

OPERATIONEEL PLAN

SEARCH AND RESCUE

(OPPLAN-SAR)



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE.....	i
VOORWOORD VERSIE 7	viii
AANVULLINGSBLADEN REGISTRATIE	ix
DISTRIBUTIE	x
EXTERNE DISTRIBUTIE	x
INTERNE DISTRIBUTIE KUSTWACHTCENTRUM	xiv
LIJST VAN AFKORTINGEN	xv
DEEL A.....	1
1. DE SAR DIENST	2
1.1 Inleiding	2
1.2 Taken	3
1.3 Organisatie.....	3
1.3.1 Uitgangspunten	4
1.3.2 SAR overeenkomst(en)	4
1.4 SAR systeem.....	5
1.5 Verantwoordelijkheidsgebieden.....	5
1.5.1 Maritiem gebied	5
1.5.2 Aëronautisch gebied	6
1.5.3 Samenhang maritiem en aëronautisch gebied	6
1.6 GMDSS verantwoordelijkheid	6
2. HET REDDINGSCOÖRDINATIECENTRUM	8
2.1 Locatie en inrichting.....	8
2.2 Taak en werkwijze JRCC Den Helder	8
2.3 Voorlichting	9
3. MIDDELEN TEN BEHOEVE VAN DE SAR-DIENST	10
3.1 Algemeen	10
3.2 SAR eenheden	10
3.3 Offshore SAR helikopter	10
3.4 Ondersteunende eenheden	10
3.5 Refuelling op platformen en medische faciliteiten	11
3.6 Afwerpbare vloten	11
4. RELATIE MET PLAATSELIJK VERANTWOORDELIJKE AUTORITEITEN	12
4.1 Inleiding	12
4.2 Verantwoordelijkheden.....	12
5. MEDISCHE EVACUATIE - medevac.....	14
5.1 RMD Medevac.....	14
5.2 Offshore Medevac.....	14
DEEL B.....	15
1. HET NOOD-, SPOED-, EN VEILIGHEIDSVRKEER (NSV-VRKEER).....	16
1.1 Inleiding	16
1.2 Global Maritime Distress And Safety System.....	16
1.2.1 zeegebied A1	16
1.2.2 zeegebied A2	16
1.2.3 zeegebied A3	16
1.2.4 zeegebied A4	16
1.3 Alarmeringen	16

1.3.1 Maritieme alarmeringen.....	17
1.3.2 Aeronautische alarmeringen.....	17
1.3.3 Alarmeringen vanaf ruime binnenwateren.....	17
1.4 Luisterwacht kan. 16 VHF	17
1.5 DSC.....	18
1.5.1 DSC VHF kanaal 70.....	18
1.5.2 DSC MF 2187.5 kHz	18
1.6 INMARSAT.....	18
1.6.1 INMARSAT-B.....	19
1.6.2 INMARSAT-C.....	19
1.6.3 INMARSAT-FLEET 77	19
1.7 NOODRADIOBAKENS.....	20
1.7.1 Noodradiobaken identificatie	21
1.7.2 Noodradiobaken procedures.....	21
1.7.2.1 Procedure 406 MHz noodradiobaken	21
1.7.2.2 Procedure 121.5 / 243.0 MHz noodradiobakens tot 1 feb 2009 ⁶	22
1.7.2.3 Procedure 121.5 / 243.0 MHz noodradiobakens na 1 feb 2009	23
2. DE FASEN NOODTOESTAND	24
2.1 Inleiding	24
2.2 Procedures JRCC Den Helder.....	25
Algemeen	25
2.2.1 Procedures tijdens de onzekerheidsfase.....	26
2.2.2 Procedures tijdens de alarmeringsfase.....	27
2.2.3 Procedures tijdens de noodfase.....	28
2.2.4 Procedures ter plaatse van het incident	29
2.2.4.1 SMC.....	29
2.2.4.2 OSC	29
2.2.4.3 ACO	30
2.2.4.4 Missing contact – KNRM	31
3. SAMENVALLLEN VAN VERANTWOORDELIJKHEIDSGEBIEDEN.....	32
3.1 Algemeen.	32
3.2 Uitvoeringsregeling	33
3.3 Aanlanden en opvang van personen.....	33
4. ZOEKGEBIEDEN / ZOEKPLANNEN	34
4.1 Algemeen	34
4.2 SARIS	34
4.2.1 SAD, zoekgebieden modules	34
A. DATUM POINT SEARCH:.....	34
B. DATUM LINE SEARCH:	34
C. BACKTRACKING:	35
4.2.2 SAC module	35
4.3 Zoekpatronen	35
4.3.1 Algemeen.....	35
4.3.2 Termen.....	36
4.3.3 Voorbeelden zoekpatronen	37
5. BEËINDIGEN OF ONDERBREKEN VAN SAR ACTIES.....	41
5.1 Opsporing geslaagd	41
5.2 Beëindigen of onderbreken van SAR acties.....	41

5.2.1 Beëindigen SAR actie	41
5.2.2 Beëindigen SAR actie tijdens noodfase	41
5.3 Opsporing mislukt	41
5.4 Rapportage, analyse en evaluatie.....	42
6. RADIO MEDISCHE DIENST	43
6.1 Inleiding	43
6.2 Uitvoering	43
7. DUIKONGEVALLEN.....	44
7.1 Inleiding	44
7.2 Procedures bij melding van een duikongeval.....	44
7.3 Locaties decompressietanks	45
8. PROCEDURE AANVRAAG LUCHTSTEUN (VERKENNING) PARTICULIEREN	46
8.1 Inleiding	46
8.2. Procedure aanvraag luchtsteun particulieren.....	46
DEEL C	47
Bijlage C 1 - ORGANISATIE SAR-DIENST	48
BIJLAGE C 2 - JRCC DEN HELDER	49
1. Algemeen	49
2. Telefoon, fax, e-mail en telex	49
3. Beschikbare frequenties.....	50
A. Noodfrequenties.....	50
B. SAR-WERKFREQUENTIES.....	51
C. NAVTEX (Navigatie Telex).....	52
D. Enhanced group call	52
BIJLAGE C 3 - EENHEDEN EN DIENSTEN	53
1. SAR EENHEDEN	53
1.1 Helikopters van de Koninklijke marine	53
1.2 Reddingboten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij	53
1.3 Berging- en Sleepdienst Theunisse	54
1.4 Waker.....	54
1.5 Offshore SAR helikopter	54
2. ONDERSTEUNENDE EENHEDEN	55
2.1 Algemene verplichting	55
2.2 Schepen van de Koninklijke Marine.....	55
2.3 SAR-Flight Koninklijke luchtmacht	55
2.4 Helikopters KLPD/Dienst Luchtvaartpolitie	55
2.5 Douane	55
2.6 KLPD.....	56
2.7 Koninklijke Marechaussee (KMar)	56
2.8 KNBRD	56
2.9 LNV – Visserij.....	56
2.10 Rijkswaterstaat Noordzee	56
2.11 Overige reddingsbrigades	56
3. OVERIGE DIENSTEN.....	57
3.1 De zeeverkeersposten (ZVP), verkeerscentrales (VC) en de meldposten langs de Nederlandse kust en IJsselmeer.....	57
3.2 Area Control Centre (ACC)	57

3.3 Military Air Traffic Control Centre (MILATCC).....	57
3.4 Buitenlandse (M)RCC's	57
3.5 Offshore maatschappijen.....	58
3.6 Mobiele Medische Teams (trauma helikopters)	58
BIJLAGE C 4 - HELIKOPTERS (<i>ROTARY WING</i>).....	59
A. GROEP MARITIEME HELIKOPTERS DEFENSIE HELIKOPTER COMMANDO, DHC.....	59
1. Thuisbasis.....	59
2. SAR-eenheid.....	59
3. Specificaties Lynx-helikopter.....	60
VOR/DME 108-117.95 MHz.....	60
B. SAR- <i>FLIGHT</i> KONINKLIJKE LUCHTMACHT	61
1. Thuisbasis.....	61
2. Inzet.....	61
3. Beschikbaarheid.....	61
4. Specificaties AB-412 helikopter	62
C. BRISTOW OFFSHORE SAR HELICOPTER.....	63
1. Thuisbasis	63
2. SAR-eenheid.....	63
3. Beschikbaarheid.....	63
4. Specificaties - SAR helikopter G-BDOC S61N.....	64
D. DIENST LUCHTVAARTPOLITIE VAN HET KORPS LANDELIJKE POLITIEDIENSTEN	65
1. Thuisbasis.....	65
2. Landelijke Standby t.b.v. de Nederlandse Politie.	65
3. Alarmering/inzet uitsluitend via <i>Operations</i> DLVP.....	65
4. Specificaties Bölkow BO 105	66
BIJLAGE C 5 - VliegTUIGEN (<i>FIXED WING</i>).....	67
C. KUSTWACHTVliegTUIG(EN) DORNIER 228.....	67
1. Thuisbasis	67
2. SAR-eenheid.....	67
3. Alarmering.....	67
4. Mission commander.....	67
3. Specificaties Dornier 228-212 Kustwacht vliegtuig.....	68
BIJLAGE C 6 - KONINKLIJKE NEDERLANDSE REDDING MAATSCHAPPIJ	69
1. Algemeen	69
2. Doelstelling.....	69
3. Grenzen	70
4. Alarmering	70
5. Specificaties KNRM eenheden	70
6. SAR eenheden KNRM	71
Type aanduiding	71
KNRM reddingstation A - H.....	72
KNRM reddingstation I - M.....	73
KNRM reddingstation N - T	74
KNRM reddingstation U - Z	75
Naam Reddingboot	76
BIJLAGE C 7 - ACC SCHIPHOL.....	78

1. Algemeen	78
2. Afspraken	78
BIJLAGE C 8 - MILATCC	79
1. Algemeen	79
2. Afspraken	79
BIJLAGE C 9 - KORPS LANDELIJKE POLITIEDIENSTEN	80
1. Algemeen	80
2. Dienst Waterpolitie (DWP)	80
3. Dienst Luchtvaart Politie (DLP)	80
4. Dienst Operationele Ondersteuning en Coördinatie (DOOC)	81
BIJLAGE C 10 - ZEEVERKEERSPOSTEN, VERKEERSCENTRALES, EN CENTRALE MELDPOSTEN	82
1. ZEEVERKEERSPOSTEN	82
SCHIERMONNIKOOG:	82
OUDDORP	82
2. VERKEERSCENTRALES	82
TERSCHELLING (BRANDARIS)	82
DEN HELDER	82
IJMUIDEN	83
SCHEVENINGEN	83
HOEK VAN HOLLAND	83
VLISSINGEN (SCHELDE COÖRDINATIECENTRUM)	83
3. CENTRALE MELDPOST	84
LELYSTAD (CENTRALE MELDPOST IJSSELMEERGEBIED)	84
WEMELDINGE (CENTRALE MELDPOST OOSTERSCHELDE)	84
TERSCHELLING (BRANDARIS, CENTRALE MELDPOST WADDENZEE) ...	84
BIJLAGE C 11 - SAR-BESCHIKKING EN WIJZIGING	83
BIJLAGE C 12 - OVEREENKOMST VOOR DE SAR-DIENST V&W MET DEFENSIE	87
Bijlage C 13 - Overeenkomst voor de SAR-dienst V&W met KNRM	88
BIJLAGE C 14 - SAR-OVEREENKOMST V&W MET DUITSLAND	90
BIJLAGE C 15 - OPERATIONAL AGREEMENT BETWEEN DUTCH AND GERMAN SAR-ORGANISATIONS	93
Bijlage C 16 - EEZ / FIR	97
BIJLAGE C 17 - RMD SAMENWERKINGSOVEREENKOMST V&W MET KNRM EN KM	98
BIJLAGE C 18 - SAMENWERKINGSOVEREENKOMST DKW MET BST	103
BIJLAGE C 19 - OVEREENKOMST NL MET BELGIE OVER TZ/CP	106
Bijlage C 20 - INMARSAT FLEET COVERAGE	110
BIJLAGE C 21 - GMDSS NETHERLANDS SEA AREA A1 / A2	112
BIJLAGE C 22A - GMDSS SYSTEEM	113
Bijlage C 22B - COSPAS-SARSAT SYSTEEM	115
BIJLAGE C 23 - FREQUENCIES GMDSS	116
Bijlage C 24 - VERBINDINGSSCHEMA JRCC DEN HELDER	118
Bijlage C 25 - JRCC SAR SITREP + SEARCH ACTION PLAN	121
SAR-SITREP	121
SEARCH ACTION PLAN	123
BIJLAGE C 26 - OSC NUMBERED SAR-SITREPS	125

BIJLAGE C 27 - SAMENWERKINGSREGELING KWC MET RWS ZEELAND....	127
BIJLAGE C 28 - SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHTCENTRUM GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ROTTERDAM	131
BIJLAGE C 29 - SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHT MET DE GEMEENTE DEN HAAG	135
BIJLAGE C 30 - SAMENWERKINGSREGELING DKW MET HAVENBEDIJF AMSTERDAM.	139
BIJLAGE C 31 - SAMENWERKINGSREGELING DKW MET KM DEN HELDER	143
BIJLAGE C 32 - SAMENWERKINGSREGELING DKW MET RIJKSWATERSTAAT NOORD NEDERLAND	147
BIJLAGE C 33 - AANGRENZENDE (M)RCC'S.....	153
BELGIË	153
MRCC Oostende	153
RCC BRUSSEL	153
DENEMARKEN.....	153
MRCC AARHUS	153
DUITSLAND	153
MRCC BREMEN.....	153
RCC GLUECKSBURG	153
RCC MUNSTER	153
ENGELAND	153
ARCC KINLOSS	153
BIJLAGE C 34 - SAMENWERKINGSOVEREENKOMST KUSTWACHTCENTRUM EN NOGEPA	154
1 Uitgangspunt.....	156
2 Betrokken diensten	156
3 Taakuitvoering	156
4 Procedure bij de inzet.....	156
5 Operationeel toezicht.....	156
6 Melding- en rapportage verplichtingen	157
7 Bereikbaarheid.....	157
8 Duur van de overeenkomst.....	157
BIJLAGE C 35 - PROTOCOL HELIKOPTER INZET DOOR DE RMD VAN DE KNRM	159
Indicatie:	159
1. Overleg Kustwacht:.....	159
2a. Voor Nederland:	159
2b. Voor niet Nederland:.....	159
3. Operationele aspecten:	159
4. Vervolg en feedback:	159
Bijlage C 36 - GRIP GECOÖRDINEERDE REGIONALE INCIDENTEN BESTRIJDINGSPROCEDURE	160
1 Inleiding.....	160
2. Operationele leiding	161
3. Procedure beschrijving.....	161
3.1 GRIP-1.....	161
3.2 GRIP-2.....	161
3.3 GRIP-3 / GRIP-4	161

Bijlage C 37 - HELIKOPTER AANLANDINGSPLAATSEN	162
PROVINCIE GRONINGEN	162
HELIKOPTER AANLANDINGSPLAATSEN	163
PROVINCIE FRYSLÂN	163
PROVINCIE NOORD-HOLLAND	163
HELIKOPTER AANLANDINGSPLAATSEN	164
PROVINCIE ZUID-HOLLAND	164
PROVINCIE ZEELAND	166
Bijlage C 38 - OFFSHORE refuel en medische faciliteiten	167
Bijlage C 39 - BERGINGS- EN SLEEPDIENST THEUNISSE DINTELSAS.....	168

VOORWOORD VERSIE 7

In dit operationele plan *Search and rescue* (OPPLAN-SAR) zijn de beschrijving van de SAR-dienst, de beoogde werkwijze, de te volgen procedures opgenomen. Het OPPLAN SAR vindt zijn oorsprong in artikel 6 van “De regeling inzake de organisatie van de opsporing en redding” van 26 augustus 1994. Daarnaast dient Volume II, Mission Co-ordination, van de IAMSAR Manual als leidraad en naslagwerk. Deze *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*, harmoniseert aeronautische en maritieme SAR procedures volgens internationale richtlijnen.

Het OPPLAN bestaat uit drie delen. In deel A wordt de organisatie van de SAR-dienst en de daarbij gehanteerde uitgangspunten, taken, organisatie en verantwoordelijkheidsgebieden behandeld. In deel B worden de procedures van het JRCC Den Helder beschreven. En in deel C zijn samenwerkingsovereenkomsten en uitgebreide informatie over diensten en middelen opgenomen.

Het OPPLAN-SAR wordt in opdracht van de directeur Kustwachtcentrum beheerd door de stafmedewerker SAR van het Kustwachtcentrum (KWC), Postbus 10000, 1780 CA Den Helder.

De inhoud van het OPPLAN SAR versie 7 is bij ontvangst van kracht. De distributie gaat per cd-rom (PDF file). Het is de bedoeling dat dit OPPLAN SAR geheel wordt uitgeprint zodat een geprint werkexemplaar opgelegd wordt. De cd-rom kan op intranet sites geplaatst worden. Wijzigingen op het OPPLAN-SAR worden bekend gesteld door middel van genummerde versies en verschijnen wanneer dat noodzakelijk is. Deelnemers of instanties betrokken bij de SAR-dienst worden verzocht hun wijzigingen en aanvullingen in te dienen bij de stafmedewerker SAR van het Kustwachtcentrum.

Datum van uitgifte: 01 januari 2009

De DIRECTEUR KUSTWACHT

JCH Trimpe Burger
Kapitein ter Zee

AANVULLINGSBLADEN REGISTRATIE

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

AANVULLINGSBLADEN		BIJGEWERKT DOOR			DATUM INVOEGEN
NUMMER	DATUM	FUNCTIE	NAAM	INGEVOEGD DOOR	
AVB 1	01-04-'97	HPPV	van der Hout		15-4-'97
AVB 2	01-04-'98	HPPV	van der Hout		25-03-'98
AVB 3	17-12-'99	HPPV	Bussemaker		31-01-'00
AVB 4	29-01-'01	HPPV	Bussemaker		29-01-'01
AVB 5	29-05-'02	HPPV	Bussemaker		29-05-'02
VERSIE 6	01-06-'04	HCCC	Nachtegaal		01-06-'04
VERSIE 7	01-01-'09	Staf	Nachtegaal		

DISTRIBUTIE

EXTERNE DISTRIBUTIE

Aantal

Algemene Inspectiedienst	
• (West).....	1
ATP Oil & Gas (Netherlands) B.V.	1
Almeerse Reddingsbrigade.....	1
Bergings- en sleepdienst BST Dintelsas BV.....	1
Bureau Kustwacht – chef vlieger	1
Bristow SAR Helikopters	1
Bristow Helikopters	1
CHC Helikopters	1
Chevron E&P HSE	1
Dancopter.....	1
Douane	
• Liaison Kustwacht	6
Gaz de France Production Ned. B.V.....	1
Gemeentelijk Havenbedrijf Havenmeester Scheveningen	1
Gemeentelijk Dienst van havens en Marktwezen Havenmeester Den Haag	1
• Verkeerscentrale (Scheveningen)	1
Gem. Havenbedrijf Rotterdam	
• Rijkshavenmeester Amsterdam - IJmond.....	1
• Directie Scheepvaart, Regio Hoofd Operaties (Europoort)	1
• Verkeerscentrale Hoek van Holland	1
Gezagvoerder Barend Biesheuvel	1
Gezagvoerder Visarend	1
Gezagvoerder Zeearend	1
Havenbedrijf Amsterdam	
• Rijkshavenmeester	1
• Afdeling Toezicht Milieu en Veiligheid	1
• Verkeerscentrale IJmuiden	1
Havenbedrijf Rotterdam N.V.	
• Adviseur Crisisbeheersing en Port Security	1
• Rijkshavenmeester Rotterdam-Rijnmond.....	1
• Verkeerscentrale Hoek van Holland	1
Inspectie Verkeer & Waterstaat Toezichtteenheid Zeevaart	1
Kabinet van de Commissaris van de Koningin	
• van de provincie Flevoland	1
• van de provincie Friesland	1
• van de provincie Groningen	1
• van de provincie Noord-Holland.....	1
• van de provincie Zeeland.....	1
• van de provincie Zuid-Holland	1
KNBRD hoofdkantoor.....	1
KNRM hoofdkantoor en reddingstations	46

Koninklijke Luchtmacht	
• Defensie Helikopter Commando (OCC)	1
• MILATCC Nieuw Milligen (<i>Opsroom</i> , opleiding/instructie).....	1
• Vliegbasis Leeuwarden 303 SAR Squadron	1
• Vliegbasis Gilzen-Rijen (VOTC)	1
Koninklijke Marechaussee	
• Liaison Kustwacht.....	15
Koninklijke Marine CZSK	
• Bureau N6 – intranet.....	1
• Havenkantoor Fort Harssens Havenofficier.....	1
• Maritiem Vliegbasis De Kooy Groep Maritieme helikopters SQN7	1
Korps Landelijke Politiediensten	
• Liaison Kustwacht.....	10
Kustwacht Nederlandse Antillen – Hoofd Operationele Dienst.....	1
Kustwacht Oostende	
• MRCC Oostende	1
LES Burum	1
Luchtverkeersleiding Nederland ATCC.....	1
Martinair Vliegschool Lelystad	1
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Directoraat-generaal Veiligheid	
Directie Nationale Veiligheid	
Nationaal Coördinatie Centrum.....	1
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	
Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken	
• Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing	1
• Nationale Nautische Verkeersdienst Opleiding	1
• Programma Zeevaart.....	1
NAM	1
NOGEPA.....	1
Northern petroleum Nederland B.V. HSE	1
Onderzoeksraad voor Veiligheid.....	1
Petro-Canada HSE	1
Reddingsbrigade	
• Blaricum.....	1
• Huizen.....	1
• Naarden	1
• Notwin	1
• 't Span.....	1
Reddingsbrigade Naarden	
Regionale Loodsen coöperatie Rotterdam-Rijnmond	1
Regiopolitie Rotterdam-Rijnmond district 12 Zeehavenpolitie	1
RCC Brussel	1
Rescue Medemblik.....	1
Rijkswaterstaat	
RWS Dienst IJsselmeergebied	
• Centrale Meldpost IJsselmeer / Lelystad	1
• Coördinator Crisisbeheersing	1

RWS Dienst Noord-Holland	
• Hoofdingenieur – Directeur.....	1
• Coordinator Crisisbeheersing	1
RWS Dienst Noord-Nederland	
• Centrale Meldpost Waddenzee & Verkeerscentrale Brandaris	1
• Coördinator Crisisbeheersing	1
• Dienst Noord- Nederland Zeeverkeerspost Schiermonnikoog	1
• Directeur Water en Scheepvaart / Rijkshavenmeester Waddenzeegebied Eemsmond.....	1
• Hoofdingenieur – Directeur.....	1
RWS Dienst Noordzee	
• Directeur Rijksrederij	1
• Hoofdingenieur Directeur (HID) Waterdienst.....	1
• Directeur Water en Scheepvaart	1
• Coördinator crisisbeheersing	
• HMCN / Hydro Meteo Centrum Noordzee	1
• Secretaris Raad v.d. Kustwacht.....	1
• Verkeersmanager	1
• Gezagvoerder Arca.....	1
• Gezagvoerder Frans Naerebout.....	1
• Gezagvoerder Nieuwe Diep.....	1
• Gezagvoerder Rotterdam	1
• Gezagvoerder Schuitemgat	1
• Gezagvoerder Terschelling.....	1
• Gezagvoerder Vlietstroom	1
• Gezagvoerder Waddenzee.....	1
RWS Dienst Zeeland	
• Centrale Meldpost Oosterschelde / Wemeldinge	1
• Hoofdingenieur – Directeur (HID)	1
• Coördinator crisisbeheersing	1
• Rijkshavenmeester Scheldemond	1
• Verkeerscentrale Vlissingen / SCC	1
• Zeeverkeerspost Ouddorp	1
RWS Dienst Zuid-Holland	
• Coordinator Crisisbeheersing	1
• Hoofdingenieur – Directeur (HID)	1
• Rijkshavenmeester Rijnmond-Benedenrivieren	1
Schreiner Airways Rotary Wing	1
SODM.	1
Secretariaat Beheerscommissie CRW.....	1
Svitzer Salvage.	1
TAQA Energy B.V.	1
TotalFinaElf E&P Nederland B.V.	1

Veiligheidsregio Flevoland	
• Gemeenschappelijke Meldkamer Flevoland	1
• Veiligheidsbureau	1
Veiligheidsregio Friesland	
• Gemeenschappelijke Meldkamer Fryslân	1
• Veiligheidsbureau	1
Veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek	
• Gemeenschappelijke Meldkamer Gooi en Vechtstreek	1
• Veiligheidsbureau	1
Veiligheidsregio Groningen	
• Gemeenschappelijke Meldkamer Groningen	1
• Veiligheidsbureau	1
Veiligheidsregio Haaglanden	
• Gemeenschappelijke Meldkamer Den Haag	1
• Veiligheidsbureau	1
Veiligheidsregio Hollands-Midden	
• Gemeenschappelijke Meldkamer Leiden	1
• Veiligheidsbureau	1
Veiligheidsregio Kennemerland	
• Gemeenschappelijke Meldkamer Haarlem	1
• Veiligheidsbureau	1
Veiligheidsregio Noord-Holland Noord	
• Gemeenschappelijke Meldkamer Alkmaar	1
• Veiligheidsbureau	1
Veiligheidsregio Noord en Oost Gelderland	
• Gemeenschappelijke Meldkamer Apeldoorn	1
• Veiligheidsbureau	1
Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond	
• Gemeenschappelijke Meldkamer Rotterdam	1
• Veiligheidsbureau	1
Veiligheidsregio Zaanstreek Waterland	
• Gemeenschappelijke meldkamer Purmerend	1
• Veiligheidsbureau	1
Veiligheidsregio Zeeland	
• Gemeenschappelijke Meldkamer Vlissingen	1
• Veiligheidsbureau	1
Venture Production Nederland B.V.	1
Vereniging Reddingsstation Zeevang	1
Waker	1
Waterrand Secretariaat	1
Wings over Holland	1
Wintershall Services B.V.	1

INTERNE DISTRIBUTIE KUSTWACHTCENTRUM

	Aantal
Administratie	1
CCC	1
BPPV	1
DKW	1
HAO	1
HPPV	1
Liaison Douane (zie distributielijst extern)	
Liaison KMAR (zie distributielijst extern)	
Liaison LNV – AID (zie distributielijst extern)	
Liaison Kustwachtvliegtuig	1
Liaison V&W	1
Opleiding	5
OT-ruimte	1
UTT	1

LIJST VAN AFKORTINGEN

ACC	<i>Area Control Centre</i> (Amsterdam - Schiphol)
ABNL	Admiraal Benelux
ACO	<i>Aircraft Co-ordinator</i>
AFTN	<i>Aeronautical Fixed Telecommunication Network</i>
AIP	<i>Aeronautical Information Publication</i>
AIS	<i>Automatic Identification System</i>
ALERFA	<i>Alert phase</i>
AOR-E/W	<i>Atlantic Ocean Region-East/West</i>
ATC	<i>Air Traffic Control</i>
BST	Bergings- en Sleepdienst Theunisse Dintelsas
CCC	Communicatie en Coördinatie Centrum (van het KWC)
COSPAS/SARSAT	Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov / Search and Rescue Satellite Aided Tracking
CoPI	Commando Plaats Incident
CP	Continentale Plat
CPA	Centrale Post Ambulancevervoer
CRW	Coördinatieplan Rampenbestrijding op de Waddenzee
CZMNED	Commandant der Zeemacht in Nederland * term gewijzigd
CZSK	Commandant Zeestrijdkrachten
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DETRESFA	<i>Distress phase</i>
DF	<i>Direction finding</i>
DGTL	Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart (gewijzigd)
DGLM	Directoraat Luchtvaart en Maritieme Zaken
DHC	Defensie Helikopter Commando (sinds 040708)
DKW	Directeur Kustwacht
DKWC	Directeur van het Kustwachtcentrum
DLP	Dienst Luchtvaart Politie (vh PLD)
DMC	Duikmedisch centrum
DSC	<i>Digital Selective Calling</i>
EEZ	Exclusieve Economische Zone
EZ-AT	Economische Zaken - Agentschap Telecom
EGC	<i>Enhanced Group Call</i>
ELT	<i>Emergency Locator Transmitter</i> (luchtvaart)
EPIRB	<i>Emergency Position Indicating Radio Beacon</i> (maritiem)
ETA	<i>Estimated Time of Arrival</i>

FIR	<i>Flight Information Region (ATC) of</i>
	<i>First Impression Report</i>
FMCC	<i>French Mission Control Centre</i>
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GMDSS	<i>Global Maritime Distress and Safety System</i>
GEOSAR	<i>Geostationary system for SAR</i>
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GPS	<i>Global Positioning System</i>
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure
HAO	Hoofd Afdeling Operaties
HMCN`	Hydro-Meteo Centrum Noordzee
HMR	Hydro Meteocentrum Rijnmond (gewijzigd in HMCN)
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>
ID	<i>Identification data</i>
IMO	<i>International Maritime Organisation</i>
INCERFA	<i>Uncertainty phase</i>
INMARSAT	<i>International maritime satellite</i>
IOR	<i>Indian Ocean Region</i>
ITU	<i>International Telecommunication Union</i>
IVW-TE Luchtvaart	Inspectie Verkeer en Waterstaat – Toezichteenheid Luchtvaart
IVW-TE Zeevaart	Inspectie Verkeer en Waterstaat – Toezichteenheid Zeevaart
JRCC	<i>Joint Rescue Co-ordination Centre</i> (maritiem en aëronautisch)
KHV	Kusthulpverlenings voertuig (KNRM)
kHz	kilo Herz
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
KLu	Koninklijke Luchtmacht
KM	Koninklijke Marine
KMar	Koninklijke Marechaussee
KNBRD	Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KWC	Kustwachtcentrum
LEOSAR	<i>Low-altitude earth orbit system for SAR</i>
LES	<i>Land earth station</i> t.b.v. INMARSAT
LOTT	Landelijk Organisatie Trauma Teams
LUT	<i>Local User Terminal</i>
MAUW	<i>Maximum All Up Weight</i>
Marsitcen	Marine situatie centrum
MCA	<i>Maritime and Coastguard Agency</i> (Engelse Kustwacht)
MCC	<i>Mission Control Centre</i>
MEDEVAC	Medische evacuatie

MHz	Mega Herz
MILATCC	<i>Military Air Traffic Control Centre</i> (Nieuw-Milligen)
MLD	Marine Luchtvaart Dienst
MLZ	Maritimes Lagezentrum
MMSI	<i>Maritime Mobile Service Identity</i>
MP	Meldpost
MRCC	<i>Maritime Rescue Co-ordination Centre</i>
MSI	<i>Maritime Safety Information</i>
MVKK	Maritiem vliegekamp De Kooy (bij Den Helder)
NAVTEX	Navigatie Telex
NCC	Nationaal Coördinatiecentrum
NCP	Nederlands deel van het Continentale Plat
NCS	<i>Network Co-ordination Station</i>
NM	<i>Nautical mile</i>
NOCR	<i>Notification of Country of Registration</i>
NOGEPA	Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie
NOTAM	<i>Notice To Airmen</i>
NSV	Nood-, spoed en veiligheidsverkeer
OCC	Onderdeels Coördinatie Centrum (Klu Leeuwarden)
OL	Operationeel Leider
OPPLAN	Operationeel plan
OSC	<i>On Scene Co-ordinator</i>
OST	Kuststation Oostende radio
PCC	Provinciaal Coördinatie Centrum
PLB	Personal Locator Beacon
PLD	zie DLP
POD	<i>Probability of detection</i>
POSO	Periodiek Operationeel SAR Overleg
RAC	Regionale Alarm Centrale (gewijzigd in GMK)
RBN	Regionaal Beheersteam Noordzee
RBT	Regionaal Beleids Team
RCC	<i>Rescue Co-ordination Centre</i>
RIB	Rampen en Incidenten Bestrijding
RMA	Radio Medisch Advies
RMD	Radio Medische Dienst
ROT	Regionaal Operationeel Team
RWS	Rijkswaterstaat

SAC	<i>Search Area Coverage</i>
SAD	<i>Search Area Determination</i>
SAR	<i>Search and Rescue</i>
SARIS	<i>Search and Rescue Information System</i> (computer programma)
SART	<i>Search and Rescue Radar Transponder</i>
SC	<i>Search and Rescue Co-ordinator</i>
SCC	Schelde Coördinatie Centrum
SITREP	<i>Situation Report</i>
SMC	<i>Search and rescue Mission Co-ordinator</i>
SOLAS	<i>International convention for the Safety of Life At Sea</i>
SAMIJ	Samenwerkingsovereenkomst Ongevallenbestrijding IJsselmeer
SPOC	<i>SAR Point Of Contact</i>
SRR	<i>Search and Rescue Region</i>
TE	Toezichteenheid (IVW)
TZ	Territoriale Zee
VC	Verkeerscentrale
ZVP	Zeeverkeerspost
ZZF	Zater-, Zon- en Feestdagen

DEEL A

ALGEMEEN

1. DE SAR DIENST

1.1 Inleiding

In internationale verdragen is vastgelegd dat partijen verplicht worden een opsporings- en reddingsdienst op te richten en in stand te houden. Voor luchtvaartongevallen is dat het op 7 dec. 1944 te Chicago tot stand gekomen verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (ICAO, trb. 1973, 109). Voor scheepvaartongevallen is een en ander geregeld in verschillende in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand gekomen verdragen, waarvan het Internationaal Verdrag inzake Opsporing en Redding op Zee, Hamburg 27 april 1979 (trb. 1980, 181), het meest recent is, inclusief de wijzigingen van januari 2000 en juli 2006.

