïnformeerd over de aard van de beschuldigingen, wie daarvan op de hoogte zijn en hoe hij zijn rechten met betrekking tot zijn persoonsgegevens kan uitoefenen.
- Personen waarvan gegevens worden verwerkt, hebben het recht op inzage in die gegevens en deze op zwaarwegende gronden aan te passen of te verwijderen indien die gegevens incompleet of onjuist zijn.
- Persoonsgegevens die in het kader van deze regeling worden verwerkt, blijven beperkt tot die gegevens die objectief en strikt noodzakelijk zijn om de melding te verifiëren.
- Persoonsgegevens zullen nooit aan andere gegevens(bestanden) worden gekoppeld.
- Persoonsgegevens die onjuist of onvolledig zijn, worden verbeterd of verwijderd. Persoonsgegevens die verzameld zijn in verband met een melding die ongegrond blijkt te zijn, worden direct vernietigd.

Artikel 7 Jaarverslag Klokkenluidersregeling KNRM

- In het jaarverslag van de commissie wordt naar aanleiding van de Klokkenluidersregeling KNRM gemeld:
 - het aantal en de aard van de meldingen van vermeende misstanden.
 - het aantal meldingen dat niet ontvankelijk werd verklaard.
 - het aantal onderzoeken dat de commissie heeft verricht.
 - het aantal adviezen en de aard van de adviezen die de commissie heeft uitgebracht.
 - het aantal en de aard van de besluiten waarin de directie is afgeweken van het advies van de commissie.
 - het aantal en de aard van de beroepsprocedures.
 - de besluiten van de Raad van Toezicht naar aanleiding van de bevindingen van de externe deskundigen.
- Het jaarverslag wordt aan de Raad van Toezicht en de directie gestuurd en openbaar gemaakt.

Artikel 8 Inwerkingtreding

Deze regeling is in werking getreden op 1 mei 2009.

- De Commissie Gedragscode is een onafhankelijke commissie, benoemd door de directie.
- Ze bestaat uit minimaal 3 en maximaal 5 personen, waaronder 2 externen met deskundigheid in maatschappelijk verantwoord ondernemen en bedrijfsethiek. Als onderdeel van de uitvoering en monitoring van de KNRM gedragscode, behandelt de commissie meldingen van vermoedens van misstanden.
- De raadsman, de secretaris van de commissie, kan de melder adviseren over de melding, is contactpersoon voor de melder bij de behandeling en bewaakt het proces van de behandeling.
- Een melding is ontvankelijk als:
 - de melding betrekking heeft op de in Artikel 1, lid 7 genoemde misstanden;
 - er een redelijke zekerheid bestaat over de desbetreffende feiten;
 - de juiste weg wordt gevolgd door de melder overeenkomstig Artikel 2, lid 1.

Bijlage 6: Protocol asverstrooiing, richtlijn voor commissie en schipper

1. Een verzoek tot het verstrooien van as altijd richten aan de PICie. Indien nodig even afstemmen met uw OD-inspecteur.
 2. Asverstrooiingen vanaf KNRM reddingboten alleen uitvoeren als overledene of nabestaanden een daadwerkelijke relatie hebben met de KNRM.
Los daarvan is incidentele medewerking mogelijk voor mensen die de KNRM willen steunen door het doen van een aanzienlijke donatie. Ga vooral niet in zee met reguliere begrafenisondernemers die dit zakelijk willen oppakken.
 3. Met de nabestaanden vooraf een duidelijke verstrooiingspositie afspreken.
Ook goed om tijdens dit gesprek een alternatieve plaats af te spreken i.v.m. onvoorziene omstandigheden. Denk aan hoog/laag water, vaarwegstremmingen, weersomstandigheden etc. etc.
 4. Met nabestaanden vooraf bespreken of er voorafgaande aan de daadwerkelijke verstrooiing nog een persoonlijk woord vanuit de aanwezigen zal worden gesproken. Geef aan dat de schipper een kort gedicht zal uitspreken (zie punt 17 en blad 3)
 5. Maak altijd duidelijke afspraken over het eventueel meevaren van passagiers. Geef vooral een maximum aantal passagiers aan. Spreek ook af wie de as zal gaan verstrooien. Maak een passagierslijst.
 6. Passagiers altijd voorzien van een reddingvest en waar mogelijk een overlevingspak.
 7. Plan naast de afgesproken dag altijd een reserve dag i.v.m. een slecht weer situatie. Bij slecht weer kunnen passagiers (nabestaanden) helaas niet meevaren.
 8. Ga met een minimaal aantal bemanningsleden mee naar zee. Gun de nabestaanden even een moment van rust en gedenken.
 9. Bemanningsleden die vragen hebben omtrent de verstrooiing moeten deze stellen aan de schipper of KNRM coördinator. Deze vragen zeker niet aan de nabestaanden stellen.
 10. Denk om gepaste kleding van de bemanningsleden. Het overlevingspak is natuurlijk altijd goed maar denk ook aan eigen kleding. We geven de KNRM trui en donkere (blauwe – spijker) broek als voorbeeld.
 11. Ontvang de nabestaanden in het bemanningsverblijf met een kopje koffie.
 12. Een korte uitleg over het verloop van de plechtigheid is hier op zijn plaats.
 13. Check vooraf of het seal van de urn of koker af is en of het vuurvaste steentje met het identificatienummer uit de koker is verwijderd. Het steentje overhandigen aan de nabestaanden.
 14. Voor vertrek de Nederlandse vlag half stok. Doe dit in het bijzijn van de nabestaanden. Toen hun ook ons respect voor de overledene. Een goed moment om dit uit te voeren is het moment van het aan boord brengen van de urn of de koker met as.
 15. Vaar met gepaste snelheid naar de afgesproken positie.
 16. Op positie motoren uit i.v.m. stilte.
 17. Geef familie (indien gewenst) de gelegenheid om iets te zeggen.
 18. De schipper van de reddingboot spreekt voorafgaande aan de verstrooiing het gedicht “strooi uit mijn as” uit als teken van gereed voor verstrooiing.
Het gedicht staat op het herdenkingsformulier afgedrukt.
 19. Na het oplezen van het gedicht de nabestaanden rustig de gelegenheid geven de as te verstrooien en afscheid te nemen van de overledene. De schipper moet wel even aangeven aan welke zijde de verstrooiing het beste kan plaatsvinden. Denk vooral aan de windzijde i.v.m. de mogelijkheid van het aan dek waaien van de as.
 20. De urn (meestal een speciale koker) niet overboord laten glijden. Deze gewoon weer meegeven aan de nabestaanden of later op een discrete wijze vernietigen.
 21. Gelegenheid tot het neerleggen van bloemen op het water.
 22. Schipper vraagt een minuut stilte aan alle aanwezigen.
 23. Hijsen van Nederlandse vlag.
 24. Motoren starten.
 25. Langzaam een aantal rondjes draaien (3) op de positie van verstrooiing om het gebied voor de nabestaanden te markeren. Tijdens het draaien van deze rondjes 3 keer blazen op de scheepshoorn.
 26. Rustig terugvaren naar de ligplaats of landingsplaats van de reddingboot.
 27. De naam van de overledene, de datum, naam van reddingboot en de verstrooiingspositie doorgeven aan C&F voor het herdenkingscertificaat.
 28. Nabestaanden een kopje koffie in het bemanningsverblijf aanbieden.
- Einde officiële gedeelte

Gedicht asverstrooiing op zee

**" Strooi uit mijn as, voor alle winden
dat wat mijn lichaam was, de weg kan vinden
naar alles wat het eens beminde
naar wolk en zee en zich daarmee verbinden".**

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.