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

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

Bij beschikking van de minister van Defensie, in overeenstemming met de minister van Verkeer en Waterstaat, nr. C 83/507/005, d.d. 7 februari 1984, werd de Marine Luchtvaartdienst (MLD) van de Koninklijke Marine (KM) belast met de

volgende taken: het leveren van vliegende eenheden en het exploiteren van een reddingscoördinatiecentrum (RCC). Voor het beschikbaar stellen van het benodigde varende materieel waren de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Reddingmaatschappij en de Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot het Redden van Schipbreukelingen verantwoordelijk.

Met de instelling van de Kustwacht en het daarvan deel uitmakend Kustwachtcentrum beschikte de minister van Verkeer en Waterstaat zelf over een civiel coördinatiecentrum voor de Noordzee. Sinds 1988 vervult het Kustwachtcentrum de functie van maritiem en aëronautisch rescue centrum, het JRCC, *Joint Rescue Co-ordination Centre*, Den Helder. Het JRCC is belast met de afhandeling van het nood-, spoed- en veiligheidsradioverkeer (NSV-verkeer).

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

Het beschikbaar houden van continue op afroep in te zetten opsporings- en reddingmaterieel bleef als voorheen de taak van de MLD en de reddingmaatschappijen¹.

¹ De K.N.Z.H.R.M. en de K.Z.H.M.R.S. zijn op 22 mei 1991 tot de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij gefuseerd.

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

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

Op 2 januari 2006 is de wijziging Regeling inzake SAR-dienst 1994 gepubliceerd. De artikelen 4, 5 en 7 zijn aangepast. De wijziging en toelichting zijn gevoegd als [bijlage C11](#).

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

Op grond van de artikelen 7, 8 en 9 bestaat de mogelijkheid formele overeenkomsten te sluiten met betrokken diensten en partijen. In deze overeenkomsten wordt de beschikbaarheid en inzet van

reddingseenheden geregeld. Voor de van kracht zijnde SAR-beschikking en de gesloten overeenkomsten wordt verwezen naar Deel C van dit OPPLAN.

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

1.2 Taken

De SAR-dienst is belast met de opsporing en redding van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, schepen en offshore mijnbouwinstallaties. Daar waar van de Radio Medische Dienst medisch advies wordt verlangd voor opvarenden van schepen op zee, wordt door het Kustwachtcentrum de organisatorische afhandeling ervan verzorgd. Als evacuatie noodzakelijk wordt gevonden draagt het Kustwachtcentrum de zorg voor de daadwerkelijke inzet van het benodigde materieel (MEDEVAC).

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

- een gecombineerd maritiem en aëronautisch reddings coördinatiecentrum, het JRCC Den Helder;
- SAR eenheden.

1.3 Organisatie

De SAR-dienst is mede georganiseerd in overeenstemming met de beleidsvisie van de directeur-generaal van het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) voor de

aëronautische en maritieme aspecten. Conform een aanbeveling van het verdrag van Hamburg is in Nederland gekozen voor een gecombineerde maritieme en aëronautische SAR-dienst. Wat het JRCC Den Helder betreft betekent dit dat de SAR-dienst beschikt over een gecombineerd maritiem en aëronautisch reddingscoördinatie centrum als onderdeel van het Kustwachtcentrum. Het Communicatie Coördinatie Centrum van het Kustwachtcentrum dient daarom voor operationele uitrusting te voldoen aan de eisen die daaraan door DGLM wordt gesteld.

1.3.1 Uitgangspunten

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

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

1.3.2 SAR overeenkomst(en)

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

Op grond van het gewijzigde art. 7 van de SAR-beschikking wordt een vliegende eenheid beschikbaar gesteld door de minister van Defensie na overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat. Daartoe is een overeenkomst voor de SAR-dienst gesloten tussen directeur Kustwacht en de Commandant Zeestrijdkrachten (CZSK), waarin de beschikbaarheid en de reactietijden zijn vastgelegd ([bijlage C 12](#)).

Op grond van art. 8 van de SAR-beschikking worden de in Nederland benodigde reddingboten en overig reddingsmaterieel beschikbaar gesteld door de KNRM, een en ander in overleg met directeur Kustwacht. In een overeenkomst met de directeur van de KNRM is de beschikbaarheid nader geregeld ([bijlage C 13](#)).

Op grond van artikel 9 van de SAR-beschikking kan de directeur Kustwacht, in aanvulling op de in artikel 4 genoemde middelen, zich verzekeren van de beschikbaarheid van andere middelen. Hij kan daartoe met diensten en instanties overeenkomsten afsluiten. Met V&W en BST is bedoelde overeenkomst afgesloten ([bijlage C 18](#)).

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

1.4 SAR systeem

Het SAR systeem kent drie coördinatie niveaus;

- SAR Co-ordination, SC
- SAR Mission co-ordinator, SMC en
- On Scene Co-ordinator, OSC

De SC, SAR co-ordinator taak kan belegd worden bij personen of instanties. In Nederland ligt deze taak bij het beleid, het ministerie van Verkeer & Waterstaat.

Het JRCC Den Helder coördineert alle activiteiten met betrekking tot een SAR actie en treedt op als [SMC](#), *SAR mission co-ordinator*.

De SMC kan taken beleggen bij de [OSC](#), *On Scene Co-ordinator* en/of de [ACO](#), *Aircraft Co-ordinator*.

De SAR eenheden zijn belast met de daadwerkelijke opsporing en redding onder de coördinerende leiding van het JRCC Den Helder en kunnen als OSC en als ACO worden aangewezen.

1.5 Verantwoordelijkheidsgebieden

1.5.1 Maritiem gebied

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

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

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

Tussen Duitsland en Nederland is er op diplomatiek niveau overleg gevoerd over de grenzen voor het zeegebied tot de buitengrens van de territoriale zee. Dit heeft in augustus 1994 geleid tot een overeenkomst ([bijlage C14](#)). Daarnaast is overeengekomen dat de grenzen vanaf de buitengrens van de territoriale zee tot aan de landsgrens moeten worden vastgesteld door de betrokken operationele diensten, te weten het

MRCC Bremen en het JRCC Den Helder. Deze overeenkomst is geformaliseerd op 7 februari 1997 ([bijlage C15](#)).

Tussen België en Nederland is eveneens diplomatiek overleg gevoerd over de grenzen van de territoriale zee en het continentaal plat. Dit heeft in 1996 geleid tot een verdrag ([bijlage C19](#)). In 1998 is de Goedkeuringswet voor dit verdrag in werking getreden. Met ingang van 1 januari 1999 is deze nieuwe grens van kracht.

1.5.2 Aëronautisch gebied

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

1.5.3 Samenhang maritiem en aëronautisch gebied.

De grenzen van gebieden voor scheepvaart en luchtvaart vormen een complicatie omdat deze niet samenvallen. Het Internationaal Verdrag inzake Opsporing en Redding op zee Hamburg 1979² zegt dat kuststaten bilateraal overeenkomsten moeten

sluiten waarin de grenzen van de maritieme SAR-verantwoordelijkheidsgebieden worden vastgelegd. Zodra deze bilaterale overeenkomsten in voldoende mate tot stand zijn gekomen wordt actie ondernomen om in internationaal verband de aëronautische SAR grenzen gelijk getrokken te krijgen met de maritieme.

1.6 GMDSS verantwoordelijkheid

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

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

² SAR Convention 1979 / Annex Chapter 3 Organization and co-ordination.

Via GMDSS ontvangen noodberichten zijn niet altijd afkomstig van schepen die zich in het Nederlandse SAR-verantwoordelijkheidsgebied bevinden, maar kunnen ook afkomstig zijn van schepen die zich waar dan ook ter wereld bevinden. Enige voorwaarde voor de ontvangst op het JRCC Den Helder is dat zij een noodbericht via het *Land Earth Station* (LES) Burum hebben verstuurd. JRCC Den Helder is het gelieerde RCC van LES Burum. Binnen IMO is overeengekomen, dat het RCC waar het initiële noodbericht binnenkomt de coördinatie behoudt tot deze kan worden overgedragen aan het RCC dat verantwoordelijk is voor het gebied waarbinnen het incident zich voordoet. Hierdoor zijn de verantwoordelijkheden van het JRCC Den Helder aanmerkelijk toegenomen, want het JRCC behoudt de coördinatie als het niet mogelijk is om de verantwoordelijkheid over het SAR incident over te dragen.

2. HET REDDINGSCOÖRDINATIECENTRUM

2.1 Locatie en inrichting

Het JRCC Den Helder is een integraal onderdeel van het Kustwachtcentrum. Het centrum is 24 uur per dag bezet. De vaste wachtbezetting bestaat uit een *duty-officer*, drie *watch-officers* en een vertegenwoordiger van een handhavingsdienst (KLPD, KMar, AID of Douane). Bij opschaling of extra drukte wordt de wachtbezetting uitgebreid. De inrichting en de bezetting van het JRCC Den Helder is in overeenstemming met de daaraan door de V&W gestelde eisen op het gebied van communicatie en deskundigheid. Een overzicht van de beschikbare verbindingen en verbindingsmiddelen wordt gegeven in [bijlage C2](#).

2.2 Taak en werkwijze JRCC Den Helder

Het JRCC Den Helder is belast met;

- het bewaken van de nood- en oproepfrequentie voor de scheepvaart kanaal 16 VHF
- het bewaken van de noodfrequenties in het kader van het GMDSS, VHF-DSC kanaal 70 en MF-DSC kanaal 2187,5 kHz;
- het afhandelen van het NSV-verkeer.
- het verzorgen van de veiligheidsberichtgeving via VHF, MF en NAVTEX;
- het onderhouden van directe verbindingen met de instanties die de noodfrequenties voor de luchtvaart bewaken;
- de ontvangst en verificatie van alarmeringen;

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

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

2.3 Voorlichting

De voorlichting bij SAR op de Noordzee is een verantwoordelijkheid van de voorlichter van het Kustwachtcentrum. Er worden uitsluitend feiten en cijfers verstrekt. Als wordt opgeschaald en een RBN, regionaal beheersteam Noordzee, komt te Den Haag bijeen wordt de voorlichting onder verantwoordelijkheid van dat team ondergebracht bij het DCC van V&W conform het Rampenplan voor de Noordzee 2008.

De voorlichting van het SAR proces in gemeentelijk ingedeelde gebieden is een verantwoordelijkheid van de voorlichter van het Kustwachtcentrum

Bij uitstraling van een SAR incident naar de wal wordt samengewerkt met de voorlichters van betrokken partijen, zoals gemeentes, het KLPD, landelijke autoriteiten, offshore en scheepvaartmaatschappijen. Hierbij vindt afstemming plaats over de voorlichting.

.

3. MIDDELEN TEN BEHOEVE VAN DE SAR-DIENST

3.1 Algemeen

De van toepassing zijnde internationale verdragen vragen om beschikbaarheid van SAR eenheden zonder nadere specificatie. Zij moeten “*suitably located and equipped for search and rescue*” zijn. Noch aan de aard en het type, noch aan de prestaties worden nadere eisen gesteld. Er worden ook geen aanbevelingen gedaan.

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

3.2 SAR eenheden

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

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

Op grond van bovengenoemde overeenkomsten kan het JRCC Den Helder bij SAR acties, binnen vastgelegde criteria, altijd beschikken over varende eenheden van de KNRM, BST en over vliegende eenheden van het Ministerie van Defensie, CLSK en DHC.

3.3 Offshore SAR helikopter

Ten behoeve van offshore gerelateerde SAR en Medevac is de offshore SAR helikopter beschikbaar. Deze helikopter is gestationeerd op de Luchthaven Den Helder (LDH) en wordt gevlogen door de firma Bristow. Gegevens staan vermeld in [bijlage C4](#).

3.4 Ondersteunende eenheden

Het JRCC Den Helder kan onder meer bij SAR acties gebruik maken van:

- ACC Schiphol en MILATCC;
- buitenlandse (M) RCC's;
- verkeerscentrales, meld-verkeersposten en zeeverkeersposten;
- KNRM – KHV, Kusthulpverleningsvoertuigen;
- KLu SAR helikopter;
- diensten die binnen het Kustwachtverband participeren;
- andere instanties.

De inzet van ondersteunende eenheden, varende en vliegend, kan door de leverende organisatie niet permanent worden gegarandeerd. Er zijn geen afspraken vastgelegd over beschikbaarheid, reactietijd en alarmering van die eenheden. Inzet is ondermeer

afhankelijk van beschikbaarheid van het platform (wel of niet bemand), de alarmeringsmogelijkheid van een bemanning buiten kantooruren, de weersomstandigheden, de beperkingen ten aanzien van vaargebied en dergelijke.

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

Voor een overzicht van de middelen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen “SAR eenheden” en “ondersteunende eenheden”, wordt verwezen naar bijlagen C3 t/m C10.

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

3.5 Refuelling op platformen en medische faciliteiten

Voor SAR-vluchten naar incidenten op grote afstand buiten de kust zijn met mijnbouwmaatschappijen afspraken gemaakt voor het maken van tussenlandingen op strategisch gelegen offshore platformen. Het is niet altijd mogelijk om te *refuellen* met draaiende rotor. In [bijlage 38](#) staan de platformen genoemd waar eventueel brandstof getankt kan worden (indien voorradig). De productie platformen die beschikken over een ziekenboeg en een verpleegkundige staan eveneens in [bijlage 38](#) vermeld. Exploratie platformen zijn altijd uitgerust met een ziekenboeg en een verpleegkundige en is het mogelijk te refuellen (bij voldoende brandstof).

3.6 Afwerpbare vlotten

De SAR-helikopter kan in noodsituaties waarbij sprake is van grote aantallen drenkelingen een 10-persoons vlot afwerpen. Er zijn twintig 10-persoons afwerpbare vlotten direct beschikbaar op de volgende locaties;

- maritiem vliegveld De Kooy (MVKK) 10 vlotten;
- productieplatform **L7-Q** (Total E&P Nederland BV) 5 vlotten;
- productieplatform **L8-G** (Wintershall Noordzee) 5 vlotten.

Het Kustwachtvliegtuig heeft een afwerpbaar vlot aan boord. Dit vlot is geschikt voor 7 tot 11 personen.

4. RELATIE MET PLAATSELIJK VERANTWOORDELIJKE AUTORITEITEN

4.1 Inleiding

Sinds de oprichting van de Kustwacht en het Kustwachtcentrum zijn een aantal regelingen getroffen ter voorkoming van vermenging van verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum/JRCC Den Helder enerzijds en die van plaatselijk bevoegde autoriteiten anderzijds. In het bijzonder gaat het hierbij om het optreden bij incidenten in delen van het verantwoordelijkheidsgebied die gemeentelijk zijn ingedeeld en/of vallen onder de verantwoordelijkheid van een (rijks)havenmeester.

Het Besluit instelling Kustwacht³ artikel 14 gaat nader in op de relaties met al bestaande regelingen.

Artikel 14 Bij optreden op het gebied van opsporing en redding binnen gebieden die gemeentelijk zijn ingedeeld, functioneert de Directeur Kustwacht, met inachtneming van zijn verantwoordelijkheid voor de operationele coördinatie op zee, onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van het betreffende bevoegde gezag.

Toelichting Artikel 14 In gemeentelijk ingedeeld gebied is de Wet rampen en zware ongevallen van toepassing, waarbij de burgemeester bevoegd gezag is. Deze stuurt dan ook de Directeur Kustwacht aan bij opsporing en redding in het genoemde gebied.

Om praktische redenen wordt bij deze regelingen onderscheid gemaakt tussen SAR-incidenten enerzijds en andersoortige incidenten anderzijds. In dit hoofdstuk wordt de samenwerking in geval van SAR-incidenten behandeld, andersoortige incidenten buitengaats worden in het Rampenplan voor de Noordzee behandeld. Voor de ruime binnenwateren gelden in een dergelijk geval regionale regelingen⁴), zoals het Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee, CRW en de Samenwerkingsregeling voor ongevallenbestrijding op het IJsselmeer, SAMIJ. De relatie tussen het OPPLAN-SAR en de overige plannen bestaat daarin dat zij in veel gevallen in elkaars verlengde liggen, omdat veelal in de eerste fase van een ramp een SAR actie plaatsvindt.

4.2 Verantwoordelijkheden⁵

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

³ Besluit Instelling Kustwacht van kracht 1 januari 2007

⁴ Een coördinatieplan rampenbestrijding Westerschelde is in ontwikkeling

⁵ In de concept wet op de veiligheid regio's is het redden van personen bij de brandweer belegd, dit is een tegenstrijdigheid met de SAR-beschikking. Een landelijke uniforme regeling water is in ontwikkeling, zie www.waterrand.nl.

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

Bij optreden binnen in de Noordzee gelegen gebieden die gemeentelijk zijn ingedeeld (tot één kilometer uit de kust) en de ruime binnenwateren, Waddenzee, IJsselmeer en Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen, geldt dat de directeur Kustwacht verantwoordelijk is voor de SAR. Deze operationele leiding wordt uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de burgemeester die het bestuurlijke opperbevel heeft.

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

Een doeltreffende aanpak van een lokaal SAR-incident kan gebaat zijn bij een optimale aanwending van het plaatselijk aanwezige potentieel aan kennis, infrastructuur, personeel en materieel. Het JRCC Den Helder kan een zogeheten *On Scene Co-ordinator*, OSC aanwijzen. Hierbij delegeert het JRCC Den Helder als SMC, *SAR Mission Co-ordinator*, een aantal van zijn coördinatie-taken. De taken van een OSC kunnen in voorkomend geval door een lokale (zee)verkeerspost / verkeerscentrale c.q. varende of

vliegende eenheid worden uitgevoerd. Voorwaarde is dat de (zee)verkeerspost, verkeerscentrale daarvoor beschikt over de benodigde capaciteit en communicatiemiddelen en daadwerkelijk ter plaatse is, dat wil zeggen dat de actie plaatsvindt onder bereik van deze lokale zeeverkeerspost of verkeerscentrale.

Bij een monodisciplinair SAR incident worden varende en/of vliegende SAR eenheden ingezet. De GMK, gemeenschappelijke meldkamer wordt geïnformeerd en op de hoogte gehouden

Bij een multidisciplinair SAR incident en als er volgens GRIP, Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure wordt opgeschaald, wordt een CoPI, commando plaats incident, gevormd. Afhankelijk van de ernst van de situatie komt een ROT, regionaal operationeel team, bijeen. In [bijlage C 36](#) staat in het kort de opschalingsstructuur.

Het JRCC onderhoudt contact via radio, telefoon met de betrokken partijen. De OSC rapporteert aan de SMC en staat in rechtstreeks contact met het CoPI. C2000 is niet een primair verbindingsmiddel, maar kan aanvullend gebruikt worden.

In een verbindingschema wordt weergegeven hoe de contacten onderhouden worden tijdens mono- en multidisciplinaire SAR incidenten, zie [bijlage C24](#).

5. MEDISCHE EVACUATIE - medevac

5.1 RMD Medevac

Naast het opsporen en redden van drenkelingen heeft het JRCC Den Helder de verantwoordelijkheid voor de organisatorische afhandeling van de hulpverlening aan opvarenden van schepen die medische bijstand nodig hebben. Op advies van de RMD van de KNRM kan een arts worden overgebracht en/of evacuatie van de betrokken patiënt plaatsvinden. Voor de MEDEVAC kan gebruik worden gemaakt van een SAR-helikopter, een reddingboot of een ander geschikt middel, al naar gelang het verzoek van de RMD en de omstandigheden, zoals medische status van de patiënt, afstand, meteorologische omstandigheden en vereiste spoed. Voor procedures wordt verwezen naar [Deel B, para 6 en 7](#), voor de betreffende samenwerkingsregeling wordt verwezen naar [bijlage C17](#).

5.2 Offshore Medevac

De Offshore industrie gebruikt voor een medische evacuatie de Offshore SAR helikopter tenzij de Offshore back-up arts anders beslist. Als de aanwezigheid van een arts noodzakelijk wordt geacht aan boord van de helikopter, wordt de SAR helikopter van het maritiem vliegveld De Kooy ingezet.

DEEL B

PROCEDURES

1. HET NOOD-, SPOED-, EN VEILIGHEIDSVVERKEER (NSV-VERKEER)

1.1 Inleiding

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

1.2 Global Maritime Distress And Safety System

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

1.2.1 zeegebied A1

Een gebied binnen telefoniebereik van tenminste één VHF-kuststation, waarin een continue ontvangst van VHF DSC-alarmering is gegarandeerd.

1.2.2 zeegebied A2

Een gebied, met uitzondering van A1, binnen telefonie-bereik van tenminste één MF-kuststation, waarin een continue ontvangst van MF DSC-alarmering is gegarandeerd.

1.2.3 zeegebied A3

Een gebied, met uitzondering van A1 en A2, binnen bereik van een INMARSAT-satelliet, waarin continu een alarmering mogelijk is.

1.2.4 zeegebied A4

Overige gebieden.

Nederland heeft binnen haar SAR-verantwoordelijkheidsgebied een A1-gebied (VHF-bereik) en een A2-gebied (MF-bereik) ingesteld, [bijlage C21](#). Het NSV-verkeer wordt in deze gebieden door het Kustwachtcentrum/JRCC verzorgd. Het Kustwachtcentrum zendt veiligheidsberichten uit voor het Nederlands deel van de Noordzee. Vanaf 1 februari 1999 moeten alle conventieschepen volgens GMDSS zijn uitgerust. Voor vissersschepen gelden aangepaste voorschriften.

1.3 Alarmeringen

Het JRCC Den Helder reageert op:

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

1.3.1 Maritieme alarmeringen

Alarmering vanaf schepen met GMDSS-apparatuur door het gebruik van:

- Digital Selective Calling (DSC);
- INMARSAT B, C, en Fleet-F77;
- EPIRB's en PLB's (406 MHz, 243 MHz 121.5 MHz⁶).

1.3.2 Aeronautische alarmeringen

Alarmering vanaf luchtvaartuigen wordt gedaan door middel van noodberichten via:

- de in gebruik zijnde werkfrequentie met de luchtverkeersleiding;
- 121.5 MHz;
- 243.0 MHz;
- de emergency transponder code 7700;
- ELT's (406 MHz, 243 MHz, 121.5 MHz).

1.3.3 Alarmeringen vanaf ruime binnenwateren

Voor de procedures en werkwijze ten aanzien van het noodverkeer bestaat er voor het JRCC Den Helder geen onderscheid tussen zee en ruime binnenwateren. Onder de ruime binnenwateren wordt verstaan het IJsselmeer (inclusief de randmeren), de Waddenzee en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren. Het JRCC Den Helder reageert ten aanzien van alarmeringen op dezelfde wijze. Echter de scheepvaart die op de ruime binnenwateren vaart heeft meestal niet de beschikking over GMDSS-apparatuur. Het nood- en spoedverkeer wordt door het JRCC

afgehandeld via de VHF. De veiligheids-berichten worden op de ruime binnenwateren verzorgd door de betreffende meldposten en verkeerscentrales (zoals Centrale Meldpost Waddenzee, Centrale Meldpost IJsselmeer en Centrale Meldpost Wemeldinge).

1.4 Luisterwacht kan. 16 VHF

Op de nood- en oproepfrequentie VHF kanaal 16 wordt door het JRCC Den Helder onafgebroken uitgeluisterd.

Het uitluisteren op VHF kanaal 16 wordt gecontinueerd tot een nader te bepalen datum. IMO heeft in mei 2004 in de MSC 78, *Maritime Safety Committee*, geconcludeerd dat schepen op zee **voorlopig** dienen uit te luisteren om te voorzien in :

- een nood- oproepkanaal voor niet-SOLAS schepen;
- een bridge to bridge communicatie kanaal voor SOLAS schepen.

Het JRCC Den Helder bepaalt of het nood- of spoedverkeer kan worden opgeheven.

⁶ Uitsluiting per 1 februari 2009 van 243/121.5 MHz bakens. Vanaf deze datum worden geen 243/121.5 MHz signalen meer verwerkt door het COSPAS SARTSAT satellietstelsel.

1.5 DSC

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

1.5.1 DSC VHF kanaal 70

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

1.5.2 DSC MF 2187.5 kHz

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

1.6 INMARSAT

Voor de ontvangst van maritieme satelliet-communicatie (Inmarsat- -B, -C, mini C M, mini M en Fleet 77) beschikt Nederland over het grondstation te Burum (het *Land Earth Station* = LES Burum). Het JRCC Den Helder is het geassocieerde RCC voor dit grondstation. Dit houdt in dat al het door LES Burum ontvangen maritieme noodverkeer rechtstreeks en automatisch (zonder tussenkomst van een LES operator) naar het JRCC Den Helder wordt doorgezonden.

Alleen Inmarsat B, C en Fleet F77 vallen onder het GMDSS.

Het LES Burum heeft als verzorgingsgebied voor:

- a. INMARSAT, -B en Fleet F77 (nood)berichten de *Atlantic Ocean Region-East* en *West* (AOR-E/W) en de *Indian Ocean Region (IOR)*;
- b. INMARSAT - C (nood)berichten de *Atlantic Ocean Region-East* en *-West* (AOR-E/W).

LES Burum is tevens een grondstation voor Inmarsat-C ten behoeve van LES Perth (station 22) . Dit betekent dat JRCC Den Helder optreedt als geassocieerd RCC voor dit grondstation voor de gebieden AOR E/W. Voor het INMARSAT dekingsgebied wordt verwezen naar [bijlage C20](#).

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

Schepen die in nood verkeren en per Inmarsat met het JRCC Den Helder zijn doorverbonden - via het LES Burum -, behoren conform de geldende procedures mondeling of per telex direct op te geven:

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

1.6.1 INMARSAT-B

Inmarsat-B is de digitale vervanger van het Inmarsat-A.

Met Inmarsat-B beschikt men over mogelijkheden voor gebruik van spraak, fax, data en telex. Bij het laatste is sprake van een dialoog-verbinding (direct vraag en antwoord).

1.6.2 INMARSAT-C

Het Inmarsat-C systeem maakt uitsluitend gebruik van *Store-and-Forward* telexverkeer. Bij ontvangst van een Inmarsat-C noodbericht moet het JRCC Den Helder het schip zo spoedig mogelijk (bepaald is binnen 5 minuten) een *Acknowledge* sturen en om nadere bijzonderheden vragen. Indien de positie van het schip binnen het eigen verantwoordelijkheidsgebied is gelegen zal het JRCC Den Helder trachten tevens verbinding te krijgen via de conventionele communicatiemiddelen, de AIS bevragen en/of een SAR actie opstarten. Is de positie buiten het eigen verantwoordelijkheidsgebied dan wordt het voor dat gebied verantwoordelijke RCC ingelicht en wordt de SAR actie overdragen. Zolang de SAR actie niet is overgedragen blijft het JRCC Den Helder verantwoordelijk.

1.6..3 INMARSAT-FLEET 77

Inmarsat Fleet 77 is een nieuw systeem, klein en compact, voor *voice and data*. Het is tevens goedgekeurd door IMO voor deelname aan het GMDSS. Via telefoon kunnen nood-, spoed- en veiligheidsberichten verzonden worden.

1.7 NOODRADIOBAKENS

Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRB's), *Emergency Locator Transmitters* (ELT) en *Personal Locator Beacons* (PLB) zijn "*last resort*" middelen. Dit zijn middelen die slechts gebruikt zullen worden als alle andere middelen hebben gefaald of onbruikbaar zijn geworden. De door een EPIRB/ELT/PLB uitgezonden signalen worden ontvangen door satellieten van het COSPAS/SARSAT-systeem. EPIRB's worden in de maritieme sector gebruikt, ELT's in de luchtvaart en PLB's voor persoonlijk gebruik.

We onderscheiden noodradiobakens die uitzenden op:

- 406 MHz
- 121,5 MHz
- 243.0 MHz.

Het COSPAS-SARSAT systeem maakt gebruik van polaire (*low-altitude earth orbit system for SAR = LEOSAR*), en geostationaire satellieten (*Geostationary system for SAR = GEOSAR*). De polaire satellieten zenden de signalen door naar een *Local User Terminal* (LUT) waar de positie door middel van Doppler berekeningen wordt bepaald. De geostationaire satellieten kunnen geen positie doorgeven tenzij het baken met een plaatsbepalingsysteem is toegerust.

COSPAS-SARSAT stopt met het verwerken van 121.5/243.0MHz signalen per 1 februari 2009. De bakens zijn anoniem en niet nauwkeurig; rond de positie moet rekening gehouden worden met een cirkel van 20 kilometer. Er zijn normaliter twee satelliet passages nodig om de positie te bepalen.

De positie van een 406MHz baken ligt binnen een straal van 5 kilometer, met

GPS uitgerust is dit tot op 100 meter. Bij de eerst satellietpassage kan de positie al worden bepaald.

De noodradiobaken alarmeringen in het Nederlandse SAR-verantwoordelijkheids-gebied worden binnen het COSPAS/SARSAT-systeem verzorgd door het *French Mission Control Centre* (FMCC) Toulouse in Frankrijk. Het FMCC verwerkt de gegevens en stelt vast in wiens verantwoordelijkheidsgebied de berekende positie van het baken zich bevindt. Het MCC informeert vervolgens het verantwoordelijke RCC.

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

Daarnaast worden alle, waar dan ook ter wereld ontvangen, noodradiobaken-uitzendingen met een MMSI uit Nederland in de vorm van een *Notification of Country of Registration* (NOCR), doorgezonden naar het JRCC Den Helder.

Het FMCC wordt door het JRCC geïnformeerd over de afloop van een noodradiobaken alarmering. Jaarlijks krijgt de COSPAS-SARSAT organisatie een noodradiobaken-rapportage volgens een vast format.

Zie voor een pictogram overzicht *GMDSS distress alerting* [bijlage C22](#).

1.7.1 Noodradiobaken identificatie

121.5MHz en 243.0MHz bakens hebben geen unieke identificatie code.

406 MHz noodradiobakens zijn uitgerust een uniek baken code, een ID, *identification data*.

Bij een 406 MHz EPIRB (maritiem) wordt de ID in de vorm van een landencode en een serienummer van het baken of een landencode en een MMSI-nummer meegezonden. Nederlandse bakens zijn met een MMSI geprogrammeerd. Aan de hand van de ID kan worden achterhaald welk schip de uitzending heeft gedaan, de wijze waarop dit baken is geactiveerd (handmatig of automatisch) en of het baken is uitgerust met een 121.5 MHz peilsignaal. Bij een 406 MHz ELT (aeronautisch) wordt een ICAO *aircraft identity code* meegestuurd. Nederland heeft afgesproken deze bakens met een 24-bits aircraft code te programmeren. 406 MHz PLB's zijn geprogrammeerd met een landencode en een uniek serienummer.

Een uitgebreide toelichting staat in de COSPAS SRSAT richtlijnen, document C/S G.005⁷

De 121.5 MHz en 243.0 MHz uitzendingen zijn ook door de verkeersleidings-centra en vliegtuigen te ontvangen. Vliegtuigen melden de ontvangst van dergelijke signalen aan het verkeersleidings-centrum waarmee zij in verbinding staan. De meldingen worden doorgegeven aan het JRCC. De vliegverkeersleidings-centra zijn in staat te peilen op de 121.5 MHz. Het JRCC

verzoekt het FMCC om nadere informatie.

Bij de ontvangst van een noodradiobaken signaal handelt het JRCC volgens procedure, en een aantal factoren zijn hierbij van belang.

1.7.2 Noodradiobaken procedures

Het JRCC zal bij de ontvangst van een noodradiobaken signaal direct trachten vast te stellen of het schip, luchtvaartuig of persoon daadwerkelijk in de problemen is. Verschillende handelingen zullen tegelijkertijd uitgevoerd worden zoals het raadplegen van AIS en/of VMS, Vessel Monitoring System, een individual call via DSC uitzenden, het bevragen van databestanden, de voorbereiding van het radionoodverkeer en de SAR actie.

1.7.2.1 Procedure 406 MHz noodradiobaken

De uitzendingen worden gerapporteerd door het FMCC.

A. Positie en unieke baken ID is gegeven. De positie is gelegen binnen het Nederlandse SRR;

- radio-noodverkeer instellen
- aankondigen op DSC en het noodbericht uitspreken op de noodfrequentie en eerste noodbericht via NAVTEX uitzenden;
- SAR actie opstarten;
- AIS of VMS, vessel monitoring system, raadplegen;
- Individual call via DSC indien MMSI is gegeven;
- identiteit en communicatiemiddelen van het schip, luchtvaartuig, persoon opzoeken in de

⁷ www.cospas-sarsat.org

beschikbare databestanden of opvragen bij betreffende SPOC.

Indien **contact** met het schip, luchtvaartuig, persoon is verkregen wordt er gevraagd naar:

- de positie;
- aard van het ongeval;
- aard van de gewenste assistentie.

De SAR actie wordt afgehandeld.

Als **geen noodsituatie** wordt vastgesteld en het alarm is onbedoeld:

- radio-noodverkeer en SAR actie beëindigen;
- false alert report opmaken
- opvragen wat de oorzaak is van de noodradiobaken uitzending;
- wat is het merk en type van het noodradiobaken;

B. Positie is niet bekend, het unieke baken ID is wel gegeven;

- identiteit en communicatiemiddelen van het schip, luchtvaartuig of persoon opzoeken in de beschikbare databestanden, of het betreffende SPOC contacten
- AIS raadplegen;
- een *communications search* instellen (eigenaar/rederij/luchtvaart maatschappij//agent havens/AID etc.);
- radionoodverkeer instellen; aankondigen op DSC, het noodbericht uitspreken op de noodfrequentie, het eerste noodbericht uitzenden via NAVTEX;
- SAR actie opstarten indien na de *communications search* een ruwe (benaderde) positie in NL SRR wordt verkregen

C. Positie en unieke baken ID is gegeven. De positie is op land (Nederland);

- AIS of VMS raadplegen;
- identiteit en communicatiemiddelen van het schip, luchtvaartuig, persoon opzoeken in de beschikbare databestanden of het betreffende SPOC contacten;
- EZ/AT inspecteur inlichten voor van het peilen en lokaliseren van de uitzending

1.7.2.2 Procedure 121.5 / 243.0 MHz noodradiobakens tot 1 feb 2009

De uitzendingen worden gerapporteerd door het FMCC, luchtverkeersleidingen of vliegtuigen.

A. FMCC rapporteert;

Positie in het Nederlandse SRR en op zee

- radio-noodverkeer instellen
- aankondigen op DSC, het noodbericht uitspreken op de noodfrequentie en het eerste noodbericht uitzenden via NAVTEX;
- SAR actie opstarten;
- eventueel peilmogelijkheid gebruiken van reddingboten, stations van de KNRM of van de verkeercentrales.

B. Positie in het Nederlandse SRR en niet op zee;

- EZ/AT inspecteur inlichten voor het peilen en lokaliseren van de uitzending;
- volgende satellietpassage afwachten.

C. Vliegverkeersleiding rapporteert;

- Het JRCC Den Helder stuurt een telex/fax naar het FMCC met een *request special attention*.
- handelen conform procedure 'FMCC rapporteert' als FMCC gegevens aanlevert.

Als de melding ontvangen wordt van de vliegverkeersleiding, vliegtuigen, kan de positie van het baken **niet** gegeven worden. Een indicatie is de vlieghoogte en de positie van de melder.

1.7.2.3 Procedure 121.5 / 243.0 MHz noodradiobakens na 1 feb 2009

De uitzendingen worden niet meer door de satelliet gedetecteerd.

Verkeersleidingen en/of vliegtuigen kunnen uitzendingen van noodradiobakens ontvangen en rapporteren aan het JRCC.

De positie van het noodradiobaken kan alleen bepaald worden door gebruik te maken van peil-apparatuur. SAR eenheden, varende en vliegend zijn uitgerust met peil-apparatuur.

Om de positie bij benadering vast te stellen spelen de volgende factoren een rol;

- wie is de melder, vliegverkeersleiding of vliegtuig;
- wat is de positie van de melder; geografische positie en/of peiling, afstand tot een bekend punt;
- wat is de vlieghoogte, want deze is bepalend voor de grootte van het gebied waarin het noodradiobaken zich bevindt. Hoe hoger de

vlieghoogte, hoe groter het ontvangstbereik⁸ is. (voorbeeld: een vliegtuig op 10.000 voet heeft een ontvangstbereik van 226 kilometer)

Is bij benadering de positie van het noodradiobaken vastgesteld en zijn er meerdere meldingen binnengekomen dan kan de SMC overwegen om:

- SAR eenheden in te zetten om het baken te peilen;
- radio noodverkeer maken.

Het JRCC Den Helder stuurt een telex/fax naar het FMCC met een *request special attention*. Het signaal 121.5MHz kan het homing signaal zijn van een 406MHz baken.

Indien de positie zich op land bevindt wordt de opsporingsambtenaar van EZ/AT geïnformeerd.

⁸ Reikwijdte in kilometers = $2.26 \times \sqrt{\text{vlieghoogte in voeten}}$

2. DE FASEN NOODTOESTAND

2.1 Inleiding

Een SAR-incident begint met de ontvangst van een melding, een alarmering op het JRCC Den Helder. Deze melding, alarmering kan op vele manieren worden gedaan, via maritieme of luchtvaart radiokanalen, door het gebruik van noodradiobakens, per (satelliet) telefoon, gsm, fax, vuurpijlen. Aan de hand van deze melding, alarmering en na verificatie van de gegevens, wordt de ernst van de situatie ingeschat. Vervolgens valt het incident in één van internationaal geldende, 3 fasen van een noodtoestand.

- Onzekerheidsfase
*Uncertainty Fase / INCERFA*⁹
- Alarmeringsfase
Alert Fase / ALERFA
- Noodfase
Distress Fase / DETRESFA

Deze drie fasen geven een opschaling op basis van de ernst van de situatie. De verschillende fasen hoeven niet noodzakelijk achtereenvolgens op te treden. Bovendien is her-classificatie mogelijk.

Onzekerheidsfase.

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

zijn van deze fase. Inzet van middelen is 'nog' niet vereist.

Voor een luchtvaartuig geldt dat deze fase ingaat:

- als het luchtvaartuig niet op de verwachte tijd plus 30 minuten op de plaats van bestemming is aangekomen;
- op het tijdstip 30 minuten nadat een luchtvaartuig heeft nagelaten een verwacht positierapport of "operations normal"- rapport door te geven;
- vanaf het tijdstip dat tevergeefs is getracht verbinding te krijgen met een luchtvaartuig.

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

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

Alarmeringsfase

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

⁹ Aeronautische termen

De alarmeringsfase volgt op de onzekerheidsfase indien men er niet in is geslaagd contact te krijgen met het (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en);

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

Noodfase

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

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

geslaagd contact te krijgen met het (lucht)vaartuig;

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

2.2 Procedures JRCC Den Helder

Algemeen

Bij het JRCC Den Helder wordt van iedere melding zoals hiervoor omschreven een incidentdossier aangemaakt in VISION, het *incident management and resource handling* systeem. VISION is een computerprogramma dat SAR-incidenten registreert, verwerkt en ondersteunt.

Doelstellingen van VISION zijn:

- een adequate uitvoering van SAR-operaties;
- het zekerstellen van een juiste distributie van informatie aan betrokkenen;
- het toepassen van standaard afhandeling-procedures voor SAR-incidenten;
- het effectief aanmaken van dossiers;
- het op eenvoudige wijze informatie genereren ten behoeve van derden.

In het systeem VISION worden van SAR-incidenten:

- meldingen gelogd;
- nood- spoed- en veiligheidsberichten opgesteld;
- briefingsheets opgesteld en verzonden;
- status van ingezette eenheden bijgehouden;
- situatierapporten (SITREP's) opgesteld en verzonden;
- eindverslagen gegenereerd.

Aangezien de ervaring heeft geleerd dat geen twee SAR-incidenten identiek zijn, is het onmogelijk om voor ieder incident een vaste, uitgebreide en te allen tijde toepasbare, procedure te beschrijven. Wel kunnen hoofdlijnen worden aangegeven. Vastgestelde procedures kunnen met een zekere flexibiliteit worden gehanteerd. Indien noodzakelijk kan van voorgeschreven procedures worden afgeweken. VISION werkt met incidenttypes met een aantal bijbehorende actieplannen (richtlijnen). Deze actieplannen kunnen een vast onderdeel zijn van een incidenttype of actieplannen kunnen bij een incident gevoegd worden.

2.2.1 Procedures tijdens de onzekerheidsfase

Tijdens een onzekerheidsfase, INCERFA (term komt uit de luchtvaart), zal het JRCC Den Helder:

- a. de rol van SAR Mission Co-ordinator, (SMC), op zich nemen;
- b. de binnengekomen melding/informatie zo nodig verifiëren en de volgende informatie over het (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en) proberen te achterhalen:

- naam en roepnaam;
- (laatst bekende) positie;
- tijdstip waarop voor het laatst communicatie heeft plaatsgevonden;
- eventuele andere bijzonderheden zoals informatie omtrent vertrektijd en plaats, de voorgenomen route en verwachte aankomsttijd en plaats.

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

- c) een plot in kaart brengen waarin de verkregen informatie volledig wordt verwerkt;
- d) pogingen in het werk stellen om contact met het (lucht)vaartuig te verkrijgen door middel van de daarvoor in aanmerking komende communicatiemiddelen; voor luchtvaartuigen zal dit via luchtverkeersleidingcentra geschieden;

- e) een spoedbericht (PAN) uitzenden waarin de scheepvaart in het betrokken gebied wordt verzocht uit te kijken en aanvullende informatie te verstrekken;
- f) een aandachtsvestiging op het betreffende vaartuig richten tot in havens met grensbewaking, douane- of politietoezicht belaste diensten;
- g) een incidentrapport van het voorval in VISION opstarten;
- h) overwegen of een voorwaarschuwing naar SAR eenheden gewenst is.

Wanneer blijkt dat het (lucht)vaartuig niet in moeilijkheden verkeert, wordt het incident afgesloten. De oorspronkelijke melder en alle overige betrokkenen worden hiervan op de hoogte gesteld. Een “*final sitrep*” kan verstuurd worden. Indien onzekerheid blijft bestaan over de veiligheid van het (lucht)vaartuig en/of perso(o)n(en) dient te worden overgegaan tot alarmeringsfase (ALERFA).

2.2.2 Procedures tijdens de alarmeringsfase

Tijdens de alarmeringsfase “ALERFA” zal het JRCC Den Helder:

- a. de rol van SAR *mission co-ordinator* (SMC) op zich te nemen;
- b. een incidentrapport van het voorval in VISION opstarten;
- c. de informatie verifiëren;
- d. op alle mogelijke manieren proberen verbinding te krijgen met het betrokken vaartuig/luchtvaartuig;
- e. door middel van uitzending van spoedberichten (PAN PAN) het scheepvaartverkeer in de directe omgeving alarmeren;

- f. in de kaart alle relevante details plotten om de meest waarschijnlijke positie van het (lucht)vaartuig te kunnen vaststellen en zijn actieradius;
- g. trachten omtrent het (lucht)vaartuig alle voorhanden zijnde informatie te verkrijgen, uit welke bron dan ook;
- h. de daarvoor in aanmerking komende diensten en instanties in kennis stellen van het noodgeval.

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

- de SAR-helikopter van het Maritiem Vliegkamp De Kooy (MVKK),
- offshore SAR helikopter;
- het Kustwacht vliegtuig;
- de SAR eenheden van de KNRM,
- de (zee)verkeerspost of verkeerscentrale in wiens werkgebied het noodgeval zich voordoet;
- het KLPD, de landelijke meldkamer Driebergen en de Unit Noordzee;
- daarvoor in aanmerking komende offshore maatschappijen en de bemanningen van hun installaties;
- naburige (M)RCC's;
- eigenaar/ maatschappij/agent van het in nood verkerend (lucht)vaartuig;
- in aanmerking komende reddingsbrigades van de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (KNBRD);

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

er van de Alarmeringsfase overgegaan naar de Noodfase.

2.2.3 Procedures tijdens de noodfase

Tijdens de noodfase (DETRESFA) zal het JRCC Den Helder:

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

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

2.2.4 Procedures ter plaatse van het incident

Coördinatie

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

2.2.4.1 SMC

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

De taken van de SMC zijn o.a.:

- het verkrijgen en evalueren van gegevens;
- het zoekgebied bepalen, welke methodes en eenheden gebruiken;
- het zoek actie plan ontwikkelen;
- informeren van betrokken instanties;
- afstemmen met land autoriteiten;
- afstemmen met rescue centres van buurlanden;
- informeren Leider OT, Operationeel Team, van het KWC
- scheepvaart informeren, inzetten;
- evalueren van binnengekomen rapportages en het zoek actie plan aanpassen indien nodig;
- op de hoogte zijn van de heersende weersomstandigheden;
- zorgdragen voor refuel mogelijkheden voor de vliegende SAR eenheden;
- een chronologische log bijhouden;
- SAR eenheden vrijgeven indien assistentie niet langer vereist is;

- SAR actie beëindigen

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

Als meerdere vliegende SAR eenheden worden ingezet moet de SMC rekening houden met de vliegveiligheid. Een vliegtuig, fixed wing of rotary, kan aangewezen worden als *Aircraft Co-ordinator*.

2.2.4.2 OSC

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

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

- het uitvoeren van het zoekplan van de SMC. Het plan kan worden aangepast aan de lokale (weers) omstandigheden, nieuw verkregen informatie, nieuwe ontwikkelingen, *endurance* reddings-eenheden etc. Zoekgebieden en zoekpatronen worden vastgesteld door de SMC en kunnen, in overleg met de OSC, worden gewijzigd. De OSC speelt

een actieve rol bij het wijzigen van het zoekplan als de omstandigheden dit noodzakelijk, aanpassingen op het zoekplan worden gemeld aan SMC;

- het, voor zover mogelijk, vaststellen van de positie van de personen en/of object waar de SAR actie zich op richt;
- het coördineren van de inzet van reddingseenheden en het aanwijzen van (deel)zoekgebieden aan eenheden gebaseerd op hun capaciteit. Eenheden die arriveren briefen op hun taak. Onderhoudt verbinding met alle SAR eenheden ter plekke, geeft het interval aan waarbinnen deelnemende eenheden zich melden bij de OSC.
- het onderhouden van verbinding met de SMC, rapporteert iedere 30 minuten of eerder indien gewenst door middel van een situatie rapport;
- het, na een geslaagde opsporing, aanwijzen van voor de hulpverlening meest geschikte eenheden;

De OSC is verantwoordelijk voor het mondeling dan wel schriftelijk informeren van de SMC over de stand van zaken door middel van onder andere de genummerde SAR-SITREP (bijlage C26). De identiteit van slachtoffers en overlevenden dient niet via openbare werkfrequenties te worden uitgewisseld. Daarnaast dienen de volgende zaken aan de orde te komen:

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

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

Alle betrokkenen dienen zich ervan bewust te zijn dat het hier vaak gaat om informatie van gevoelige aard. Het af luisteren van radiofrequenties door particulieren komt veelvuldig voor. Waar mogelijk dient men communicatiemiddelen te gebruiken die af luistervrij zijn (bijvoorbeeld Inmarsat, C2000 of communicatiemiddelen voorzien van “versluierde” spraak).

2.2.4.3 ACO

De ACO, *Aircraft Co-ordinator*, valt onder de verantwoordelijkheid van de SMC en werkt nauw samen met de OSC. De belangrijkste taak van de ACO is het bewaken van de vliegveiligheid. De ACO wordt aangewezen door de SMC waarbij rekening gehouden wordt met; beschikbare radioapparatuur, radar, capaciteit en getraind personeel.

De taken van de ACO zijn o.a.:

- het handhaven van de vliegveiligheid;
- toepassen en onderhouden van veilige separatie van vliegende eenheden;
- het zorgdragen voor de juiste barometrische druk instelling;
- *flow planning* toepassen, het *entry point* en *exit point* bepalen;

2.2.4.4 Missing contact – KNRM

KNRM vaartuigen van de AV, Arie Visser, klasse, de JF, Johannes Frederik, klassen en de V, Valentijn, klasse zijn uitgerust met AIS, *Automatic Identification System*.

Het Nederlandse deel van de Noordzee, het *Search and Rescue Region*, SRR, is nagenoeg gedekt door AIS base stations. Het JRCC kan met behulp van AIS (en radar kustbereik) een goed beeld opbouwen van de scheepvaart in het SRR.

Indien het contact van een vaartuig geen positie update laat zien, verandert het AIS symbool op het scherm en verdwijnt na enkele minuten.

Met de KNRM is de volgende procedure overeengekomen als een AIS contact van een KNRM vaartuig geen goede informatie meer doorgeeft. Het KWC:

- maakt (of probeert te maken) radiocontact (VHF/MF, DSC of C2000) met vermiste reddingboot;
- dirigeert mede in actie zijnde reddingboten naar de plek waar de reddingboot wordt vermist;
- alarmeert andere reddingboten en/of vliegende eenheden indien geen andere reddingboten in omgeving;
- informeert bij vermissing of bij twijfel over vermissing direct de wachtsman KNRM;
- informeert Piket KWC;
- informeert pers uitsluitend in overleg met KNRM;
- overlegt met directeur/adjunct-directeur over operationeel centrum, liaison KWC/KNRM en taakverdeling;

3. SAMENVALLEN VAN VERANTWOORDELIJKHEIDSGEBIEDEN

3.1 Algemeen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In gemeentelijk ingedeelde gebieden wordt gewerkt volgens de landelijke uniforme Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure, GRIP.

Deze GRIP procedure is opgenomen in [bijlage C36](#).

3.2 Uitvoeringsregeling

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

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

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

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

- het NSV-verkeer op de noodfrequenties wordt, onverlet de lokale berichtgeving, uitsluitend door het JRCC Den Helder afgehandeld;
- inzet van vliegende eenheden vindt uitsluitend plaats door het JRCC Den Helder. Een OSC kan het JRCC Den Helder verzoeken dergelijke eenheden in te zetten;

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

3.3 Aanlanden en opvang van personen

Indien meerdere personen, al dan niet gewond, aangeland worden kan het voorkomen dat een helikopter niet op een regulier vliegveld landt. Reden kan zijn dat bijvoorbeeld de afstand tot plaats incident korter is; de hulpverlening ter plaatse kan goed geregeld worden, er goede afvoer en verspreiding van gewonden is. In overleg met provincies (en gemeentes) zijn helikopter landingsplaatsen gedefinieerd, zie [bijlage C 37](#). Met de gemeenschappelijke meldkamer wordt de aanlandingsplaats afgestemd.

4. ZOEKGEBIEDEN / ZOEKPLANNEN

4.1 Algemeen

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

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

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

4.2 SARIS

SARIS is een geïntegreerd SAR systeem met een SAD, *Search Area Determination*, deel en een SAC, *Search Area Coverage*, deel. De SAD voorspelt de beweging van een object met de invloed van wind en stroom. Er wordt rekening gehouden met onjuiste gegevens en statistische afwijkingen. Er wordt gebruikt gemaakt van een hydronamische database voor stroom- en windgegevens. De SAC module wordt gebruikt om te bepalen of de ingezette eenheden het gebied kunnen doorzoeken en welke zoekpatronen van toepassing zijn.

4.2.1 SAD, zoekgebieden modules

A. DATUM POINT SEARCH:

Dit is de berekening van een standaard zoekgebied. Hierbij worden de volgende parameters ingevoerd:

- een gespecificeerde positie;
- een tijdstip (de “*last known position*”);
- windgegevens;
- *leeway*-gegevens van het te zoeken object;
- *initial position error*.

Stroomgegevens worden via een aangesloten databank verkregen.

B. DATUM LINE SEARCH:

Dit is de berekening van de mogelijke positie van een schip of een daarvan afkomstig (onderweg verloren) voorwerp, uitgaande van het gevaren/te varen traject. Hierbij worden de volgende parameters ingevoerd:

- posities en tijden van de route;
- aankomsttijd van zoekeenheden in het zoekgebied;
- windgegevens
- *leeway*-gegevens van het te zoeken object
- *initial position error*.

C. BACKTRACKING:

Herleiding van een driftbaan naar de positie van het incident aan de hand van een op een bepaalde positie aangetroffen drijvend voorwerp. Hierbij worden de volgende parameters ingevoerd:

- een positie en tijd dat het object is gevonden;
- positie en tijd van laatst bekende positie, windgegevens;
- *leeway*-gegevens van het te zoeken object
- *initial position error*.

Stroomgegevens worden via een aangesloten databank verkregen.

4.2.2 SAC module

In deze module kan men bepalen of de ingezette eenheden in staat zijn een bepaald gebied op zodanige wijze af te zoeken dat een object met een zekere waarschijnlijkheid wordt gedetecteerd, de POD, *probability of detection*.

De volgende parameters worden hierbij ingevoerd:

- type zoekeenheid, snelheid, OSE, *on scene endurance*, *height of eye*, *nav error*
- zicht
- type en grootte van het te zoeken object
- type detectiemethode, visueel/radar
- type zoekpatroon, *creepingline*, *paralleltrack*, *expanding square*, *sector search* etc.

4.3 Zoekpatronen

4.3.1 Algemeen

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

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

Een gebied wordt middels standaard patronen afgezocht. Een aantal voordelen hiervan zijn; gebiedsdekking, verhoging van de POD, *probability of detection*, eenvoudiger te communiceren zonder teveel misverstanden, eenvoudiger te coördineren en veiliger om uit te voeren.

Het soort patroon is van een aantal factoren afhankelijk; de mate van onzekerheid over de positie, de navigatie mogelijkheden van de zoekeenheid, het type te gebruiken sensoren, weersomstandigheden, tijdlimieten wat overlevingskansen betreft, *endurance* van de zoekeenheden e.d.

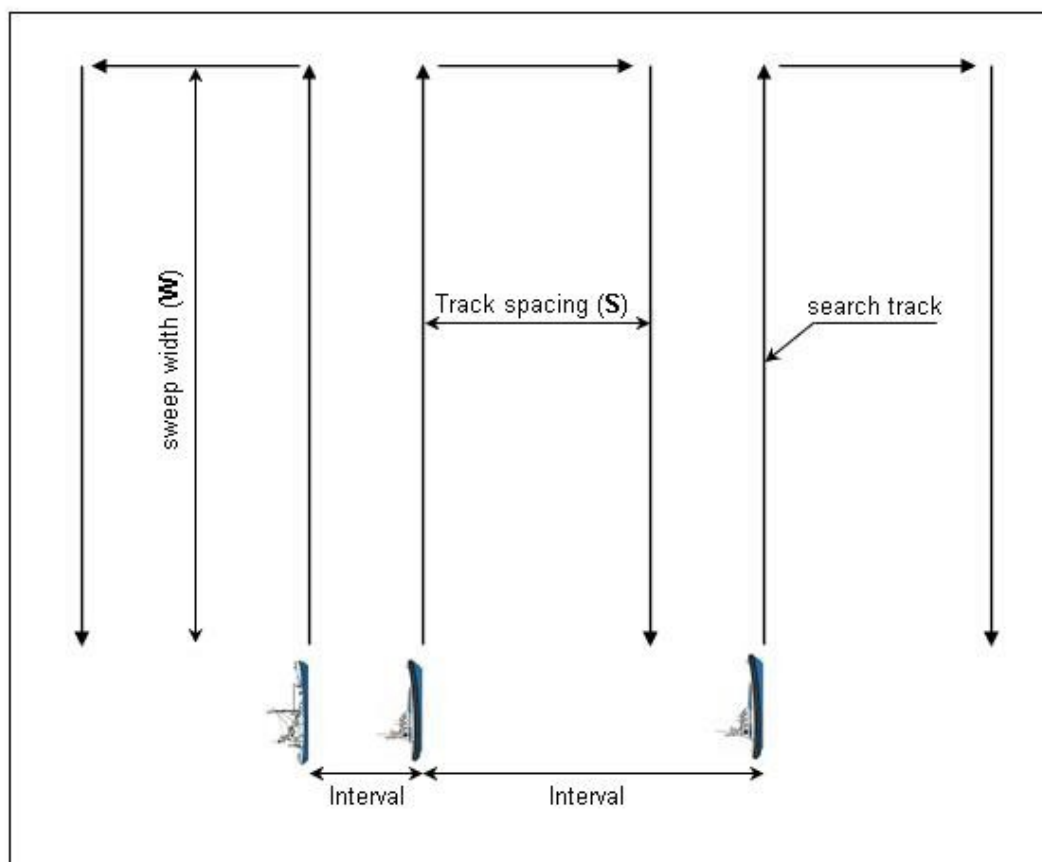
4.3.2 Termen

De volgende termen worden gebruikt in relatie tot zoekpatronen:

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

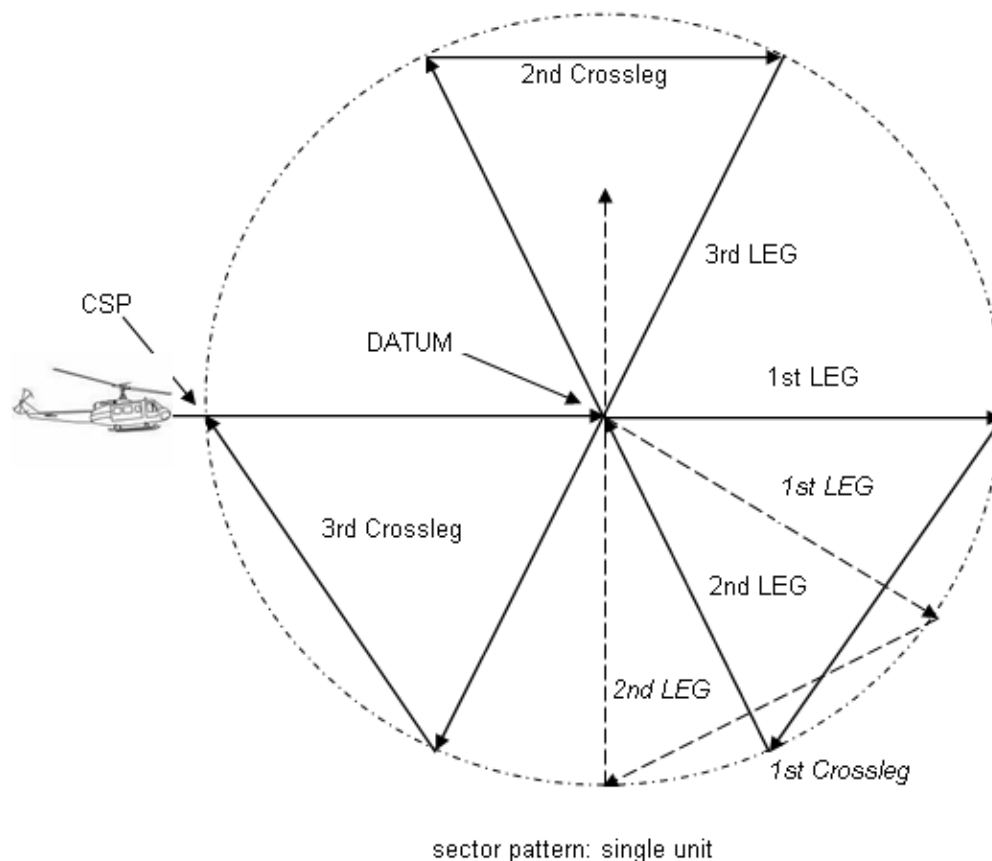
- *sweep*: één lang been van een *search track*.

In afbeelding 1 is de relatie weergegeven tussen de verschillende termen.



Afbeelding 1 *trackspacing determination*

4.3.3 Voorbeelden zoekpatronen

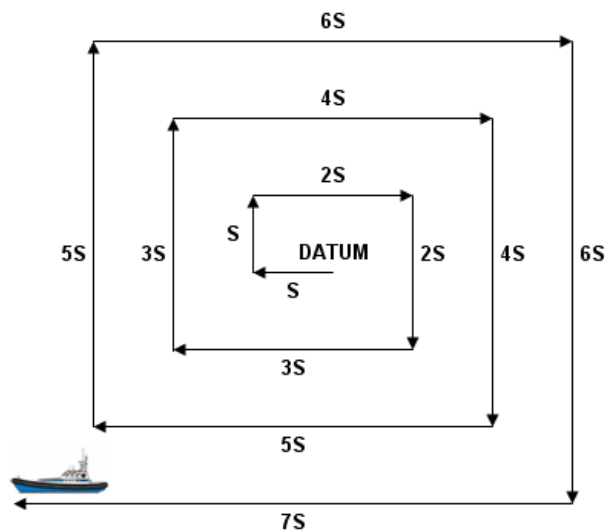


Afbeelding 2 sector search

Dit zoekpatroon is het meest effectief als de datum point (berekende positie) accuraat en het zoekgebied klein is. Een cirkel wordt afgezocht waarbij gecentreerd wordt op de datum point. Het gebruik van een *smoke marker* of radiobaken kan als referentiepunt dienen om het middelpunt van het zoekpatroon aan te geven. Er wordt nu automatisch rekening gehouden met de drift, dit zoekpatroon is prima geschikt voor objecten met weinig tot geen *leeway* zoals een persoon te water.

Dit zoekpatroon is niet geschikt voor meerdere vliegende of varende eenheden tegelijkertijd.

Als het zoek object niet gevonden wordt bij het voltooien van het zoekpatroon, dan wordt een tweede sector search afgelegd tussen de search tracks van het eerste zoekpatroon.

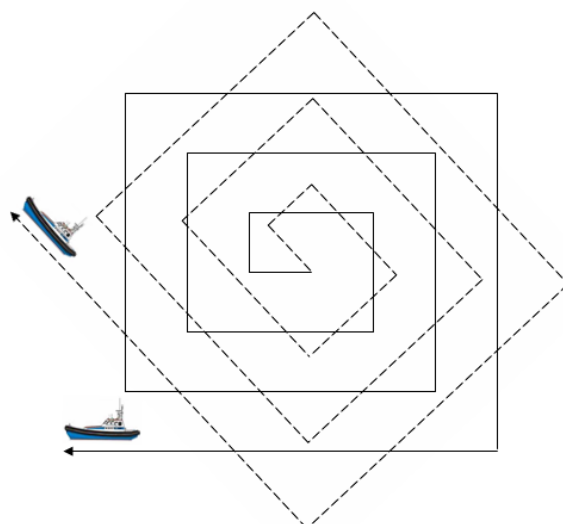


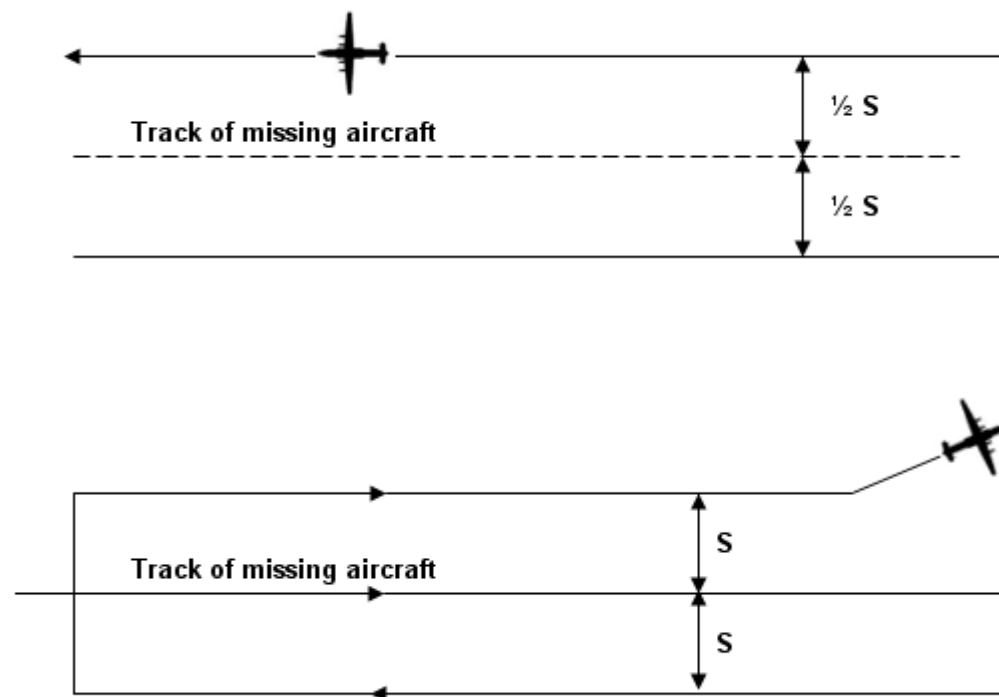
Afbeelding 3 *expanding square search* (linksom of rechtsom)

Dit zoekpatroon is zeer effectief als de positie van het te zoeken object redelijk bekend is. Het startpunt is altijd de datum point (berekende positie). In concentrische vierkanten wordt het gebied naar buiten uitgebreid. Omdat het een relatief klein gebied betreft geldt ook voor dit zoekpatroon dat het niet geschikt is om met meerdere zoekeenheden uit te voeren.

Het is een goed zoekpatroon voor (kleine) vaartuigen om bijvoorbeeld een persoon te water te vinden. Aanbevolen wordt om dit zoekpatroon met *dead reckoning* te varen in plaats van elektronische apparatuur te gebruiken, omdat automatisch gecompenseerd wordt voor het effect van de drift.

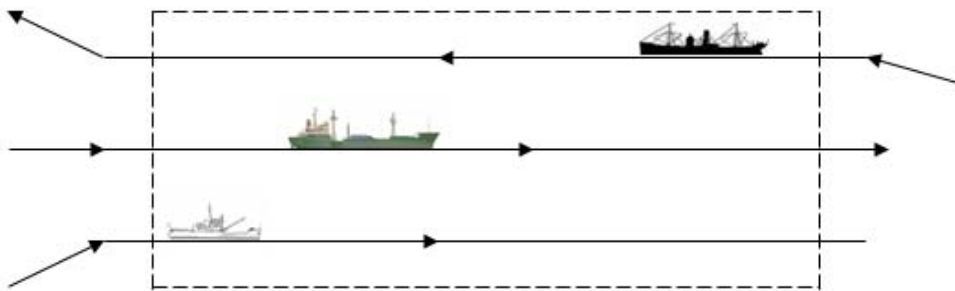
Bij een tweede maal doorzoeken van het gebied wordt het patroon 45° gedraaid.





Afbeelding 4 *trackline search*

Dit zoekpatroon wordt normaliter toegepast als een vliegtuig of vaartuig zonder een spoor verdwenen is terwijl het onderweg was tussen twee punten. Er wordt aangenomen dat het vaartuig of vliegtuig nabij de geplande route iets overkomen is en zich nabij de route bevindt. Normaliter wordt dit patroon door een vliegende eenheid snel afgevlogen, het is eenvoudig te plannen en uit te voeren.

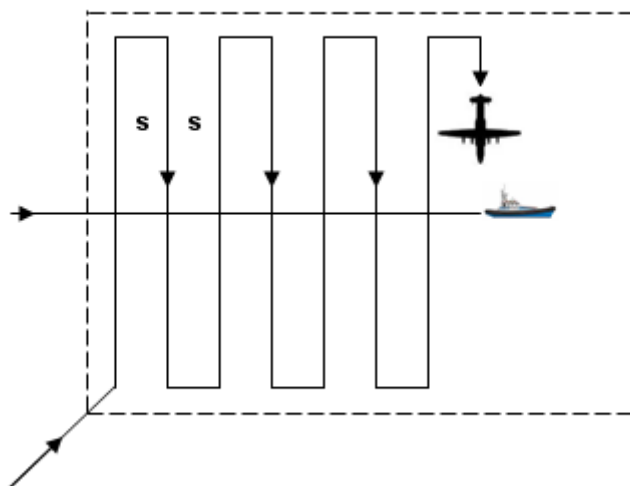


Afbeelding 5 *parallel track search*

Dit zoekpatroon wordt gebruikt wanneer er grote onzekerheid is over de positie van het object en er een groot gebied moet worden afgezocht. Het zoekpatroon bestrijkt een rechthoekig gebied.

Dit patroon wordt bijna altijd gebruikt als een groot gebied onderverdeeld wordt in sub-gebieden. Meestal wordt een sub-gebied afgezocht door één zoekeenheid. Maar het kan nuttig zijn dat meerdere eenheden tegelijk een gebied afzoeken.

Koopvaardij- of vissersschepen kan gevraagd worden een bepaalde track af te varen en scherp uit te kijken. De search tracks lopen parallel aan de lange zijden van de rechthoek.



Afbeelding 6 *creeping line search*

Dit zoekpatroon is in principe hetzelfde als de parallel track search, alleen lopen nu de search tracks parallel aan de korte zijden van de rechthoek. Het is een intensief zoekpatroon vanwege de vele draaien en het is het meest effectief in combinatie van een vaartuig met een vliegtuig.

5. BEËINDIGEN OF ONDERBREKEN VAN SAR ACTIES

5.1 Opsporing geslaagd

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

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

- aantal overlevenden en geborgen slachtoffers, de identiteit van overlevenden en slachtoffers dient niet via een openbare werkfrequentie te worden uitgewisseld;
- eventuele noodzaak tot extra hulpverlening;
- plaats van bestemming van de eenheid, voor afstemming met de landautoriteiten voor het regelen van opvang.

5.2 Beëindigen of onderbreken van SAR acties

5.2.1 Beëindigen SAR actie

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

5.2.2 Beëindigen SAR actie tijdens noodfase

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

- Zodra het JRCC Den Helder, op grond van verkregen informatie, vaststelt dat er geen sprake (meer) is van een noodsituatie. Vervolgens worden alle eenheden, diensten en instanties hiervan in kennis gesteld;
- indien wordt vastgesteld dat verder zoeken geen positief resultaat zal hebben voor overlevenden. Vervolgens staakt het JRCC Den Helder alle acties in overleg met betrokkenen,
- nagekomen informatie kan ertoe leiden dat de actie wordt hervat.

5.3 Opsporing mislukt

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

5.4 Rapportage, analyse en evaluatie

Na afloop van de actie stelt het JRCC Den Helder zo spoedig mogelijk een rapportage op in de vorm van een *first impression report* (FIR). Afschriften worden toegezonden aan alle vliegende Nederlandse SAR eenheden die bij de actie betrokken zijn geweest. Deelnemende eenheden worden verzocht een FIR zo spoedig mogelijk na afloop van de actie naar het JRCC Den Helder te zenden. Vooral na gecompliceerde acties kan dit wenselijk zijn om de actie te evalueren.

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

Periodiek houden vertegenwoordigers van de SAR-diensten een overleg om hierbij van gedachten te wisselen over de opgedane ervaringen. Dit overleg heet het POSO, Periodiek Operationeel SAR Overleg.

6. RADIO MEDISCHE DIENST

6.1 Inleiding

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

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

6.2 Uitvoering

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

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

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

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

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

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

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

7. DUIKONGEVALLEN

7.1 Inleiding

Duikongevallen zijn SAR-incidenten waarbij veelal personen te snel naar het wateroppervlak zijn gekomen. Om in een dergelijk geval de medische aspecten te kunnen beoordelen is specialistische kennis nodig van een duikmedische arts (DMC, duik medisch centrum). Ook is vaak specialistische apparatuur benodigd (decompressietank).

7.2 Procedures bij melding van een duikongeval

Er wordt door het JRCC als volgt gehandeld:

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

- Gegevens noteren en schip doorverbinden met RMD-arts¹⁰;
- RMD-arts neemt contact op met DMC-arts van de KM te Den Helder;
- RMD-arts overlegt met DMC-arts over de uit te voeren evacuatie methode;
- JRCC wordt geïnformeerd over wijze van evacuatie en coördineert deze;
- JRCC geeft info aan de landelijke meldkamer KLPD Driebergen en KLPD Unit Noordzee.

B. Melding komt binnen bij de landelijke meldkamer Driebergen en plaats ongeval is Noordzee, Waddenzee, IJsselmeer of ZH/Zeeuwse stromen:

- Meldkamer Driebergen informeert JRCC;
- JRCC neemt coördinatie over en handelt volgens procedure A.

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

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

¹⁰ Indien situatie dit vraagt kan de dienstdoende DMC-arts (na scheepstijd via Ops/Marsitcen) worden gewaarschuwd.

D. Melding komt binnen bij de meldkamer Driebergen en plaats ongeval binnenwateren.

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

7.3 Locaties decompressietanks

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

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

8. PROCEDURE AANVRAAG LUCHTSTEUN (VERKENNING) PARTICULIEREN

8.1 Inleiding

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

8.2. Procedure aanvraag luchtsteun particulieren

Na overleg tussen het JRCC Den Helder en de aanvrager beslist het JRCC Den Helder of luchtsteun daadwerkelijk wordt ingezet. De motivatie van deze beslissing dient in het incident-rapport te worden vermeld.

Als een van de vliegende eenheden van de Kustwacht bezig is met een Kustwachtvlucht, zal hier in eerste instantie gebruik van worden gemaakt. Vervolgens wordt luchtsteun aangevraagd bij één van de deelnemende diensten binnen de Kustwacht:

- Koninklijke Marine;
- Koninklijke Luchtmacht;
- Offshore SAR helikopter
- Politie Luchtvaartdienst;

Pas indien duidelijk is dat de aangevraagde luchtsteun door de bovengenoemde diensten niet of niet binnen 45 minuten te realiseren is, mag worden overgegaan tot "aanvraag van luchtsteun" bij 'particulieren' ter overbrugging van de aanvliegtijd van de middelen genoemd onder 8.2.b. Ook dit aspect dient in het incidentrapport te worden vermeld.

Onder particulieren worden in dit verband verstaan: die maatschappijen waarmee de KNRM afspraken over mogelijke inzet heeft gemaakt, te weten:

Martinair Lelystad ;
Wings over Holland;

De in punt 8.2 genoemde diensten worden, zodra daartoe gelegenheid is, over de inzet van vliegtuigen van deze particuliere maatschappijen geïnformeerd.

Zodra het/de middel(en) van de diensten genoemd onder punt 8.2 alsnog op de zoeklocatie aanwezig zijn/is, dient de particuliere luchtsteun te worden bedankt.

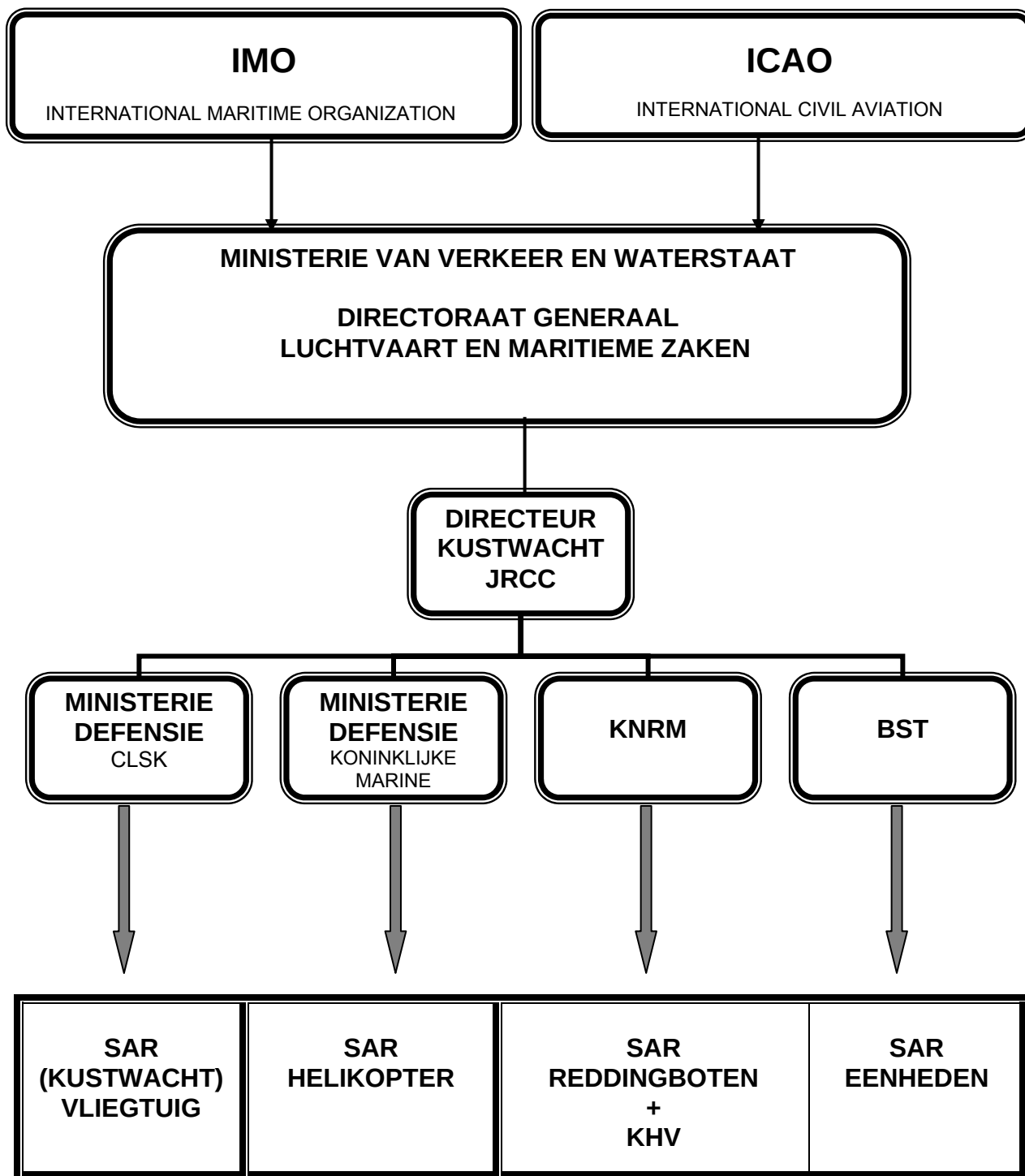
In het incidentrapport dienen de volgende bijzonderheden over inzet van particuliere middelen te worden vermeld:

- tijdstip van aanvragen door het JRCC Den Helder;
- tijdstip airborne;
- tijdstip landing.

DEEL C

BIJLAGEN: OVERZICHT BESCHIKBARE MIDDELEN, OVEREENKOMSTEN E.D.

Bijlage C 1 - ORGANISATIE SAR-DIENST



BIJLAGE C 2 - JRCC DEN HELDER

1. Algemeen

Locatie: 52-58 N 004-43 O.

Adres: KUSTWACHTCENTRUM
Rijkszee en Marinehaven 1
1781 ZZ Den Helder

Postadres: Postbus 10.000
1780 CA Den Helder

2. Telefoon, fax, e-mail en telex

Telefoon 24/7:
0900 - 0111 (alarm nummer)
0223 - 542300 (non-urgent)

Telefoon secretariaat:
0223 – 658300

Telefax 24/7:
0223 - 658358

Telefax secretariaat
0223 – 658303

Noodnet:
22193 (24/7 JRCC)
22144 (bij opschaling = Operationeel Team)

Noodnet Fax:
22211 (24/7 JRCC)
22186 (bij opschaling = Operationeel Team)

E-mail : ccc@kustwacht.nl

Telex : 71088 kustw nl

Het MMSI nummer van het Kustwachtcentrum is 002442000

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

- ACC;
- ACC. *Area Control Center* - LVNL Luchtverkeersleiding Nederland te Schiphol;
- MILATCC, *Military Air Traffic Control Centre*, te Nieuw Milligen;
- MVKK, maritime vliegekamp De Kooy.

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

3. Beschikbare frequenties

A. Noodfrequenties

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

Het betreft hier de volgende frequenties:

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

Op de volgende noodfrequenties wordt door andere instanties dan het JRCC uitgeluisterd:

- 121.5 MHz (civiele luchtvaart noodfrequentie);
- 243.0 MHz (militaire luchtvaart noodfrequentie);
- 406.0 MHz (nood radiobakenfrequentie);

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

Noodfrequentie uitleg:

2182 kHz

Deze MF radiotelefonie-nood- en oproepfrequentie wordt op het JRCC gebruikt voor het afhandelen van noodverkeer. Zenders staan in Scheveningen, en Appingendam en ontvangers in West-Terschelling en Noordwijk. Deze frequentie wordt niet officieel beluisterd door het JRCC, maar staat op luidspreker. Het GMDSS verkeer dient gebruik te maken van MF DSC alvorens verbinding te maken op 2182 kHz.

kanaal 16 VHF

Deze maritieme VHF nood- en oproepfrequentie wordt op het JRCC beluisterd met behulp van, op afstand bedienbare, zend/ontvangst locaties te: West-Kapelle, Woensdrecht, Scheveningen, IJmuiden, Schoorl, Den Helder, West-Terschelling, Schiermonnikoog, Appingendam, Hoorn, Kornwerderzand, Wezep en Scharendijke. Het GMDSS verkeer dient gebruik te maken van VHF DSC alvorens verbinding te maken op kanaal 16 VHF.

2187.5 kHz

Deze GMDSS MF DSC-frequentie wordt op het JRCC beluisterd met behulp van ontvangstinstallaties te West Terschelling, en Noordwijk en zendinstallaties te Scheveningen en Appingendam.

Het MMSI nummer van het Kustwachtcentrum is 002442000.

kanaal 70 VHF

Deze VHF DSC-frequentie wordt op het JRCC beluisterd met behulp van dezelfde zend/ontvangstlocaties zoals vermeld bij kanaal 16 VHF.

121.5 MHz

Deze civiele luchtvaartnoodfrequentie wordt niet rechtstreeks op het JRCC beluisterd. Dit gebeurt aan boord van de lijnvliegtoigen en op de civiele en militaire luchtverkeersleidingcentra. Tevens kunnen satellieten van het COSPAS-SARSAT systeem (nog) deze frequentie ontvangen¹¹.

243.0 MHz

Deze militaire luchtvaartnood-frequentie wordt niet rechtstreeks op het JRCC beluisterd. Dit gebeurt aan boord van de meeste militaire vliegtuigen en op de civiele en militaire luchtverkeersleidingcentra. Tevens kunnen satellieten van het COSPAS-SARSAT systeem (nog) deze frequentie ontvangen.

406 MHz

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

B. SAR-WERKFREQUENTIES

Het JRCC kan op de volgende SAR-werkfrequenties werken:

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

SAR frequentie uitleg:

¹¹ Per 1 februari 2009 stopt COSPAS-SARSAT met de ontvangst en het verwerken van de 121.5MHz frequentie.

kanaal 67 VHF

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

123.1 MHz (*scene-of-search*)

Het JRCC gebruikt deze frequentie voor verbinding met luchtvaarteenheden. Bij inzet van meerdere luchtvaarteenheden wordt deze frequentie gebruikt door de ACO, *Aircraft Co-ordinator*, en de eenheden. Het JRCC beschikt over zend/ontvangstinstallaties te West-Kapelle, Scheveningen, Den Helder, West-Terschelling, Appingendam en Hoorn.

282.8 MHz (*scene-of-search*)

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

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

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

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

Gebruik conform 3023 kHz.

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

Gebruik als uitwijkfrequentie en bij grote SAR-oefeningen.

C. NAVTEX (Navigatie Telex)

De NAVTEX-frequentie 518 kHz wordt door het JRCC gebruikt voor het eenzijdig uitzenden van initiële nood- en spoedberichten. Daarnaast verzorgt het Kustwachtcentrum (JRCC) de veiligheids- en weerberichtgeving, (MSI - *maritime safety information*) voor de scheepvaart via NAVTEX.

D. Enhanced group call

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

Het is echter denkbaar dat door middel van INMARSAT B, C, F of M een noodbericht wordt ontvangen van een schip buiten het Nederlandse Search and Rescue Region (Atlantische oceaan, Indische Oceaan etc.). Het JRCC Den Helder kan met een EGC-*distress call* scheepvaart in een gedefinieerd gebied waarschuwen en de reddingsactie coördineren.

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

BIJLAGE C 3 - EENHEDEN EN DIENSTEN

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

1. SAR EENHEDEN

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

1.1 Helikopters van de Koninklijke marine

Met de KM is een samenwerkings overeenkomst afgesloten voor het uitvoeren van zoek- en reddingsacties door helikopters van de KM. Verzoeken om assistentie van het JRCC gaan rechtstreeks naar de operatie-officier van het Maritiem Vliegkamp De Kooy. De operatie-officier maakt SAR alarm en informeert Ops/Marsitcen. Bij inzet van een of meerdere van deze middelen zal het JRCC Ops/Marsitcen van de voortgang van de actie op de hoogte houden. De helikopters zijn gestationeerd op het Maritiem vliegkamp De Kooy (MVKK). Voor bijzonderheden betreffende deze eenheden zie [bijlage C4](#): Helikopters (rotary wing).

1.2 Reddingboten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

De KNRM is een particuliere organisatie waarmee een samenwerkingsovereenkomst is gesloten voor het uitvoeren van zoek- en reddingsacties in het Nederlandse Search and Rescue verantwoordelijkheidsgebied. De KNRM beschikt over een vloot van snelle reddingboten. Deze zijn gestationeerd langs de hele Nederlandse Noordzeekust van Cadzand tot Eemshaven, het IJsselmeer, de randmeren, de Waddenzee en een deel van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen. Alle reddingboten van de KNRM zijn 24 uur per dag inzetbaar. Alarmering geschiedt via P2000 door het Kustwachtcentrum. Een GMK beschikt ook over de mogelijkheid om via P2000 te alarmeren.

Reddingboten van de AV- (Arie Visser), JF- (Johannes Frederik) en V-klasse (Valentijn) zijn uitgerust met AIS, *Automatic Identification System*. Er is een procedure ontwikkeld voor 'missing contact' zie deel B

De KNRM heeft met de volgende particuliere vliegbedrijven afspraken gemaakt ter ondersteuning van SAR acties op het IJsselmeer, Markermeer en randmeren: Martinair Lelystad en Wings over Holland. Zie [bijlage B, hoofdstuk 8](#) procedure aanvraag luchtsteun particulieren. In [bijlage C6](#): 'Koninklijke Nederlandse Redding maatschappij' zijn de doelstellingen en vlootgegevens van de KNRM opgenomen.

1.3 Berging- en Sleepdienst Theunisse

Berging- en Sleepdienst Theunisse (BST) stelt vaartuigen ter beschikking voor SAR. Het betreft de inzet gedurende 24 uur per dag van adequaat uitgerust materiaal van BST op het:

- Haringvliet;
- Hollands Diep;
- en Volkenrak.

De overeenkomst tussen de Directeur Kustwacht en BST is opgenomen als [bijlage C18](#).

1.4 Waker

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

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

1.5 Offshore SAR helikopter

Door de offshore industrie verenigd in NOGEPA, is een Seaking S61N SAR helikopter ter beschikking gesteld. De helikopter is voor inzet bij Offshore gerelateerde incidenten en offshore medische evacuaties. Tevens kan de Offshore SAR helikopter complementair aan de KM Lynx worden ingezet. Details over de SAR taak zijn opgenomen in [bijlage C4](#).

2. ONDERSTEUNENDE EENHEDEN

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

2.1 Algemene verplichting

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

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

2.2 Schepen van de Koninklijke Marine

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

2.3 SAR-Flight Koninklijke luchtmacht

De KLu / Vliegbasis Leeuwarden beschikt over drie Agusta AB-412 reddingshelikopters voor vliegoperaties op de schietrange, Waddenzee en Noordzee en patiëntenvervoer vanaf de Waddeneilanden. Zie voor detailregelingen [bijlage C4](#).

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

2.4 Helikopters KLPD/Dienst Luchtvaartpolitie

De Dienst Luchtvaartpolitie, DLP, beschikt over helikopters van het type Bölkow. (*Coast Guard* 04). De helikopter vliegt in Kustwachtverband en kan tijdens Kustwachtvluchten door het JRCC Den Helder rechtstreeks worden ingezet voor SAR. Overige inzet ten behoeve van SAR-operaties wordt aangevraagd bij de afdeling Operaties van de DLP, details zijn opgenomen in [bijlage C4](#).

2.5 Douane

De douane beschikt over een aantal vaartuigen. De zeegaande vaartuigen varen in Kustwacht verband, het rooster is bekend¹². De douane vaartuigen op de ruime binnenwateren kunnen indien op dienst gevraagd worden om assistentie te verlenen.

¹² Vanaf 1 januari 2009 (streefdatum) zullen de zeegaande vaartuig(en) van Douane, RWS en LNV onder de Rijksrederij vallen.

2.6 KLPD

Het KLPD beschikt over een aantal vaartuigen. Volgens afspraak melden de zeegaande vaartuigen zich in bij het JRCC als zij naar buiten gaan. Via de landelijke meldkamer Driebergen kan om inzet gevraagd worden van de vaartuigen op de ruime binnenwateren en van de zeegaande vaartuigen als zij niet op dienst zijn.

2.7 Koninklijke Marechaussee (KMar)

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

2.8 KNBRD (Reddingbrigades Nederland)

De KNBRD, Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen, beschikt over een groot aantal vaartuigen gestationeerd langs de gehele Nederlandse kust en de randmeren. Inzet van deze vaartuigen wordt aangevraagd rechtstreeks aan de desbetreffende posten dan wel via een GMK.

2.9 LNV – Visserij

De directie Visserij beschikt over het zeegaande vaartuig 'Barend Biesheuvel' varende in Kustwachtverband. Het JRCC kan het vaartuig voor SAR inzetten.

2.10 Rijkswaterstaat Noordzee

Rijkswaterstaat Noordzee beschikt over vaartuigen die betrokken zijn bij het uitvoeren van Kustwachttaken op het gebied van vaarwegmarkering en milieuwetgeving. Eenheden die op het moment van een SAR actie opereren onder de operationele leiding van de Kustwacht kunnen, in verband met de hogere prioriteitstelling, direct worden ingezet voor een SAR-taak.

2.11 Overige reddingsbrigades

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

3. OVERIGE DIENSTEN

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

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

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

Het betreft:

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

3.2 Area Control Centre (ACC)

De luchtverkeersleiding Nederland op Schiphol, LVNL.

3.3 Military Air Traffic Control Centre (MILATCC)

Luchtverkeersleidingcentrum te Nieuw Milligen.

3.4 Buitenlandse (M)RCC's

Bij grensoverschrijdende SAR acties wordt nauw samengewerkt met de buitenlandse (M)RCC's volgens de SAR Convention Hamburg 1979 en ICAO Annex 12. Afhankelijk van de SAR situatie wordt de coördinatie overgenomen of overgedragen. Indien noodzakelijk kan om inzet van buitenlandse SAR eenheden verzocht worden. In [bijlage C33](#) staan de naburige (M)RCC's vermeld.

3.5 Offshore maatschappijen

Tijdens SAR acties waarbij offshore installaties zijn betrokken worden de offshore maatschappijen rechtstreeks benaderd. De offshore maatschappijen hebben zich verenigd in de Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie (NOGEPA). Van iedere offshore maatschappij is een Emergency Preparedness Manual op het JRCC aanwezig. Bij opschaling zal een liaison van de offshore maatschappij zich bij het Operationeel Team van het Kustwachtcentrum voegen.

3.6 Mobiele Medische Teams (trauma helikopters)

Tijdens SAR acties en medische evacuaties kan de KNRM reddingboot om medische ondersteuning van het MMT, de traumahelikopter, verzoeken bij aanlanding. Alarmering van het betreffende MMT geschiedt via de CPA's, Centrale Post Ambulance's, van Rotterdam, Amsterdam of Groningen. De CPA werkt vanuit de GMK, gemeenschappelijke meldkamer. De traumahelikopter kan niet worden ingezet voor SAR acties. De traumahelikopter is niet voor SAR vluchten uitgerust en mag niet buiten zicht van de kust opereren. Het MMT kan ook door een GMK worden ingezet indien personen gewond zijn.

BIJLAGE C 4 - HELIKOPTERS (ROTARY WING)

A. GROEP MARITIEME HELIKOPTERS DEFENSIE HELIKOPTER COMMANDO, DHC

1. Thuisbasis.

Maritiem vliegveld de Kooy (MVKK),
geografische positie: 52-55.47 Noord 004-46.85 Oost.

Postadres: Postbus 10000
1780 CA Den Helder

Directe telefoonlijn met JRCC Den Helder.
Noodnet: 22360
AFTN: EHKDYCYX

2. SAR-eenheid.

Vierentwintig uur per dag staat minimaal 1 Lynx SH-14D helikopter ter beschikking. Alarmering geschiedt via de directe lijn met operaties MVKK met de vermelding: "SAR ALARM". Ops/Marsitcen wordt over de inzet geïnformeerd.

Deze helikopter kan worden ingezet binnen:

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

3. Specificaties Lynx-helikopter.

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

B. SAR-FLIGHT KONINKLIJKE LUCHTMACHT

1. Thuisbasis.

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

Postadres: Postbus 21050
8900 JB Leeuwarden

AFTN: EHLWYCYX

2. Inzet.

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

3. Beschikbaarheid.

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

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

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

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

4. Specificaties AB-412 helikopter

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

C. BRISTOW OFFSHORE SAR HELICOPTER

1. Thuisbasis

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

Postadres: Bristow Helicopters
Luchthavenweg 20
1786 PT Den Helder

Directe telefoonlijn met JRCC Den Helder.

2. SAR-eenheid

Vierentwintig uur per dag staat 1 Sikorsky 61N helikopter ter beschikking. Alarmering geschiedt via de directe lijn met Bristow of na telefonisch contact met de chieft pilot door een sematoon oproep te doen uitgaan.

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

3. Beschikbaarheid

Primaire taakstelling is Offshore SAR operaties zoals een helikopter *ditch*, brand of explosie op een mijnbouwinstallatie, scheepsaanvaring, man overboord of evacuatie van een productie of exploratie platform.

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

De Offshore SAR helikopter wordt als volgt ingezet:

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

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

4. Specificaties - SAR helicopter G-BDOC S61N

<i>Operator</i>	<i>Bristow Helicopters Ltd, Den Helder, Holland</i>
<i>Speed and Endurance</i>	<i>130 kts maximum speed, cruising speed 120kts, endurance 4 hours 05 minutes</i>
<i>Fuel</i>	<i>Jet A1, AVTUR Capacity 4250lbs (1928 kgs) (MAUW 20.500lbs / 9299 kgs)</i>
<i>Crew</i>	<i>2 Pilots 1 Hoist Operator 1 Winchman + Optional Medical Staff</i>
<i>Navigation Aids</i>	<i>Radar, VOR/DME, ADF, ILS R-NAV System (electronic navigation computer) Twin GPS FLIR Camera (Forward looking Infra red) 2 Homers</i>
<i>Communications</i>	<i>2 VHF Radios UHF Radio FM Radio (Marine) HF Radio</i>
<i>Callsign SAR Callsign Training Callsign Exercise</i>	<i>Coastguard Rescue Oscar Charlie Coastguard Oscar Charlie SAREX Oscar Charlie</i>
<i>IFF</i>	<i>Standard + Mode C</i>
<i>Search Equipment</i>	<i>UHF/VHF Homing Radar FLIR Camera FMS – Search Patterns (sector/creeping line/expanding square and spiral) 3 Landing Search Lights Night Scanner Search Light Handheld Search Light Night Vision Goggle Bubble Windows</i>
<i>SAR Equipment</i>	<i>Dual Hoist System: Max 600 lbs per winch and 250 ft max cable Fully Coupled Autohover System Comprehensive First Aid Kit Burns bag Defibrillator SPO2 monitor Oxygen Therapy Entonox Therapy (pain relief gas) Dedicated Medical Intercom System 1 Droppable life raft (14 persons) 3 Stretchers Single Lift and Hypothermic Strops</i>
<i>SAR Capacity</i>	<i>30 + persons 3 in Stretchers</i>

**D. DIENST LUCHTVAARTPOLITIE VAN HET KORPS LANDELIJKE
POLITIEDIENSTEN**

1. Thuisbasis.

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

Postadres: Postbus 75014
1117 ZN Schiphol Oost

Directe telefoonlijn met Operations DLVP
Noodnet: 29383

Dienstdoend Supervisor DLVP uitsluitend te bereiken via Operations.

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

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

- Bölkow BO105 , met ABVS (*Airborne Videosystem*) of
- Bölkow BO105, met *floats* of
- Chessna C182, alleen daglichtperiode (*fixed wing*)

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

De fysieke aanwezigheid van de standby is als volgt geregeld:

zondag t/m donderdag van	07:00 – 23:00
Vrijdag	07:00 – 01:00
Zaterdag	08:00 – 01:00

3. Alarmering/inzet uitsluitend via Operations DLVP.

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

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

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

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

N.B.

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

4. Specificaties Bölkow BO 105

<i>Operator</i>	Korps Landelijke Politiediensten Dienst Luchtvaartpolitie
<i>Speed en endurance</i>	120 kts maximum speed , 100 kts <i>cruising speed</i> 2 uur en 30 minuten <i>endurance met floats</i> 1 uur met <i>Airborne Videosysteem</i>
Bemanning	2 vliegers 1 Waarnemer/Operator 1 Waarnemer (optioneel)
Navigatiemiddelen	VOR/DME 108 – 117.95 MHz ILS 102 – 112 MHz GPS
Communicatiemiddelen	VHF 118.00 – 136.97 MHz Marifoon C2000
<i>Callsign</i>	Coastguard04 of Eigen registratie als <i>callsign</i>
IFF/SIF	<i>Not available</i>
<i>Search Equipment</i>	<i>Airborne Videosysteem</i> daglicht en infrarood (beiden beperkt inzetbaar, is een heli zonder <i>floats</i>) <i>Searchlight (Nightsun)</i> Gyrokijker
SAR uitrusting	Not available
SAR capaciteit	Not available

BIJLAGE C 5 - VLIEGTUIGEN (FIXED WING)

C. KUSTWACHTVLIEGTUIG(EN) DORNIER 228

1. Thuisbasis

Schiphol-oost (EHAM), geografische positie:

Postadres: Thermiekstra 158
1117 BG Schiphol

2. SAR-eenheid

De verantwoordelijkheid voor de operationele inzet ligt bij de Directeur Kustwacht (DKW). De duty-officer van het JRCC bepaalt namens de DKW, op welke wijze en waar eenheden ingezet worden. Er zijn twee kustwachtvliegtuigen en het beleidsdoel is een 24/7 ad-hoc inzet te garanderen met een take-off tijd van < 60 minuten. Te allen tijde zal dan een vliegtuig op 1 uur notice staan voor de uitvoering van ad-hoc vliegende Kustwacht taken.

3. Alarmering

In geval van een alarmering en noodzaak voor een ad-hoc vlucht komt de vluchtbestelling altijd namens de DKW en wordt opgestart en gecoördineerd door het JRCC.

4. Mission commander

De mission commander is namens de Directeur Kustwacht verantwoordelijk voor de tactische uitvoering van de vlucht. Hij brieft de bemanning voor de vlucht aangaande alle relevante bijzonderheden. Bij de uitvoering van vluchten zorgt hij (m/v) voor constante en tijdige communicatie met het KWC/CCC.

3. Specificaties Dornier 228-212 Kustwacht vliegtuig

<i>Operator</i>	Commandant Luchtstrijdkrachten (CLSK)
<i>Speed en endurance</i>	Maximum vliegsnelheid 200 kts, kruissnelheid 180 kts en zoeksnelheid op lage hoogte 130 kts <i>radius of action</i> : 200 nm (met 2 uur in zoekgebied) 4 uur <i>endurance</i>
Gewicht	Maximale start gewicht 6400kg, leeg gewicht 3356kg
<i>Fuel</i>	Jet A1/F35 - Maximaal 1588 kg)
Wind limieten	<i>Crosswind</i> maximaal 30 kts op een droge baan Maximaal 25 kts op een natte baan > 40m breed Maximaal 20 kts op een natte baan , 40m breed <i>Ground operating</i> limiet maximal 45 kts wind incl gusts
Bemanning	2 vliegers, daarnaast een combinatie van een DNZ operator als Observer of Mission Commander en 1 KHLP luchtwaarnemer als Observer of 1 <i>Mission Commander.r</i>
Navigatiemiddelen	GPS met electronische zeekaart / FMS VOR/ILS DME ADF TACAN
Communicatiemiddelen	2xVHF 118-136.975 MHz 1xUHF 1xHF 2-30 MHz 2xMarifoon incl maritieme kanalen 16,96h, 97h en 0 Satcom (8181 & 8183
<i>Callsign SAR</i>	Rescue Pluto 01 & 03 tijdens SAR
<i>Callsign Operational</i>	Netherlands Coastguard 01 & 03
<i>Callsign Exercises</i>	SAREX Pluto 01 & 03 tijdens oefening SAR
<i>Registratie callsigns</i>	PH-CGN & PH-CGC
<i>Transponder</i>	Mode S incl TCAS
<i>Search equipment</i>	<i>Homing emergency mode</i> 121.5 - 156.8 – 243 - 406.025 <i>Training mode</i> : 118-122.975, 156-157.975, 249-245.974, 400- 409.975 MHz <i>Side Looking Airborne Radar</i> (SLAR) <i>Weather Radar</i> (including search mode) <i>Searchlight Radar</i> <i>Data downlink</i> (3 mobiele ontvangststations beschikbaar) <i>Star Safire/FLIR</i> , forward looking infrared. <i>AIS transceiver</i>
SAR uitrustig	1 <i>droppable liferaft</i> voor 7-11 personen 1 7-persoonsraft voor bemanning

BIJLAGE C 6 - KONINKLIJKE NEDERLANDSE REDDING MAATSCHAPPIJ

1. Algemeen

Adres: Haringkade 2
1976 CP IJmuiden

2. Doelstelling

De stichting KNRM 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 en al zulke overige gebieden als door de Raad van Toezicht van de KNRM 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 bevordelijk kan zijn.

De KNRM heeft reddingstations langs de hele Nederlandse kust, het IJsselmeer, de randmeren en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen. Het bestuur van een reddingstation wordt gevormd door de zogenaamde Plaatselijke Commissie meestal onder voorzitterschap van de burgemeester.

De Radio Medische Dienst, RMD van de KNRM is in samenwerking met de Kustwacht belast met het verstrekken van medische adviezen aan de scheepvaart en waar nodig het mee organiseren van daadwerkelijke hulpverlening aan door ziekte of ongeval getroffen opvarenden. De RMD geeft uitvoering aan de internationaal vastgelegde verplichting van de Staat der Nederlanden om in die advisering en hulpverlening te voorzien. Alle geneeskundige hulpaanvragen die bij de RMD worden ingediend worden in behandeling genomen. Indien het JRCC een verzoek krijgt voor een radio medisch advies schakelt zij onmiddellijk de dienstdoende arts van de KNRM/RMD in.

Het beleid op het gebied van de operationele inzetbaarheid van materieel, personeel en financiën is gestoeld op drie uitgangspunten:

1. Redden is kosteloos voor de hulpvrager;
2. Redders zijn professionele vrijwilligers;
3. Redders aan de wal dragen financieel vrijwillig bij.

3. Grenzen

De door de KNRM gehanteerde grenzen zijn:

Noordzee en aangrenzende stromen en geulen. De grenzen worden bepaald door de actieradius van haar schepen. De gehele EEZ is bereikbaar voor de grotere reddingboten.

Waddenzee: de gehele Waddenzee.

IJsselmeer, Markermeer: geen grenzen. Op de randmeren: van het Gooi- en Eemmeer tot en met het Vossemeer. Op verzoek is de KNRM beschikbaar om buiten het aangegeven gebied te opereren.

Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen: Westerschelde, Oosterschelde, Grevelingen, Veerse Meer en Haringvliet: geen grenzen.

4. Alarmering

Alarmering geschiedt via het P2000 systeem. Alarmering wordt direct door en vanuit het Kustwachtcentrum gedaan. Een GMK heeft ook de mogelijkheid een eenheid van de KNRM te alarmeren. Het Kustwachtcentrum en de GMK informeren elkaar na de alarmering en houden elkaar op de hoogte.

5. Specificaties KNRM eenheden

In het overzicht van de reddingstations zijn per station de gegevens terug te vinden;

- beschikt het reddingstation over een kusthulpverleningsvoertuig (voorheen wippertruck genoemd).
- is het boothuis/bemanningsverblijf geschikt als coördinatieruimte,
- is het boothuis/bemanningsverblijf geschikt voor het opvangen van geredden,
- zo ja hoeveel personen opgevangen kunnen worden.

Bijlage C 6

6. SAR eenheden KNRM

	Type aanduiding	Opmerking	Lengte x breedte x diepgang in meters	Apparatuur
	AV "Arie Visser"		18,8 x 6,1 x 1,05	Radar, VHF DSC, MHF DSC, Plotter, Epirb, Sart, VHF Peiler, luchtvaartfreq.
	JF "Johannes Frederik"		15 x 5,4 x 0,75	Radar, VHF DSC, MHF DSC, Plotter, Epirb, Sart, VHF Peiler.
	VAL "Valentijn"		10,6 x 4,1 x 0,75	Radar, VHF DSC, Plotter, Epirb, Sart, VHF Peiler.
	Harder		8,5 x 2,8 x 0,50	VHF, Plotter, Sart
	Atl.75 "Atlantic 75"		7,5 x 2,64 x 0,70	VHF, Plotter, Sart
	Atl.21 "Atlantic 21"		7 x 2,60 x 0,70	VHF, Plotter, Sart
	Avon		5,4 x 2,05 x 0,40	VHF, Sart
	Float500	Zal op termijn uitfaseren.	5,1 x 2,0 x 0,30	VHF
	Antje	In reservevloot, zal uitfaseren.	8,5 x 2,8 x 0,50	Radar, VHF DSC, Plotter, Epirb, Sart, VHF Peiler

Voor technische informatie zie de internetsite van de KNRM www.knrm.nl Item Reddingboten

Bijlage C 6

KNRM reddingstation A - H	Reddingboot Naam	Type	MMSI nummer	Callsign	Geredden Capaciteit	Opmerkingen 1	Opmerkingen 2	Actieradius	Kusthulp verlenings voertuig	Boothuis / Bemanningsverblijf		Aktief binnen:
										Geschikt als Coördinatie ruimte	Geredden opvang	
Ameland Ballummerbocht	Anna Margaretha	AV	246175000	PIAA	120	Havenreddingboot		16 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	20	10 min
Ameland Nes	Maria Hofker	Atl.75	244278000	PBKK	19	Reddingboot op trailer	lancering op Noordzee en Waddenzee	3 hrs vk / 28 knts	Ja	Nee	>50	10 min
Breskens	Forel	Float500		PG7742	5		lancering dmv kraan	4 hrs vk / 24 knts	Nee	Ja	<10	
Breskens	Zeemanshoop	AV	24437000	PBAC	120	Havenreddingboot		16 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	<10	10 min
Cadzand	Winifred Lucy Verkade Clark	Val	244568000	PBFV	50	Strandreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Ja	Ja	>50	10 min
Callantsoog	Koen Oberman	Atl 75		PCAJ	19		Reddingboot op trailer	3 hrs vk / 28 knts	Ja	Ja	20	15 min
Den Helder	Joke Dijkstra	AV	246514000	PHJD	120	Havenreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	20-50	10 min
Den Oever	Johanna Margareta	Harder	244506000	PI2007	20	IJsselmeerzijde.	inzet op Waddenzee: reddingboot door sluis	5 hrs vk / 33 knts	Nee	Nee	<10	10 min
Dordrecht	Engelina	Atl21	245236000	PHOY	12			3 hrs vk / 30 knts	Nee	Ja	20	10 min
Dordrecht	DRB 49	Harder*	244090136	PI2972	30			4 hrs vk / 40 knts	Nee	Ja	20	15 min
Eemshaven	Jan en Titia Visser	JF	244624000	PFAF	90	Havenreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	>50	15 min
Egmond aan Zee	Adriaan Hendrik	Val	244776000	PCDM	50	Strandreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Ja	Ja	20-50	15 min
Elburg	Orca	Atl.21	245058000	PBGD	12	Reddingboot in drijvend boothuis	Inzetbaar op Randmeer en Ketelmeer	3 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	<10	10 min
Enkhuizen	Rien Verloop	Avon		PF3883	8			4 hrs vk / 30 knts	Nee	Ja	<10	10 min
Enkhuizen	Watersport	Val	246087000	PC8092	50	Havenreddingboot	Inzetbaar op IJsselmeer en Markermeer	6 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	<10	10 min
Harlingen	Veronica	Atl.75	244060227	PF2329	19		Lancering middels kraan	3 hrs vk / 28 knts	Nee	Ja	20	10 min
Harlingen	Wiecher en Jap Visser Politiek	Val	244318000	PINT	50	Havenreddingboot	Lancering middels Davits	6 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	20	10 min
Hindeloopen	Alida	Val	246352000	PCLN	50	Havenreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Nee	Nee	<10	10 min
Hindeloopen	Narwal	Atl21		PBBN	8			4 hrs vk / 30 knts	Nee	Nee	<10	10 min
Hoek van Holland	Jeanine Parqui	AV	246333000	PCAI	120	Havenreddingboot		16 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	<10	10 min
Huizen	De Gooier	Atl.75*	244270387	PD2601	19		Reddingboot in boothuis	3 hrs vk / 28 knts	Nee	Ja	>50	10 min

Bijlage C 6

KNRM reddingstation I - M	Reddingboot Naam	Type	MMSI nummer	Callsign	Geredden Capaciteit	Opmerkingen 1	Opmerkingen 2	Actieradius	Kusthulp verlenings voertuig	Boothuis / Bemanningsverblijf		Aktief binnen:
										Geschikt als Coördinatie ruimte	Geredden opvang	
IJmuiden	Koos van Messel	AV	245232000	PBGE	120	Havenreddingboot		16 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	>50	10 min
IJmuiden Reserve	Christien	JF	24476100	PDKA	90	Havenreddingboot	Reserve boot	6 hrs vk / 33 knts				
IJmuiden Reserve	Corrie Dijkstra-Van Elk	Atl.75	244020891	PD3802	19		Reserve boot	3 hrs vk / 28 knts				
IJmuiden Reserve	Dorus Rijkers	JF	245979000	PDBC	90	Havenreddingboot	Reserve boot	6 hrs vk / 33 knts				
IJmuiden Reserve	Heek	Float500	244030582	PF7650	8		Reserve boot	4 hrs vk / 24 knts				
IJmuiden Reserve	Johannes Frederik	JF	246071000	PFFZ	90	Havenreddingboot	Reserve boot	6 hrs vk / 33 knts				
IJmuiden Reserve	Martijn Koenraad Hof	Antje	245179000	PFWO	20		Reserve boot	4 hrs vk / 30 knts				
IJmuiden Reserve	Meerval	Float500		PF3886	8		Reserve boot	4 hrs vk / 24 knts				
IJmuiden Reserve	Steur	Float500		PH9952	8		Reserve boot	4 hrs vk / 24 knts				
IJmuiden Reserve	Valentijn	Val	246069000	PIDM	50		Reserve boot	6 hrs vk / 33 knts				
Katwijk aan Zee	De Redder	Val	245580000	PBBM	50	Strandreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Ja	Ja	>50	15 min
Lauwersoog Binnen	Palace Noordwijk	Atl.75	244060127	PF2320	19	Reddingboot in drijvend boothuis op het Lauwersmeer	Inzet op Waddenzee : reddingboot door sluis.	3 hrs vk / 28 knts	Nee	Nee	<10	10 min
Lauwersoog Buiten	Annie Jacoba Visser	Val	246156000	PCQJ	50	Havenreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	<10	10 min
Lemmer	Anna Dorothea	Val	244904000	PCQR	50	Havenreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	<10	10 min
Lemmer	Wouter Vaartjes	Avon		PI 3913	8				Nee	Ja	<10	10 min
Marken	Frans Verkade	Val	246124000	PC8269	50	Havenreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	20	10 min
Marken	Hendrik Jacob	Atl.75	244020777	PD2067	19			3 hrs vk / 28 knts	Nee	Ja	20	10 min

Bijlage C 6

KNRM reddingstation N - T	Reddingboot Naam	Type	MMSI nummer	Callsign	Geredden Capaciteit	Opmerkingen 1	Opmerkingen 2	Actieradius	Kusthulpverlenings voertuig	Boothuis / Bemanningsverblijf		Aktief binnen:
										Geschikt als Coördinatie ruimte	Geredden opvang	
Noordland Burghsluis	Harder	Harder	244030582	PD7317	20	Reddingboot in drijvend boothuis	Binnenzijde Oosterscheldekering	5 hrs vk / 33 knts	Nee	Nee	<10	15 min
Noordland Burghsluis	Koopmansdank	AV	245420000	PFBU	120	Havenreddingboot	Buitenzijde Oosterscheldekering	16 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	20-50	15 min
Noordwijk aan Zee	Paul Johannes	Val	246568000	PHIE	50	Strandreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Ja	Ja	20-50	15 min
Ouddorp	Baron van Lynden	Atl. 75	244050110	PE5271	18	Reddingboot in drijvend boothuis	Inzetbaar op Grevelingenmeer	3 hrs vk / 28 knts	Nee	Nee	<10	10 min
Ouddorp	Griend	Atl.75	244050987	PF2303	12	Reddingboot op trailer.	Lancering op Noordzee en Grevelingenmeer	3 hrs vk / 28 knts	Ja	Ja	20-50	15 min
Petten	Dolfijn	Float500		PD3641	5	Reddingboot op trailer.	m.i.v. zomer 2008 Atl 75	4 hrs vk / 24 knts	Ja	Ja	20	15 min
Scheveningen	Fint	Float500		PF5845	5		Zomer: lancering middels kraan in haven. Winter: op trailer.	4 hrs vk / 24 knts	Ja	Ja	20-50	10 min
Scheveningen	Kitty Roosmale Nepveu	AV		PBMA	120	Havenreddingboot		16 hrs vk / 33 knts	Ja	Ja	20-50	10 min
Schiermonnikoog	Edzard Jacob	Atl.75	245832000	PBKL	19	Reddingboot op trailer	Lancering op Noordzee en Waddenzee	3 hrs vk / 28 knts	Ja	Nee	-	15 min
Schiermonnikoog	Koning Willem I	AV	244409000	PCED	120	Havenreddingboot		16 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	20-50	10 min
Stellendam	Prinses Margriet	JF	24465300	PGVG	90	Havenreddingboot	Buitenzijde Brouwersdam	6 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	<10	10 min
Stellendam Binnenzijde	Neeltje Struijs	Atl.75	244020892	PD3845	18	Reddingboot in drijvend boothuis	Binnenzijde Brouwersdam - Haringvliet	3 hrs vk / 28 knts	Nee	Nee	<10	10 min
Ter Heijde	George Dijkstra	VAL	244248000	PBDV	50	Strandreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Ja	Ja	>50	10 min
Terschelling Paal 8	Frans Hogewind	Val	246281000	PBGZ	50	Strandreddingboot	Lancering Noordzezijde	6 hrs vk / 33 knts	Ja	Ja	>50	10 min
Terschelling West	Arie Visser	AV	244413000	PFAA	120	Havenreddingboot		16 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	<10	10 min
Texel de Cocksdorp	Beursplein 5	Val	245083000	PDAJ	50	Strandreddingboot	Lancering op Noordzee en Waddenzee	6 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	20-50	15 min
Texel de Koog	Francine Kroesen	Atl 75	246331000	PCAH	19	Havenreddingboot	Drijvend boothuisje in haven Oudeschild	3 hrs vk / 28 knts	Nee	Nee	< 10	
Texel de Koog	Zalm	Float500		PG 5972	5	Reddingboot op trailer	Lancering op Noordzee en Waddenzee	4 hrs vk / 24 knts	Ja	Nee	20	15 min

Bijlage C 6

KNRM reddingstation U - Z	Reddingboot Naam	Type	MMSI nummer	Callsign	Geredden Capaciteit	Opmerkingen 1	Opmerkingen 2	Actieradius	Kusthulp verlenings voertuig	Boothuis / Bemanningsverblijf		Aktief binnen:
										Geschikt als Coördinatie ruimte	Geredden opvang	
Urk	Kapiteins Hazewinkel	JF	246123000	PDGT	90	Havenreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	20	10 min
Urk	Willemetje	Atl.21	245291000	PBLM	12			3 hrs vk / 28 knts	Nee	Nee	<10	10 min
Veere	John Stegers	Atl.21		PH9950	12	Reddingboot in drijvend boothuis	Primair Veerse meer. Inzet Oosterschelde: reddingboot door sluis	4 hrs vk / 30 knts	Nee	Ja	<10	10 min
Vlieland	Gul	Float 500		PG5968	5	Reddingboot op trailer	Lancering op Noordzee en Waddenzee	4 hrs vk / 24 knts	Nee	Nee	<10	
Vlieland	Huibert Dijkstra	Atl.75	244587000	PBEH	19	Reddingboot op trailer	Lancering op Noordzee en Waddenzee	3 hrs vk / 28 knts	Ja	Ja	20	10 min
Vlieland	Graaf van Bylandt	JF	246353000	PEJS	90	Havenreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Nee	Ja	20	10 min
Westkapelle	Uly	Val	244100267	PBJQ	50	Strandreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Ja		>50	10 min
Wijk aan Zee	Donateur	Val	246157000	PDRB	50	Strandreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Ja	Ja	>50	15 min
Zandvoort	Annie Poulisse	Val	245686000	PCSC	50	Strandreddingboot		6 hrs vk / 33 knts	Ja	Ja	20-50	15 min

*Type gelijk aan Harder of Atlantic75

Bijlage C 6

Naam Reddingboot		MMSI nummer	Callsign	reserve boot	Naam Reddingboot		MMSI nummer	Callsign	reserve boot
Adriaan Hendrik (AHE) - Valentijn		244776000	PCDM		Hendrik Jacob (HJA) - Atlantic 75		244020777	PD2067	
Alida (ALI) - Valentijn		246352000	PCLN		Huibert Dijkstra (HDI)		244587000	PBEH	
Anna Dorothea (ADO) - Valentijn		244904000	PCQR		Jan en Titia Visser (JTV) - Johannes Frederik		244624000	PFAF	
Anna Margaretha (AMA)		246175000	PIAA		Jan van Engelenburg (JVE) - Johannes Frederik		244787000	PFAA	
Annie Jacoba Visser (AJV) - Valentijn		246156000	PCQJ		Janine Parqui (JPI) – Arie Visser		246333000	PCAI	
Annie Poullisse (APO) - Valentijn		245686000	PCSC		Johanna Margareta (JAM) - Harder		244506000	PI 2007	
Arie Visser (AVI) - Arie Visser		244413000	PFAA		Johannes Frederik (JFR) - Johannes Frederik		246071000	PFFZ	
Baron van Lynden () - Atlantic 75		244050110	PE5271		John Stegers (JST) - Atlantic 21			PH 9950	
Beursplein 5 (BP5) - Valentijn		245083000	PDAJ		Joke Dijkstra (JDA) – Arie Visser		246514000	PHJD	
Christien (CHR) - Johannes Frederik		24476100	PDKA	reserve	Kapiteins Hazewinkel (KHA) - Johannes Frederik		246123000	PDGT	
Corrie Dijkstra-van Elk		244020891	PD3802	reserve	Koen Oberman (KON) - Atlantic 75			PCAJ	
De Gooier (GOO) – soortgelijk aan Atlantic 75		244270387	PD2601		Koning Willem 1 (KW1) - Arie Visser		244409000	PCED	
De Redder (RED) - Valentijn 2000		245580000	PBBM		Koopmansdank (KDA) - Arie Visser		245420000	PFBU	
Dolfijn (DOL) - Float 500			PD3641		Koos van Messel (KOM) - Arie Visser		245232000	PBGE	
Donateur (DON) - Valentijn		246157000	PDRB		Maria Hofker (MHO) – Atlantic 75		244278000	PBKK	
Dorus Rijkers (DOR) - Johannes Frederik		245979000	PDBC	reserve	Maria Paula (MPA) – Atlantic 75		244060041	PF2317	reserve
DRB 49 - Hurricane		244090136			Martijn Koenraad Hof (MKH) - Antje		245179000	PFWO	reserve
Edzard Jacob (EJA) - Atlantic 75		245832000	PBKL		Meerval (MVA) - Float 500			PF3886	reserve
Engelina () - Atlantic 21		245236000			Narwal (NAR) - Atlantic 21		244506000	PBBN	
Fint (FIN) - Float 500			PF5845		Neeltje Struijs (NSS) – Atlantic 75		244020892	PD3845	
Forel (FOR) - Float 500			PG7742		Orca (ORC) - Atlantic 21		245058000	PBGD	
Francine Kroesen (FKN) – Atlantic 75		246331000	PCAH		Palace Noordwijk (PNK) – Atlantic 75		244060127	PF2320	
Frans Hogewind (FHD) - Valentijn 2000		246281000	PBGZ		Paul Johannes (PJS) - Valentijn		246568000	PHIE	
Frans Verkade (FVE) - Valentijn		246124000	PC8269		Prinses Margriet (MAR) – Johannes Frederik		24465300	PGVG	
George Dijkstra (GDA) – Valentijn		244248000	PBDV		Rien Verloop (RVE) - Atlantic 21			PF3883	
Graaf van Bylandt (GVB) - Johannes Frederik		246353000	PEJS		Steur-Float500			PH9952	reserve
Griend (GRI) - Atlantic 75		244050987	PF2303		Uly (ULY) - Valentijn 2000		244100267	PBJQ	
Gul (GUL) - Float 500			PG5968		Valentijn (VAL) - Valentijn		246069000	PIDM	reserve
Harder (Har) - Harder		244030582	PD7317		Veronica (VERO) – Atlantic 75		244060227	PF2329	
Heek (HEE) - Float 500		244030582	PF7650	reserve					

Bijlage C 6

Naam Reddingboot		MMSI nummer	Callsign	reserve boot		Naam Reddingboot		MMSI nummer	Callsign	reserve boot
Watersport-KNWW (WKV) - Valentijn		246087000	PC8092							
Wiecher en Jap Visser-Politiek (WJP) - Valentijn		244318000	PINT							
Willemetje (WIM) - Atlantic 21		245291000	PBLM							
Winifred Lucy Verkade-Clark (WLC) - Valentijn 2000		244568000	PBFV							
Wouter Vaartjes (WOV) - Avon			PI 3913							
Zeemanshoop (ZHO) - Arie Visser		24437000	PBAC							
Zalm (ZAL) - Float 500			PG5972							

BIJLAGE C 7 - ACC SCHIPHOL

1. Algemeen

Luchtverkeersleiding Nederland (*Area Control Centre - ACC*), gevestigd op de luchthaven

Schiphol, geografische positie: 52-18.29 Noord 004-45.51 Oost.

Postadres: Luchtverkeersleiding Nederland
 Postbus 75200
 1117 ZT Luchthaven Schiphol

Directe telefoonlijn met JRCC Den Helder.

Het luchtverkeersleidingcentrum te Schiphol zal tijdens SAR acties:

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

2. Afspraken

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

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

BIJLAGE C 8 - MILATCC

1. Algemeen

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

Postadres: Postbus 52
3886 ZH Garderen

AFTN: EHMCYNYX

Het militaire luchtverkeersleidingcentrum te Nieuw Milligen zal tijdens SAR acties:

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

2. Afspraken

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

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

BIJLAGE C 9 - KORPS LANDELIJKE POLITIEDIENSTEN

1. Algemeen

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

Postadres: Postbus 100
3970 AC Driebergen

Noodnet: 34813

2. Dienst Waterpolitie (DWP).

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

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

Unit Noordzee

Unit Zeeuwse stromen

Unit Rivieren Oost

Unit Rivieren West

Unit IJmond

Unit IJsselmeer en Friese wateren

Unit Waddenzee

3. Dienst Luchtvaart Politie (DLP).

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

4. Dienst Operationele Ondersteuning en Coördinatie (DOOC).

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

- het centrale communicatiepunt voor alle politiediensten;
- het centrale meldpunt voor alle 112 alarmmeldingen van mobiele telefoonnetten;
- operationeel beheerder Interim Landelijk Mobilofoonnet (ILM).

De meldkamerfunctie (oude de landelijke meldkamer Driebergen) wordt verzorgd door de unit Operationele Coördinatie.

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

**BIJLAGE C 10 - ZEEVERKEERSPOSTEN, VERKEERSCENTRALES, EN
CENTRALE MELDPOSTEN**

1. ZEEVERKEERSPOSTEN

SCHIERMONNIKOOG:

geografische positie: 53.29,3 Noord 006.08,9 Oost

Postadres: Vuurtorenpad 28
9166 RW Schiermonnikoog

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

OUDDORP

geografische positie 51.48,8 Noord 003.51,9 Oost

Postadres: Postbus 56
3253 ZH Ouddorp

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

2. VERKEERSCENTRALES

TERSCHELLING (BRANDARIS)

geografische positie 53.21,7 Noord 005.12,6 Oost

Adres: Brandarisstraat 2
8881 AW Terschelling West

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

DEN HELDER

geografische positie 52.58,0 Noord 004.47,5 Oost

Postadres: Postbus 10.000
1780 CA Den Helder

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

IJMUIDEN

geografische positie 52.27,9 Noord 004.34,3 Oost

Adres: Middensluisweg 2
1975 AL IJmuiden

Communicatie:

rede: VHF 7, buiten 5 NM en VHF 12 binnen 5 NM.

roepnaam 'Verkeersdienst IJmuiden/*Traffic Centre IJmuiden*'

haven: VHF 61,

roepnaam 'Haven IJmuiden/ *Port Control IJmuiden*'

Noordzeekanaal: VHF 3,

roepnaam 'Verkeersdienst Noordzeekanaal/ *Traffic Centre North Sea Canal*'.

SCHEVENINGEN

geografische positie 52.06 Noord 004.16 Oost

Adres: Strandweg 1,
2586 JK Den Haag

Communicatie: kanaal 21 VHF,

roepnaam/*callsign* 'verkeerscentrale/*traffic centre Scheveningen*'.

HOEK VAN HOLLAND

geografische positie 51.58.54 Noord 004-06.48 Oost

Adres: Koningin Emmaweg 9
3151 HG Hoek van Holland

Communicatie: kanaal 1,2,3,16 en 67 VHF,

roepnaam/*callsign* 'verkeerscentrale/*traffic centre Hook*'.

VLISSINGEN (SCHELDE COÖRDINATIECENTRUM)

geografische positie 51.26.55 Noord 003.35.15 Oost

Postadres: Postbus 5068
4380 KB Vlissingen

Communicatie: kanaal 14,16,21,64 en 67 VHF,

roepnaam/*callsign* 'verkeerscentrale/*traffic-centre Vlissingen/Flushing*'.

VHF 64 roepnaam/*callsign*: '*traffic centre Steenbank*'.

3. CENTRALE MELDPOST

LELYSTAD (CENTRALE MELDPOST IJSSELMEERGEBIED)

Houtribsluizen

geografische positie 52.31.48 Noord 005.26.12 Oost

Postadres: Postbus 600
8200 AP Lelystad

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

WEMELDINGE (CENTRALE MELDPOST OOSTERSCHELDE)

geografische positie 51.31.1 Noord 004.01.0 Oost

Adres: Kanaalweg 94
4401 PE Yerseke

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

TERSCHELLING (BRANDARIS, CENTRALE MELDPOST WADDENZEE)

geografische positie 53.21.7 Noord 005.12.65 Oost

Adres: Brandarisstraat 2
8881 AW Terschelling West

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

BIJLAGE C 11 - SAR-BESCHIKKING EN WIJZIGING

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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 I

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

Artikel 2

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

Artikel 3

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

Artikel 4

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

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

Artikel 5

Het Kustwachtcentrum in Den Helder fungeert als het gecombineerde aëronautisch en maritiem reddingscoördinatiecentrum, bedoeld in artikel 4, onderdeel a, en behoort tot de aangelegenheden waarmee het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart is belast.

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 ministers van Verkeer en Waterstaat en van Defensie stellen 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.

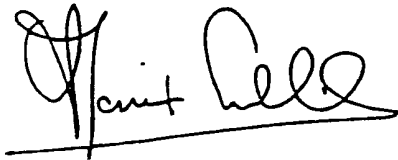
Artikel 12

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

Deze regeling zal in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage, 26 augustus 1994

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Jorritsma-Lebbink', written over a horizontal line.

A. Jorritsma-Lebbink

DE MINISTER VAN DEFENSIE,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J.J.C. Voorhoeve', written over a horizontal line.

dr.ir. J.J.C. Voorhoeve

VW

Wijziging Regeling inzake SAR-dienst 1994

Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 december 2005, nr. HDJZ/SCH/2005-1896, houdende wijziging van de Regeling inzake de SAR-dienst 1994

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Handelende in overeenstemming met de Minister van Defensie;
Gelet op artikel 25 van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) en het op 27 april 1979 te Hamburg tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee (Trb. 1980, 181);

Besluit:

Artikel I

De Regeling inzake de SAR-dienst 1994 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 3 wordt 'zijnde de grens van het Nederlandse deel van het continentale plat,' vervangen door: zijnde de grens van de Nederlandse exclusieve economische zone,.

B

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:
1. In onderdeel a wordt '(IJ)RCC)' vervangen door: (JRCC) en wordt de puntkomma aan het slot vervangen door een komma.
2. Onderdeel b komt te luiden:
b. vliegende reddingseenheden, bestaande uit een vliegtuig van Rijkswaterstaat dienst Noordzee en een of meer helikopters van de Koninklijke Marine, en.

C

Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5

Het kustwachtcentrum in Den Helder fungeert als het gecombineerde aëronautisch en maritiem reddingscoördinatiecentrum, bedoeld in artikel 4, onderdeel a, en behoort tot de aangelegenheden waarmee het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart is belast.

D

Artikel 7 komt te luiden:

Artikel 7

De ministers van Verkeer en Waterstaat en van Defensie stellen vliegende reddingseenheden beschikbaar.

Artikel II

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

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.

Toelichting

Algemeen

Bij de Regeling inzake de SAR-dienst 1994 is een opsporings- en reddingsdienst (search and rescue) ingesteld voor ongevallen op zee en op de kustwateren, de Waddenzee, het IJsselmeer inclusief de randmeren en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen. De dienst heeft tot taak om in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, schepen en mijnbouwinstallaties te hulp te komen. De ministeries van Defensie en van Verkeer en Waterstaat leveren het vliegend materieel dat door de dienst kan worden gebruikt. Het JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) is gevestigd in het Kustwachtcentrum te Den Helder.

Aanleiding voor deze wijziging van de regeling is een verandering in de taakverdeling tussen de beide betrokken ministeries. Als gevolg van de opheffing van de groep Maritieme Patrouillevliegtuigen per 1 januari 2005 zijn er geen patrouillevliegtuigen van de Koninklijke Marine meer beschikbaar voor de SAR-dienst. In plaats daarvan is nu een vliegtuig van Rijkswaterstaat dienst Noordzee voor dit doel beschikbaar gesteld.

Voorts is de regeling op enkele terminologische punten aangepast.

Artikel I, onderdeel A

Het gebied waarin de SAR-dienst is belast met opsporing en redding is het gebied dat wordt aangeduid als de exclusieve economische zone (EEZ). Deze zone komt overeen met het continentaal plat, maar sinds de instelling van de EEZ bij de Rijkswet instelling exclusieve economische zone, is de aanduiding EEZ voor het bedoelde gebied gebruikelijker.

Onderdeel B

De afkorting JRCC in onderdeel a staat voor Joint Rescue Coordination Centre. De wijziging in onderdeel b hangt samen met het feit dat met ingang van 2005 een vliegtuig voor de SAR-dienst ter beschikking wordt gesteld door Rijkswaterstaat dienst Noordzee.

Onderdeel C

De tekst van artikel 5 van de regeling is op een aantal punten geactualiseerd. Het Kustwachtcentrum is in 2001 verplaatst van IJmuiden naar Den Helder. Voorts zijn onlangs de directoraten-generaal Luchtvaart en Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat samengevoegd tot het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart. De beleidsmatige verantwoordelijkheid voor de Kustwacht berust bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat en is ondergebracht bij genoemd directoraat-generaal. Organisatorisch valt het kustwachtcentrum onder de Koninklijke Marine.

Onderdeel D

Ook deze wijziging vloeit voort uit de verandering in de bijdrage van het Ministerie van Defensie aan de SAR-dienst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.

BIJLAGE C 12 - OVEREENKOMST VOOR DE SAR-DIENST V&W MET DEFENSIE

OVEREENKOMST VOOR DE SAR-DIENST

De Minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze de Directeur Kustwachtcentrum
en de Minister van Defensie, voor deze de Commandant Zeestrijdkrachten;

Gezien de regeling inzake de SAR-dienst 1994, nr. S/J 30.098/94 d.d. 26 augustus
1994 en de wijziging nr. HDJZ/SCH/2005-1896, d.d. 23 december 2005;

Komen het volgende overeen:

1. De SAR-dienst kan 24 uur per dag beschikken over een daartoe gereedstaande helikopter van het type SH14 Lynx van de groep Maritieme helikopters op het Marinevliegkamp De Kooy.
2. De maximale reactietijd voor de Lynx bedraagt:
 - I. In werktijd 20 minuten;
 - II. Buiten werktijd tijdens daglicht 45 minuten en buiten daglicht 1 uur.
3. Verzoeken tot inzet van de Lynx worden door het Joint Rescue Co-ordination Centre (JRCC), het Kustwachtcentrum, rechtstreeks gericht aan de betreffende groep. Deze maakt SAR-alarm en informeert OPS/MARSITCEN.
4. De SAR-helikopter is tevens beschikbaar voor het uitvoeren van vluchten in het kader van hulpverlening aan ernstige gewonde of zieke opvarenden aan boord van schepen en offshore installaties binnen het Nederlandse SAR verantwoordelijkheidsgebied. Deze zogenoemde medische evacuatie (MEDEVAC) vindt plaats in samenwerking met de Radio Medische Dienst (RMD) van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).

Den Helder, 15 februari 2006.

De Directeur Kustwachtcentrum


R. van der Woude
Kapitein ter Zee

De Commandant Zeestrijdkrachten


J.W. Kelder
Vice-admiraal

5. Deze overeenkomst treedt in werking van de eerder genoemde gewijzigde regeling inzake de SAR-dienst 1994.

Bijlage C 13 - Overeenkomst voor de SAR-dienst V&W met KNRM

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

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

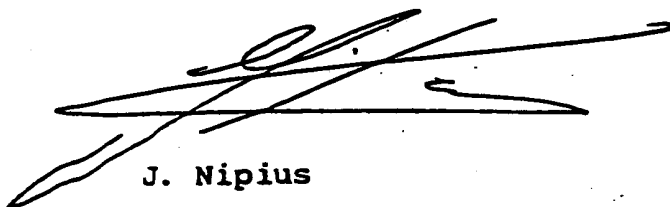
Komen het volgende overeen:

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

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

IJmuiden, 26 oktober 1994

De Directeur Kustwachtcentrum, wnd.



J. Nipius



S.E. Wiebenga

1994

Amsterdam, 26 oktober
De Directeur KNRM,

BIJLAGE C 14 - SAR-OVEREENKOMST V&W MET DUITSLAND

**De Minister van Verkeer en Waterstaat van Nederland
en
de Bondsminister van Verkeer van de Bondsrepubliek Duitsland**

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

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

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

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

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

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

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

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

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

Artikel 2

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

Artikel 3

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

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

Voor de
Minister van Verkeer en
Waterstaat van Nederland

Voor de
Bondsminister van Verkeer
van de Bondsrepubliek
Duitsland

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

Ch. Hinz
Leiter der Abteilung
Seeverkehr des
Bundesverkehrsministeriums

**BIJLAGE C 15 - OPERATIONAL AGREEMENT BETWEEN DUTCH AND GERMAN
SAR-ORGANISATIONS**

OPERATIONAL AGREEMENT

on the

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

in the event of maritime emergencies

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

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

have agreed on mutual assistance.

Article 1.

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

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

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

Article 2.

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

- (4) *The working language between the organizations shall be English.*
- (5) *When carrying out a joint SAR-mission, all vital information shall be confirmed in written form using the IMO SITREP-format.*

Article 3.

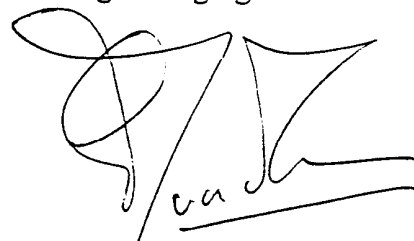
- (1) *Both organizations will meet every year to discuss or consider SAR matters of common concern including:*
- I. the planning and conducting of annual bilateral and multilateral SAR exercises and debriefings/lessons learned with the objective of training testing and improving co-operation procedures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

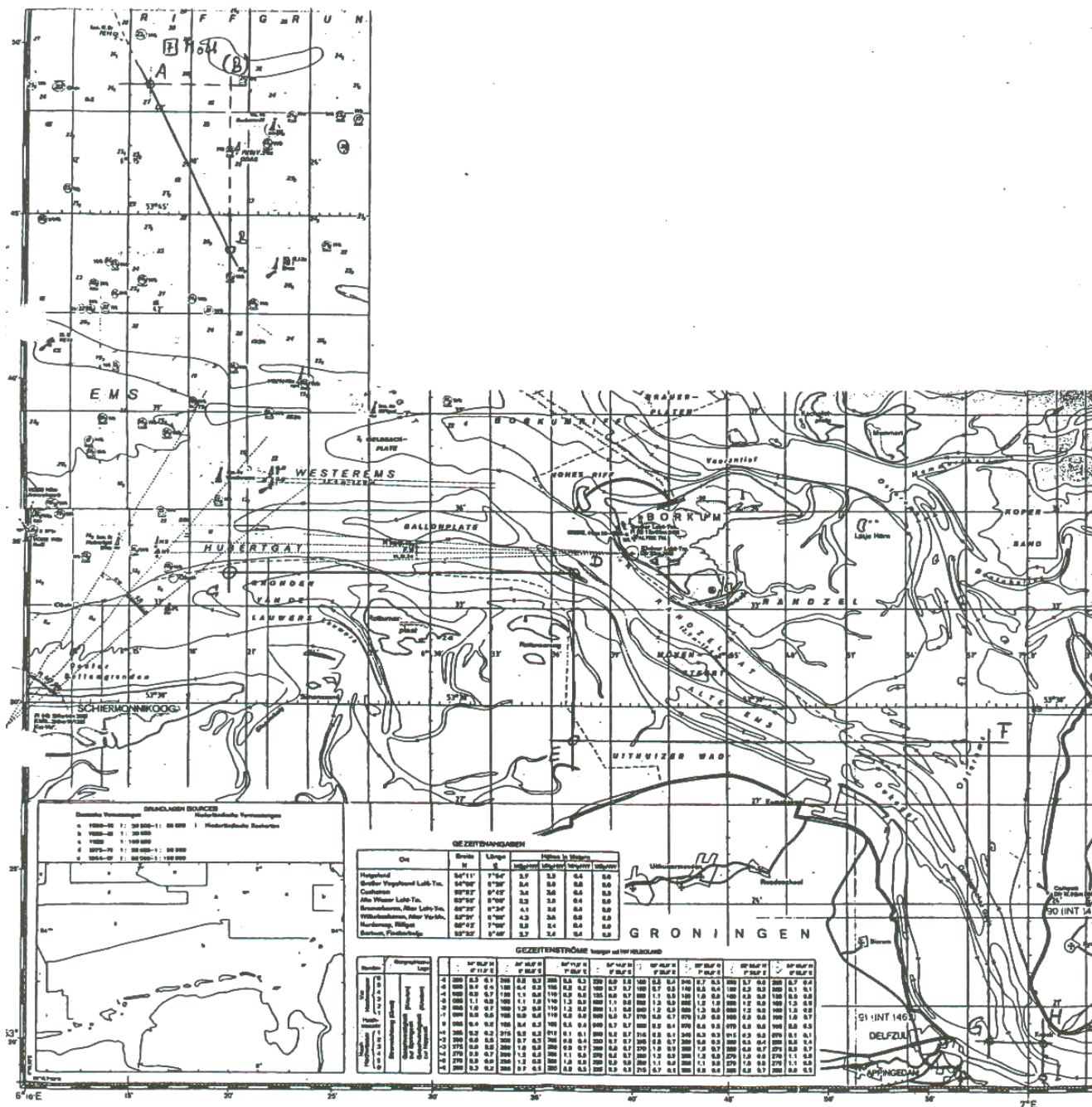
Article 4.

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

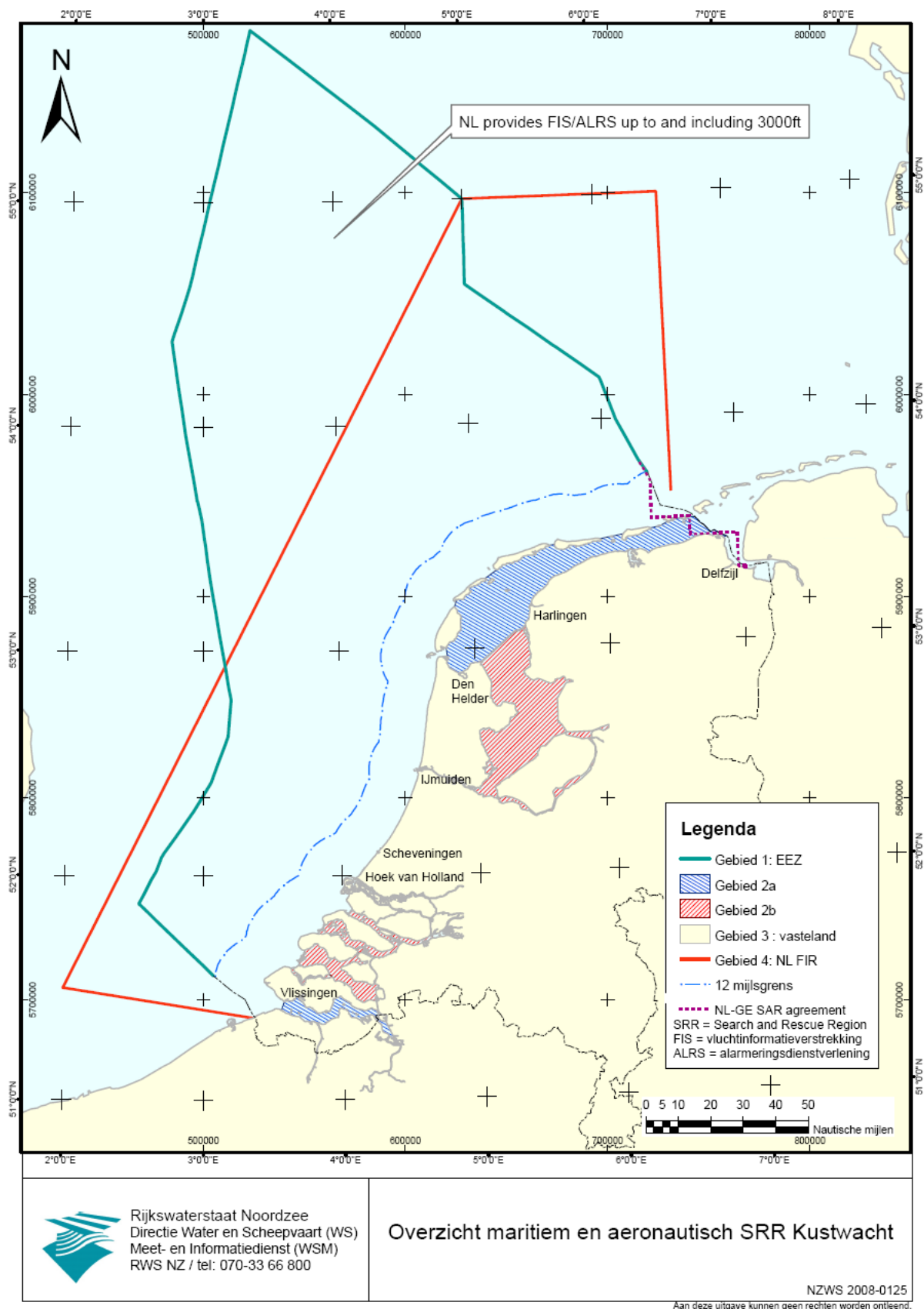
Done at
Bremen, on 7 Feb 1997, in duplicate in English language.


Capt. U. Klein
German Sea Rescue Service


G.J. van der Meer
Netherlands Coast Guard



Bijlage C 16 - EEZ / FIR



BIJLAGE C 17 - RMD SAMENWERKINGSOVEREENKOMST V&W MET KNRM EN KM

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

PARTIJEN

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

IN AANMERKING NEMENDE DAT

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

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT

Artikel 1, Definities en afkortingen

a: De Radio Medische Dienst (RMD)

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

b: De Kustwacht (KW)

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

c: Het Kustwachtcentrum (KWC)

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

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

d: Organisatorische afhandeling

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

Artikel 2, Aanvraag en ventrekking medisch advies

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

Artikel 3. Transport

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

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

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

Artikel 5. Rapportage

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

Artikel 6, Kosten

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

Artikel 7. Aansprakelijkheid

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

Artikel 8. Periodiek overleg

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

Artikel 9. Duur van de overeenkomst

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

Artikel 10, Toepasselijk recht en geschillen

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

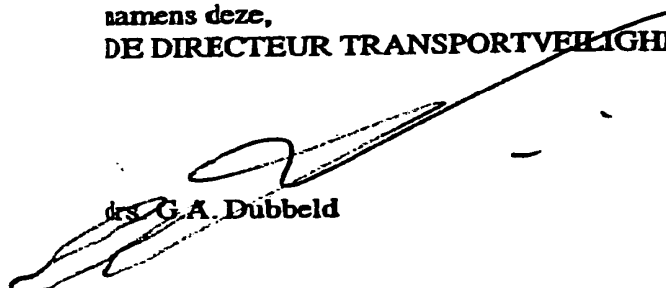
Artikel 11. Wijzigingen

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

Aldus overeengekomen en in drievoud ondertekend:

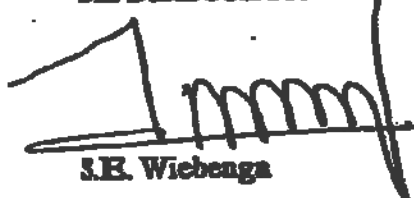
IJmuiden , 6 januari 1999,

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



drs. G.A. Dubbeld

DE DIRECTEUR KONINKLIJKE NEDERLANDSE REDDING MAATSCHAPPIJ,



J.E. Wiebenga

DE DIRECTEUR KUSPWACHTCENTRUM,



G.J. van der Meer
Kapitein ter zee

OPPLAN SAR

BIJLAGE C 18 - SAMENWERKINGSOVEREENKOMST DKW MET BST

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

en

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

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

het volgende overeen:

Artikel 1, onderwerp van de overeenkomst.

lid 1

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

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

lid 2

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

Artikel 2, geografische afbakening.

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

Artikel 3, informatieverstrekking.

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

Artikel 4, beperking doorgeven informatie.

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

Artikel 5, alarmering.

lid 1

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

lid 2

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

Artikel 6, actie na alarmering.

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

Artikel 7, overleg omtrent inzet.

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

Artikel 8, gezagsverhoudingen.

lid 1

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

lid 2

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

Artikel 9, aanwijzing OSC.

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

Artikel 10, uitvoering SAR-diensten.

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

Artikel 11, kosten.

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

Artikel 12, tegenstrijdigheden.

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

Artikel 13, overleg en coördinatie.

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

Artikel 14, duur van de overeenkomst.

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

IJmuiden, 1 juni 2001

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

De Directeur BST,
R.H. van der Zee

BIJLAGE C 19 - OVEREENKOMST NL MET BELGIE OVER TZ/CP

B. TEKST

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake de afbakening van de territoriale zee

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

het Koninkrijk België

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

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

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

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

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

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

Artikel 2

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

Artikel 3

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum, waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis

hebben gesteld dat is voldaan aan de vereisten van hun nationale wetgeving voor de inwerkingtreding van dit Verdrag.

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

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

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

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

Voor het Koninkrijk België

(w.g.) E. DERYCKE

Erik Derycke,
Minister van Buitenlandse Zaken

B. TEKST

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake de afbakening van het continentaal plat

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

het Koninkrijk België

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

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

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

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

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

Artikel 2

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

Artikel 3

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

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

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

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

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

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

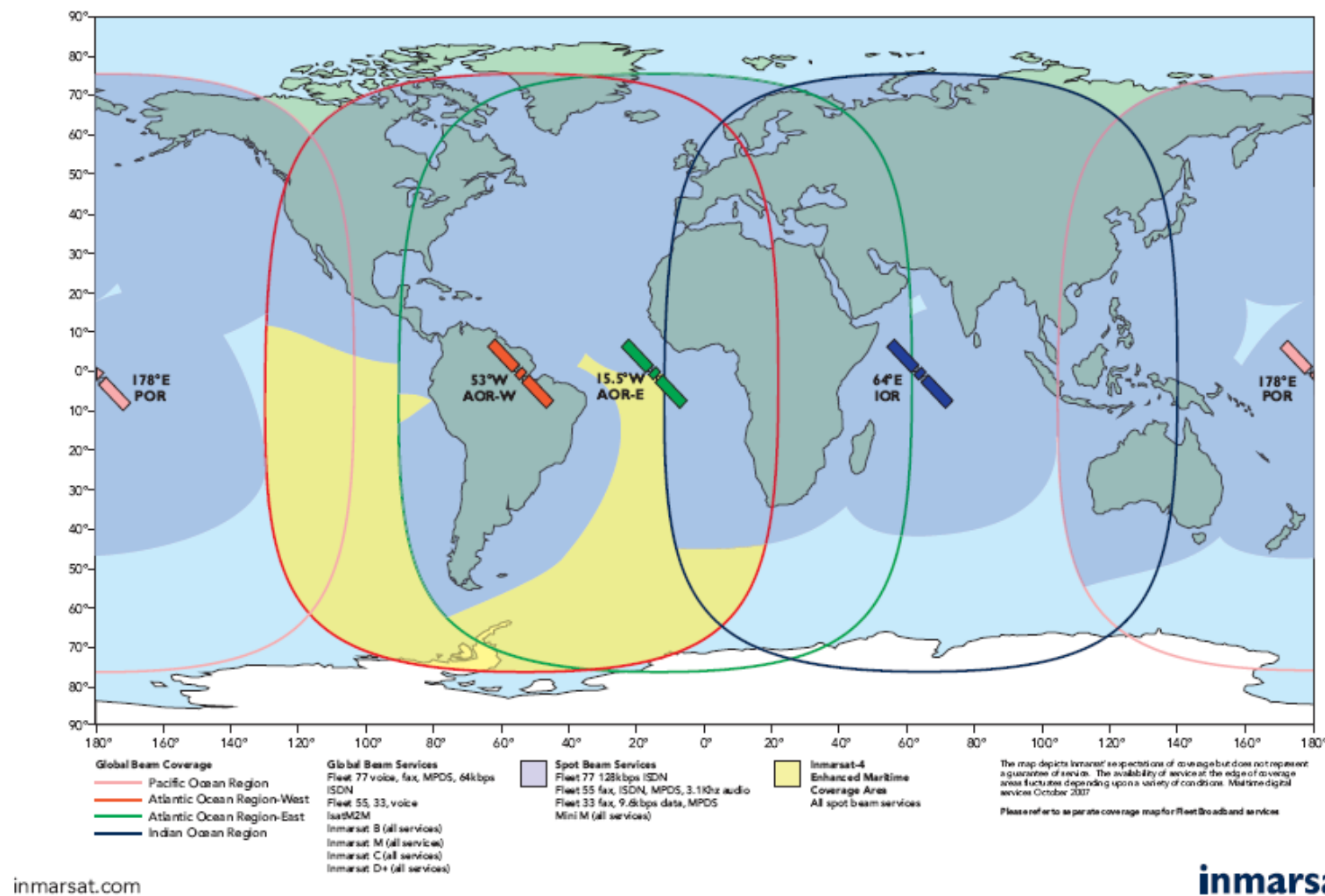
Voor het Koninkrijk België

(w.g.) E. DERYCKE

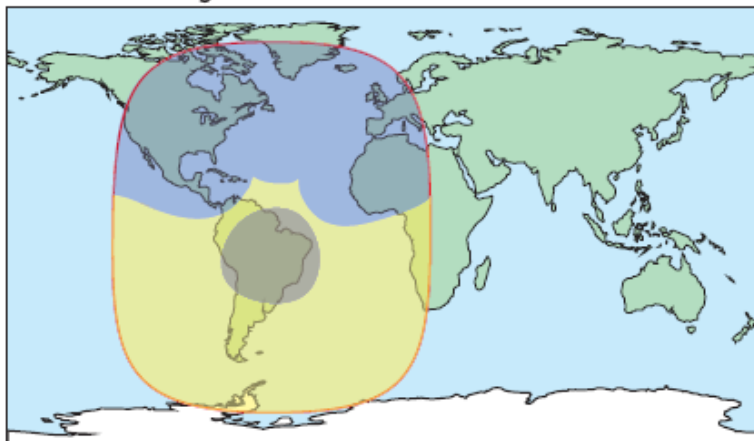
Erik Derycke,
Minister van Buitenlandse Zaken

Bijlage C 20 - INMARSAT FLEET COVERAGE

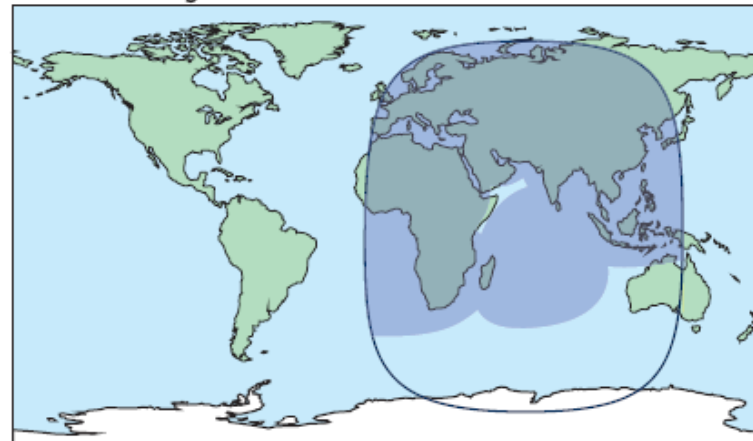
Maritime digital services



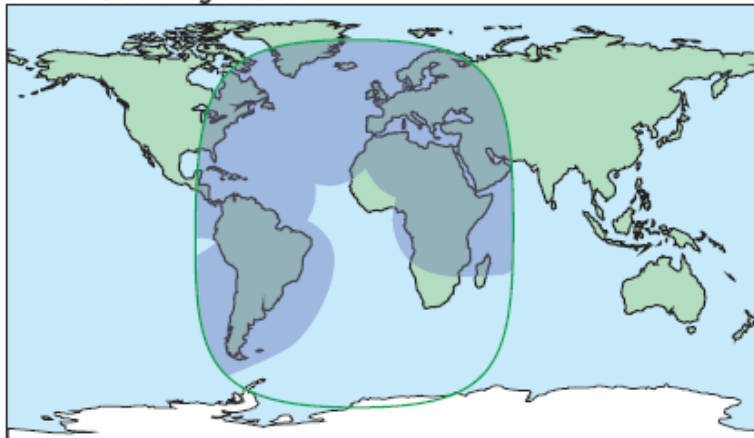
Atlantic Ocean Region-West



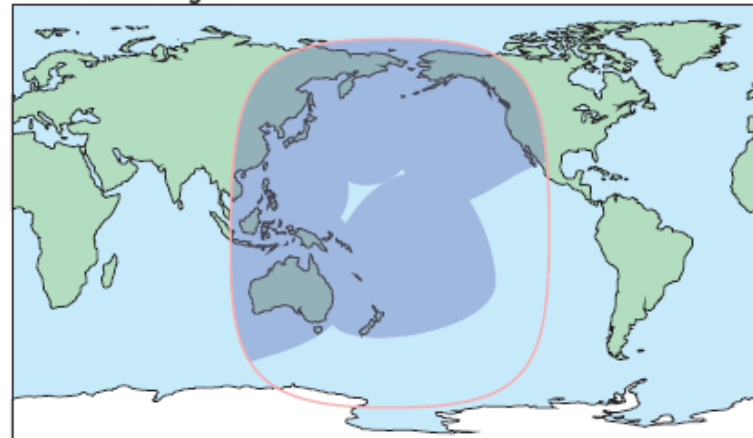
Indian Ocean Region



Atlantic Ocean Region-East



Pacific Ocean Region



Global Beam Coverage

- Pacific Ocean Region
- Atlantic Ocean Region-West
- Atlantic Ocean Region-East
- Indian Ocean Region

Global Beam Services

- Fleet 77 voice, fax, MPDS, 64kbps ISDN
- Fleet 55, 33, voice
- IsatM2M
- Inmarsat B (all services)
- Inmarsat M (all services)
- Inmarsat C (all services)
- Inmarsat D+ (all services)

Spot Beam Services

- Fleet 77 128kbps ISDN
- Fleet 55 fax, ISDN, MPDS, 3.1kHz audio
- Fleet 33 fax, 9.6kbps data, MPDS
- Mini M (all services)

- Inmarsat-4
- Enhanced Maritime Coverage Area
- All spot beam services

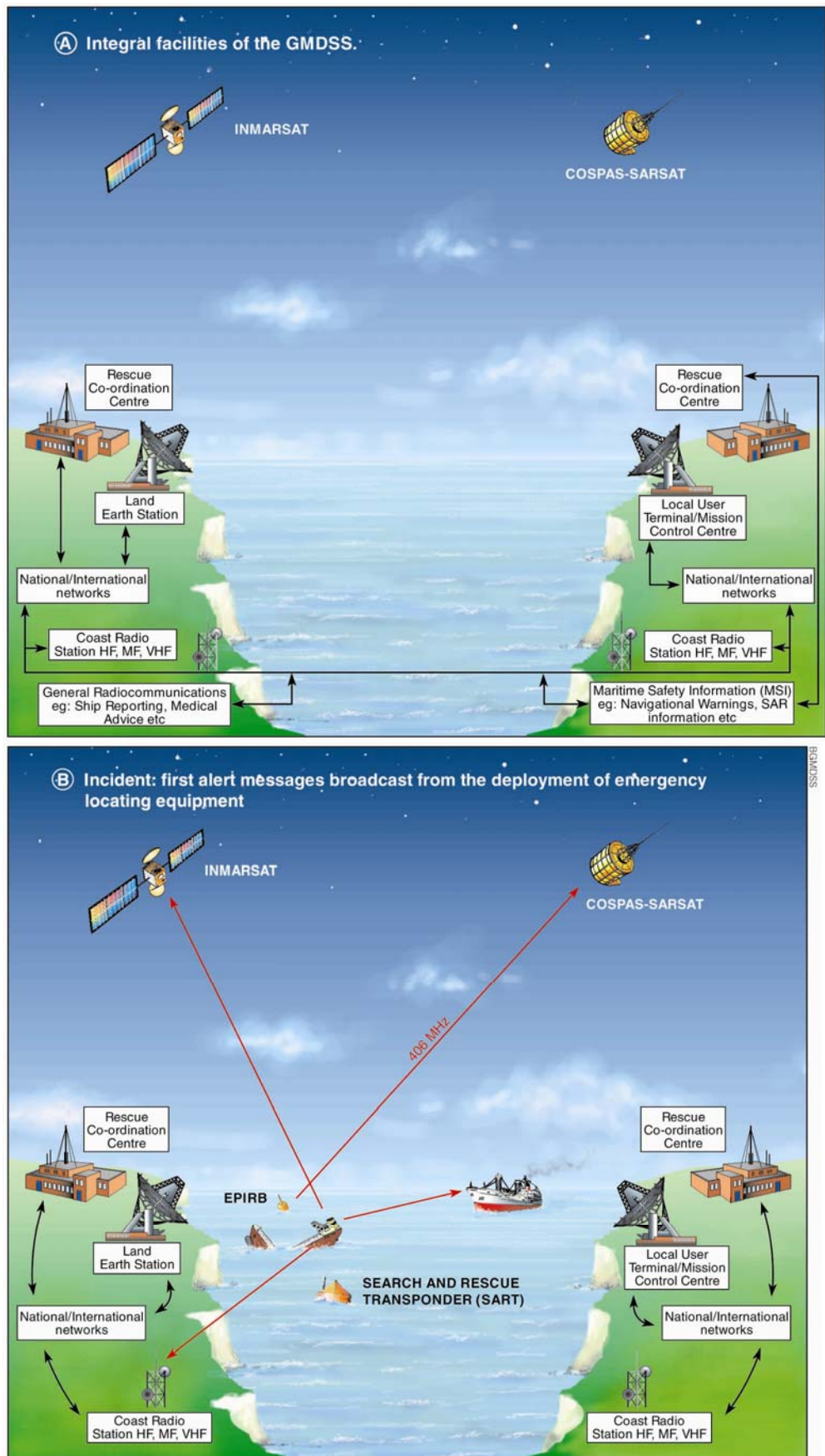
The map depicts Inmarsat's expectation of coverage but does not represent a guarantee of service. The availability of service at the edge of coverage areas fluctuates depending upon a variety of conditions. Maritime digital services October 2007

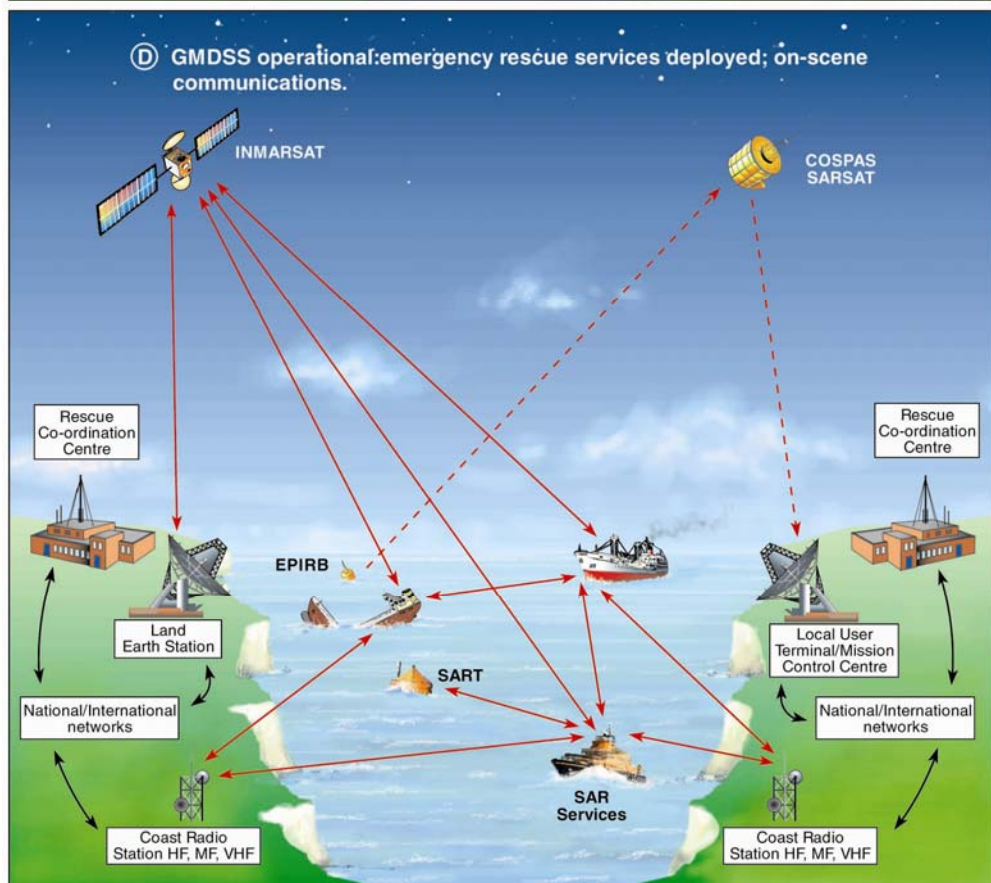
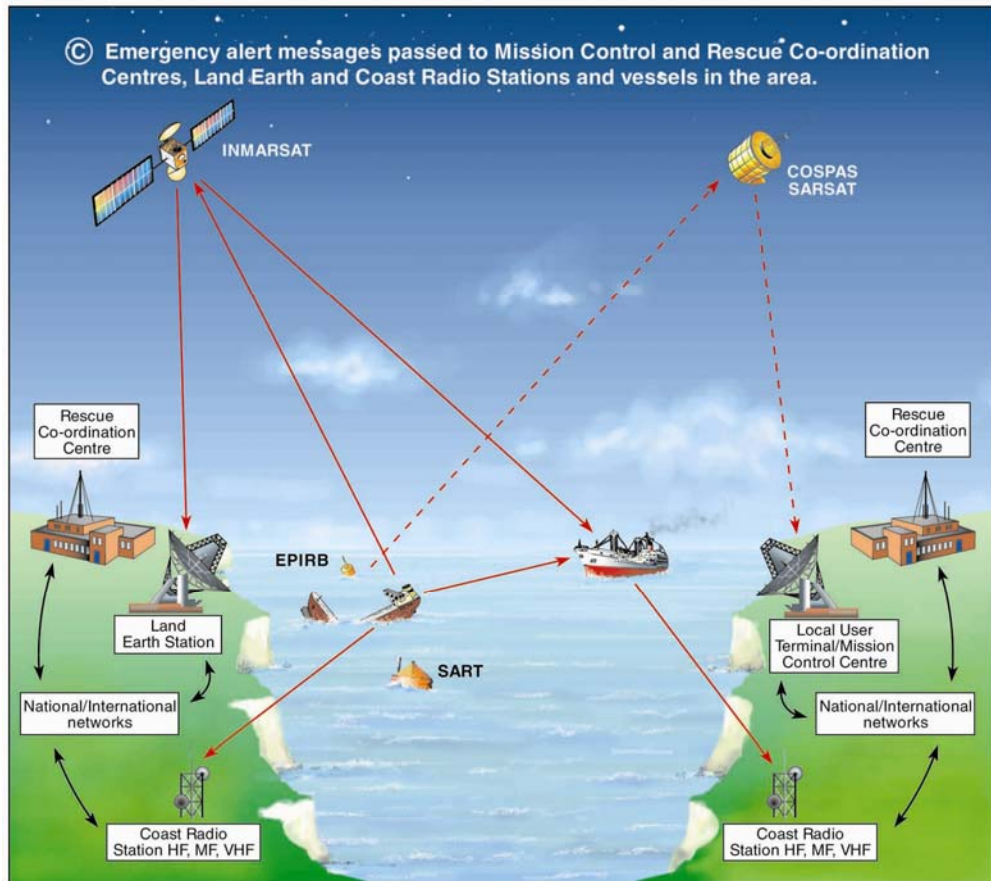
Please refer to separate coverage map for Fleet Broadband services

BIJLAGE C 21 - GMDSS NETHERLANDS SEA AREA A1 / A2

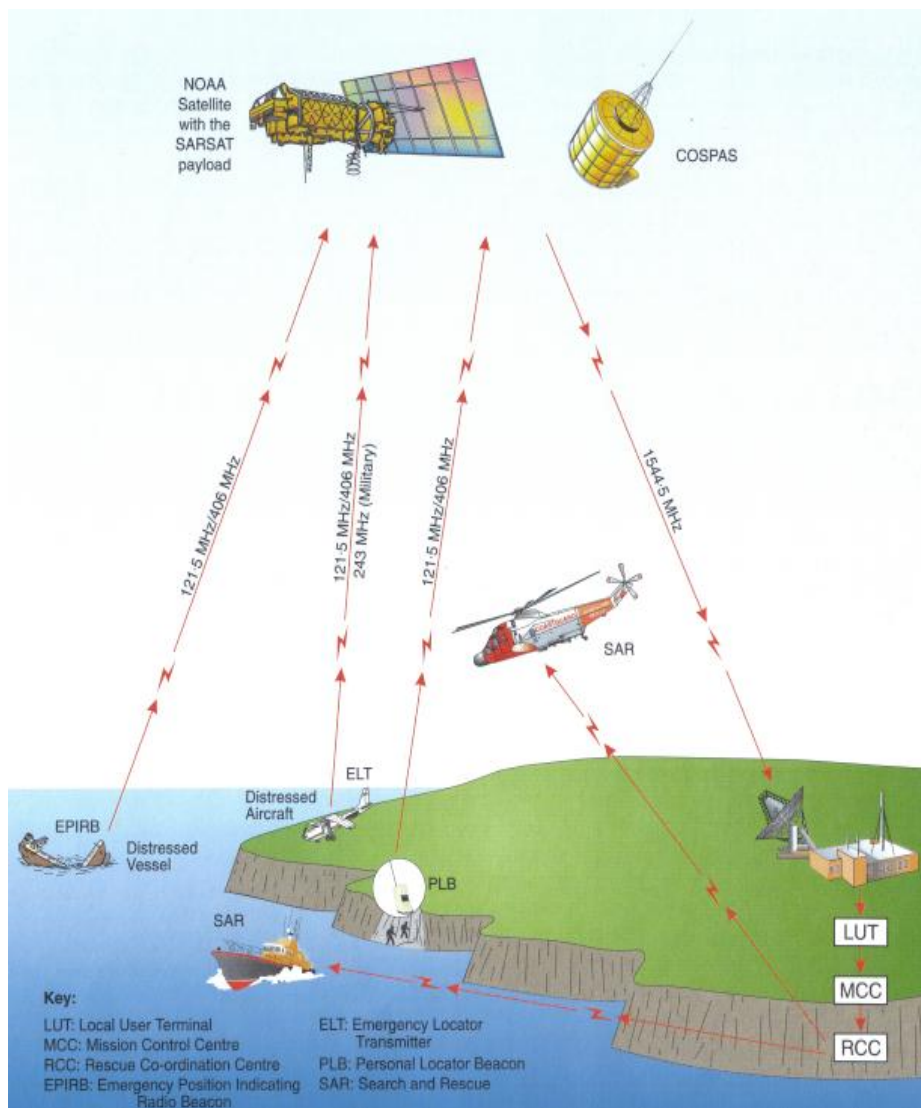
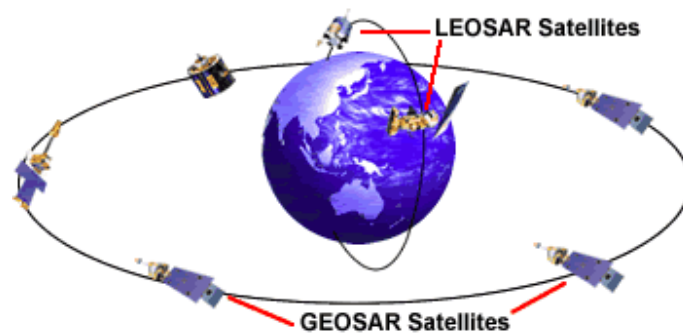


BIJLAGE C 22A - GMDSS SYSTEEM





Bijlage C 22B - COSPAS-SARSAT SYSTEEM



BIJLAGE C 23 - FREQUENTIES GMDSS

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

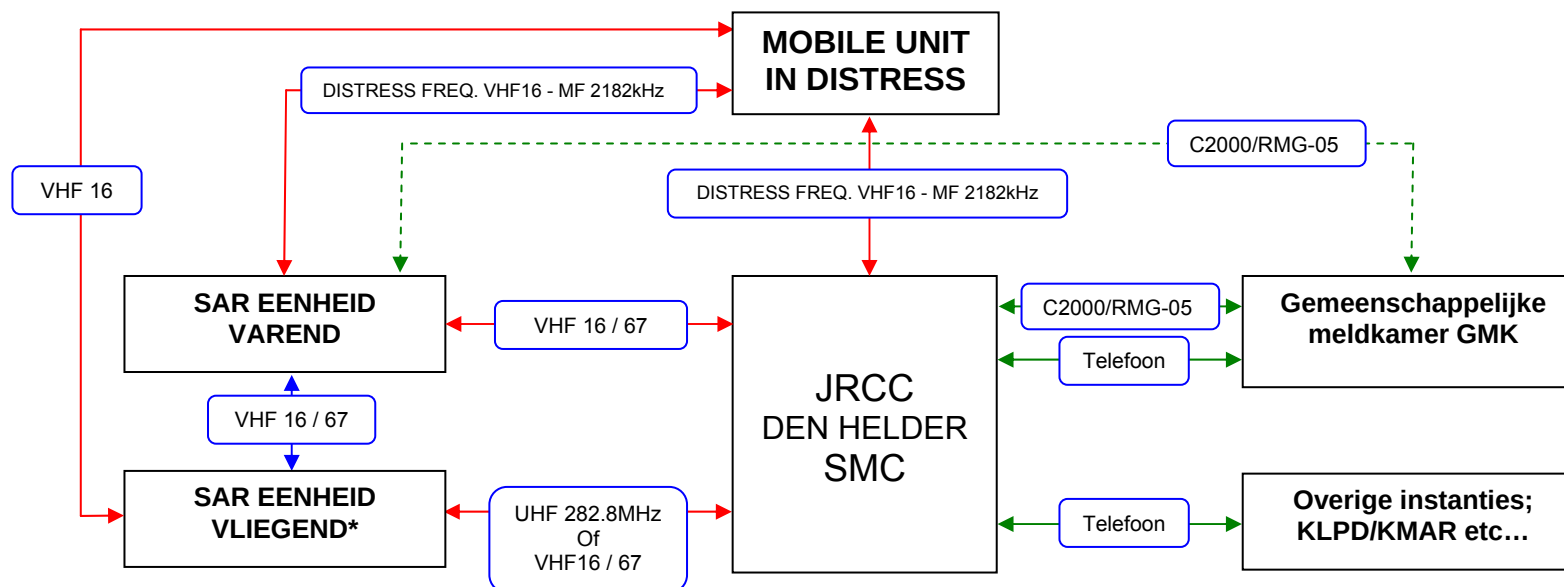
Frequentie:		Gebruik:	Beschikbaar JRCC Den Helder:
490	kHz	Meteo- en veiligheidsberichten, spoedberichten, in landstaal (NAVTEX)	Nee
518	kHz	Meteo- en veiligheidsberichten, spoedberichten (NAVTEX)	Ja
2174.5	kHz	NSV-verkeer	Nee
2182	kHz	NSV-verkeer, telefonie	Ja
2187.5	kHz	NSV-verkeer, DSC	Ja
3023	kHz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

Bijlage C 23

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

Bijlage C 24 - VERBINDINGSSCHEMA JRCC DEN HELDER

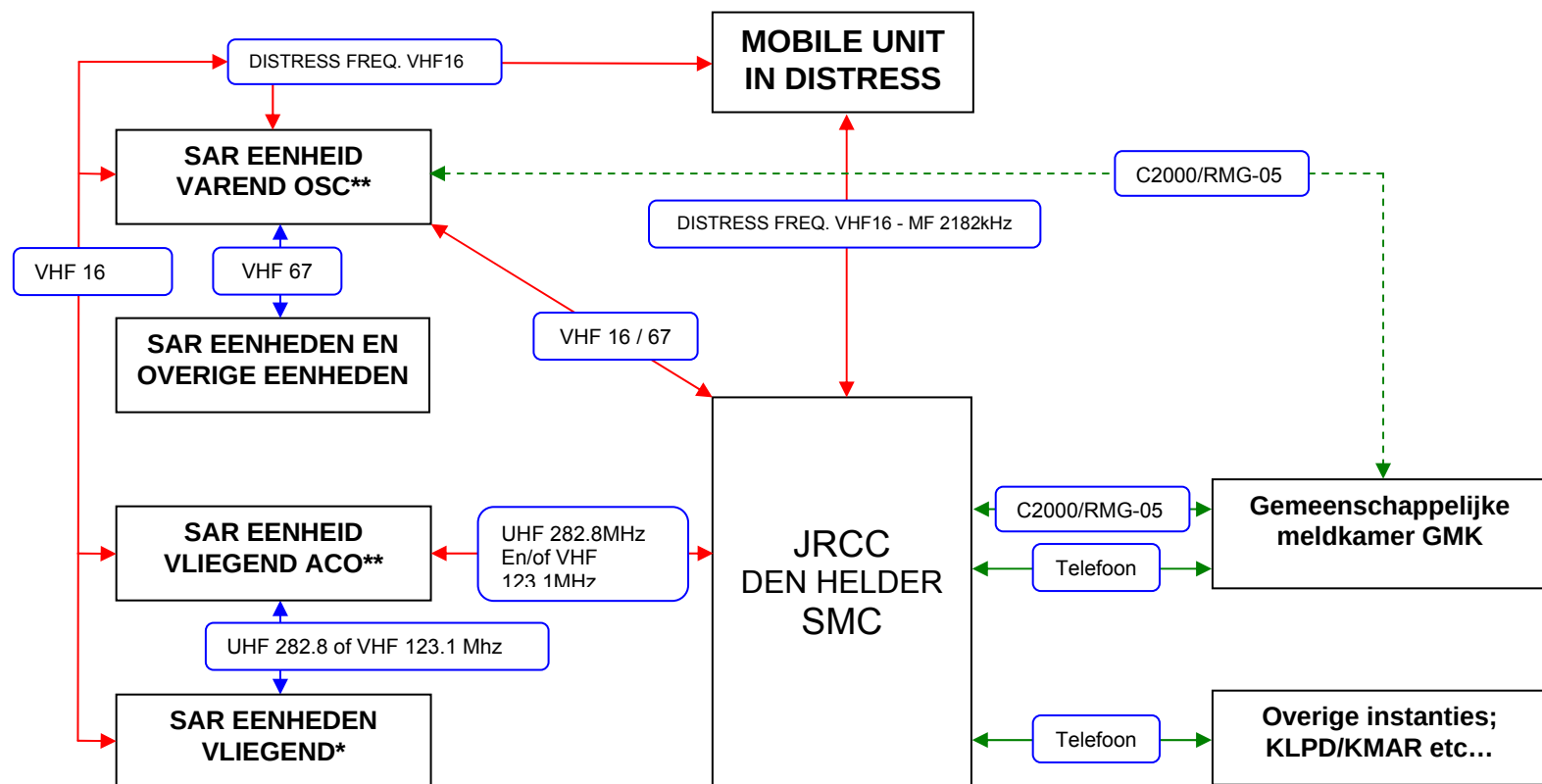
1. SAR INCIDENT monodisciplinair - geen OSC



-----➡ Verbinding tussen KNRM SAR eenheid en GMK na uitvaren, het inmelden.

*Alleen SAR eenheid vliegend rotary wing beschikt over 282.8MHz.

2. SAR INCIDENT monodisciplinair met OSC en/of ACO

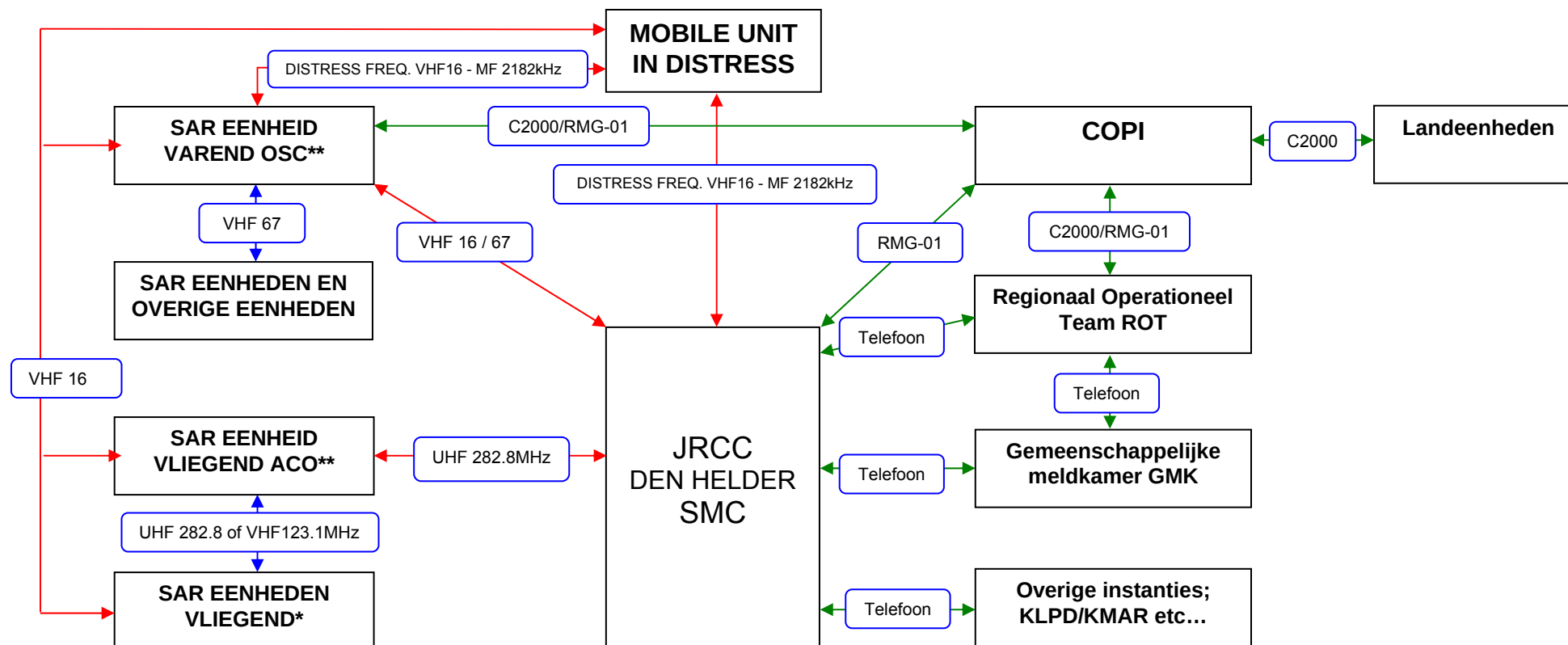


-----> Incident in gemeentelijk ingedeeld gebied of op Noordzee met uitstraling naar de wal en OSC beschikt over C2000.

*SAR eenheden rotary wing beschikken over 282.8MHz, SAR eenheid fixed wing niet.

** OSC en ACO kunnen gebruikmaken van 123.1MHz voor onderling contact

3. SAR INCIDENT multidisciplinair met OSC en/of ACO. Uitstraling & Opschaling land***



***Verbindingsschema = concept

Bijlage C 25 - JRCC SAR SITREP + SEARCH ACTION PLAN

SAR situation report

SAR-SITREP

INCIDENT NR;

Priority : *Distress/Urgency/Routine*¹³

From : *JRCC Den Helder*

To :

DTG :

Nr :

A. IDENTITY OF CASUALTY

Name :

Callsign/MMSI :

Flagstate :

B. POSITION : **N** **E**

C. SITUATION :

D. PERSONS AT RISK :

E. ASSISTANCE REQUIRED :

F. CO-ORDINATING (M)RCC :

G. DESCRIPTION OF CASUALTY :

¹³ Afhankelijk van situatie, delete

H. WEATHER ON SCENE :

I. INITIAL ACTION TAKEN :

K. SEARCH AREA :

L. CO-ORDINATING INSTRUCTIONS :

M. FUTURE PLANS :

N. ADDITIONAL INFORMATION / CONCLUSION :

Zoekplan

SEARCH ACTION PLAN

INCIDENT NR:

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

A (references)

1 SITUATION

A SUMMARY: (a brief summary of the case)

B DESCRIPTION: (description of the missing craft)

C PERSONS ON BOARD: (number)

D SEARCH OBJECTS:

PRIMARY:

SECONDARY:

E ON-SCENE WEATHER FORCAST PERIOD TO:

CEILING; VISIBILITY; WIND; SEAS

2 ACTIONS:

A (specific tasking for particular SAR agency or facility)

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

3 SEARCH AREAS (READ IN TWO COLOMNS):

AREA CORNER POINTS

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

SARAREA FACILITY LOCATION PATTERN CREEP CSP ALT

5 CO-ORDINATED INSTRUCTIONS:

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

6 COMMUNICATION:

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

7 REPORTS:

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

BIJLAGE C 26 - OSC NUMBERED SAR-SITREPS

SAR-SITREP NR:

Van : roepnaam *On Scene Co-ordinator*

Aan : *Den Helder Rescue*

Tijd : _____

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

De SITREP's bevatten de volgende informatie:

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

Opmerking:

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

VOORBEELD zoekactie naar vermist vliegtuig

SAR-SITREP 1

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

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

BIJLAGE C 27 - SAMENWERKINGSREGELING KWC MET RWS ZEELAND

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

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

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

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

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

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

De gebieden worden weergegeven in de bijlage I.

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

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

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

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

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

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

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

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

Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.

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

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

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

Het gestelde in het Rampenplan voor de Noordzee 1996 en de daarbij

behorende deelplannen blijft van toepassing.

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

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

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

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

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

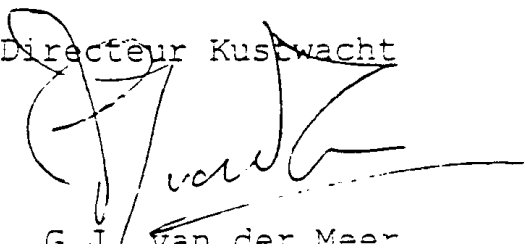
Aldus overeengekomen te Middelburg op 6 november 1996.

De HID RWS Directie
Zeeland



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

De Directeur Kustwacht

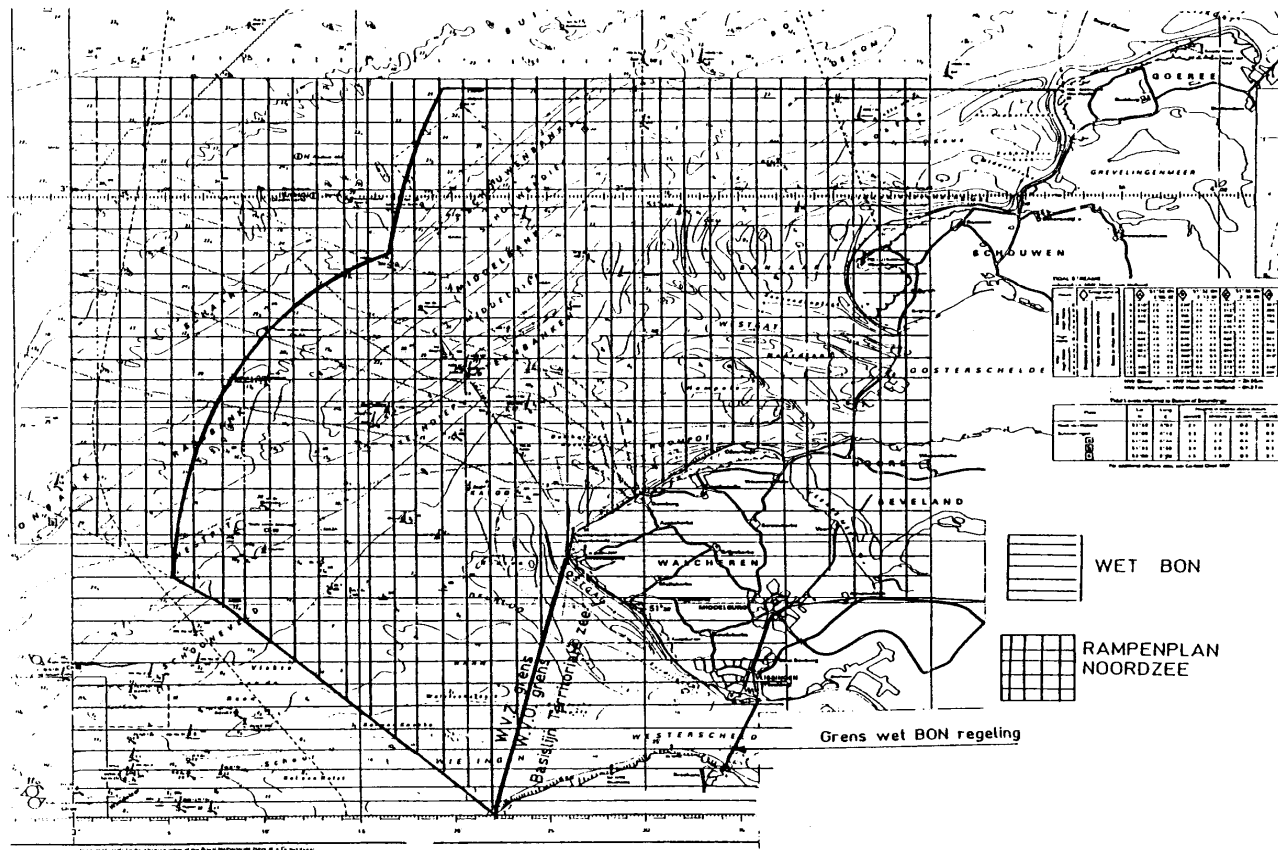


G.J. van der Meer.
Kapitein ter zee.

Bijlage C 27

BIJLAGE I

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



**BIJLAGE C 28 - SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHTCENTRUM
GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ROTTERDAM**

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

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

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

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

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

Op 26 februari 1987 werd, door ondertekening van "De Overeenkomst voor de Kustwacht" (het convenant), de Kustwacht als samenwerkingsorganisatie ingesteld.

Het geografisch werkgebied van de Kustwacht wordt in het convenant als volgt gedefinieerd;

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

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

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

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

B. Samenwerking op grond van deze regeling.

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

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

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

Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.

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

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

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

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

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

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

Kustwachtcentrum, verzorgd door de lokale autoriteit dan wel vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

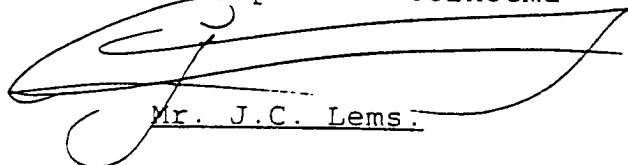
Dit laat onverlet de taken en verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum in het kader van het Nood- Spoed- en veiligheidsverkeer.

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

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

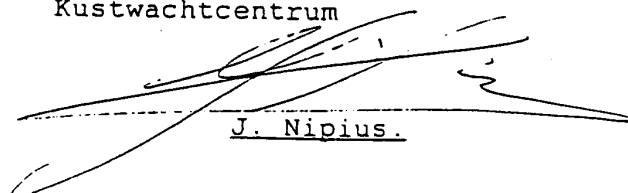
Aldus overeengekomen te Rotterdam op 20 juli 1994.

De Adjunct-Directeur
Scheepvaart voornoemd



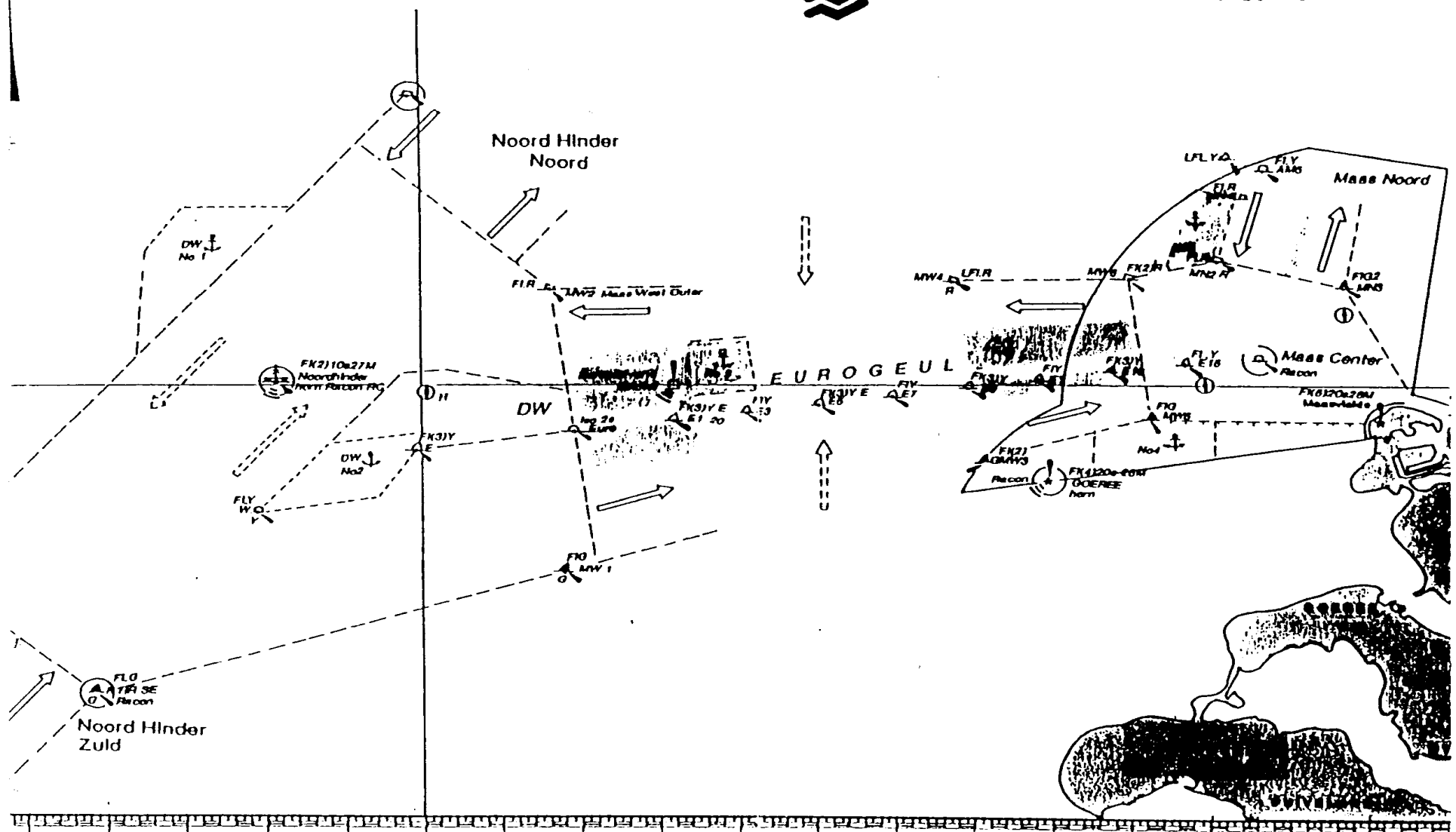
Mr. J.C. Lems.

De wnd.Directeur
Kustwachtcentrum



J. Nipius.

Zeegebied Nautisch Beheer Port of Rotterdam



BIJLAGE C 29 - SAMENWERKINGSREGELING KUSTWACHT MET DE GEMEENTE DEN HAAG

**SAMENWERKINGSREGELING
KUSTWACHTCENTRUM
MET GEMEENTE DEN HAAG**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

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

Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.

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

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

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

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

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

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

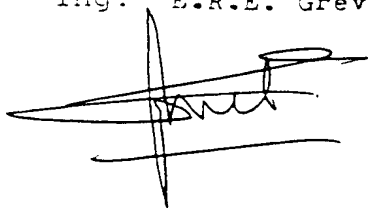
Berichtgeving via NAVTEX en DSC vindt altijd plaats vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

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

Aldus overeengekomen te Den Haag op 1 februari 1997.

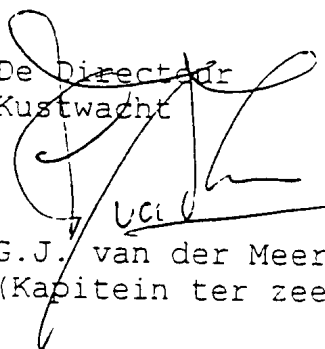
Het College van B & W van de
Gemeente Den Haag namens dezen,
de Technisch Directeur van de
Dienst Stadsbeheer

Ing. E.R.E. Grevelt



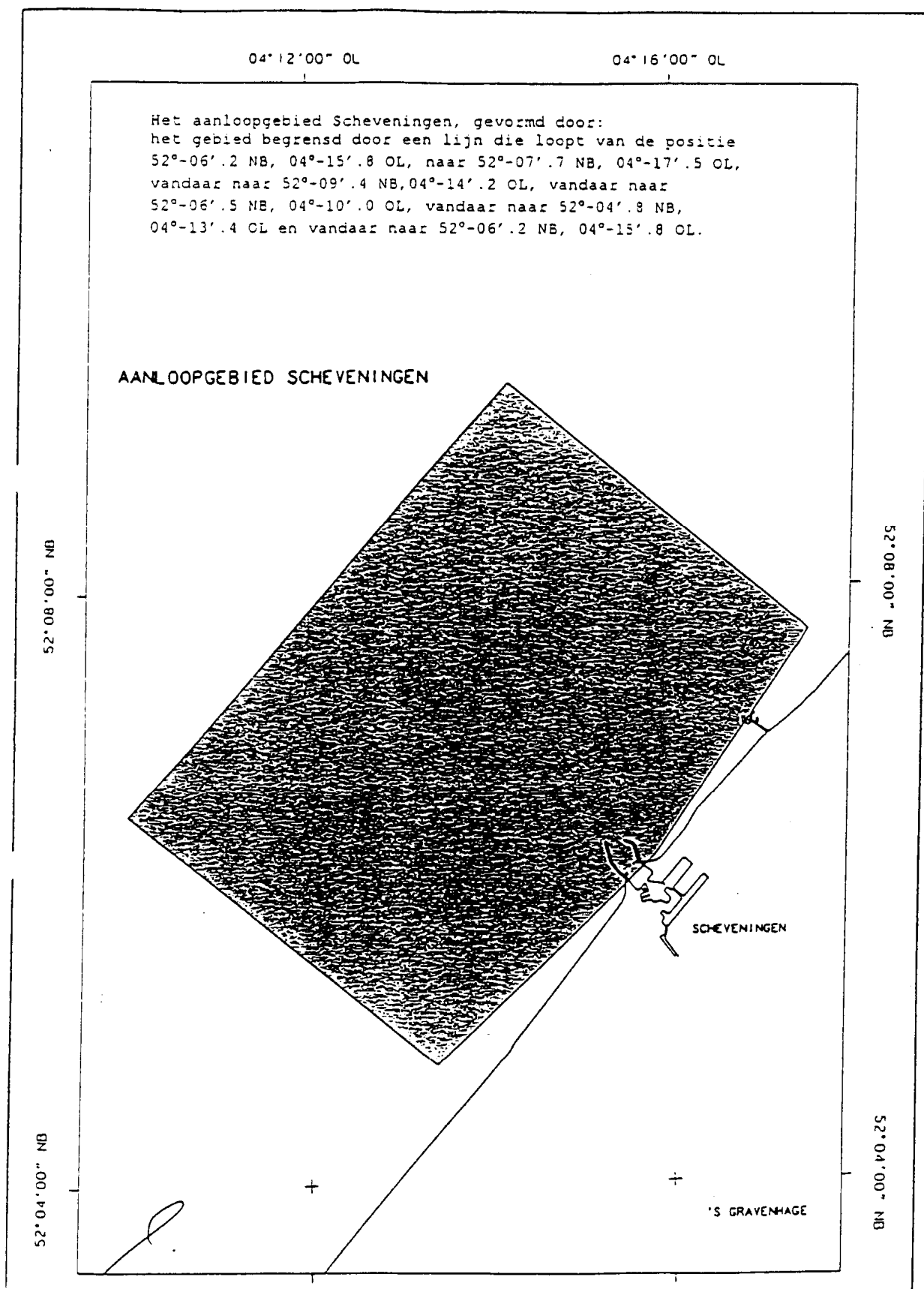
De Directeur
Kustwacht

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



BIJLAGE I

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



BIJLAGE C 30 - SAMENWERKINGSREGELING DKW MET HAVENBEDIJF AMSTERDAM.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

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

Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.

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

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

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

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

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

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

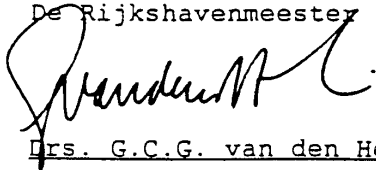
Dit laat onverlet de taken en verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum in het kader van het Nood- Spoed- en Veiligheidsverkeer.

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

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

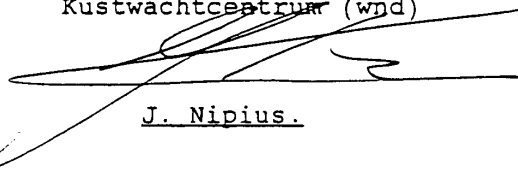
Aldus overeengekomen te Amsterdam op 15 september 1994.

De Rijkshavenmeester

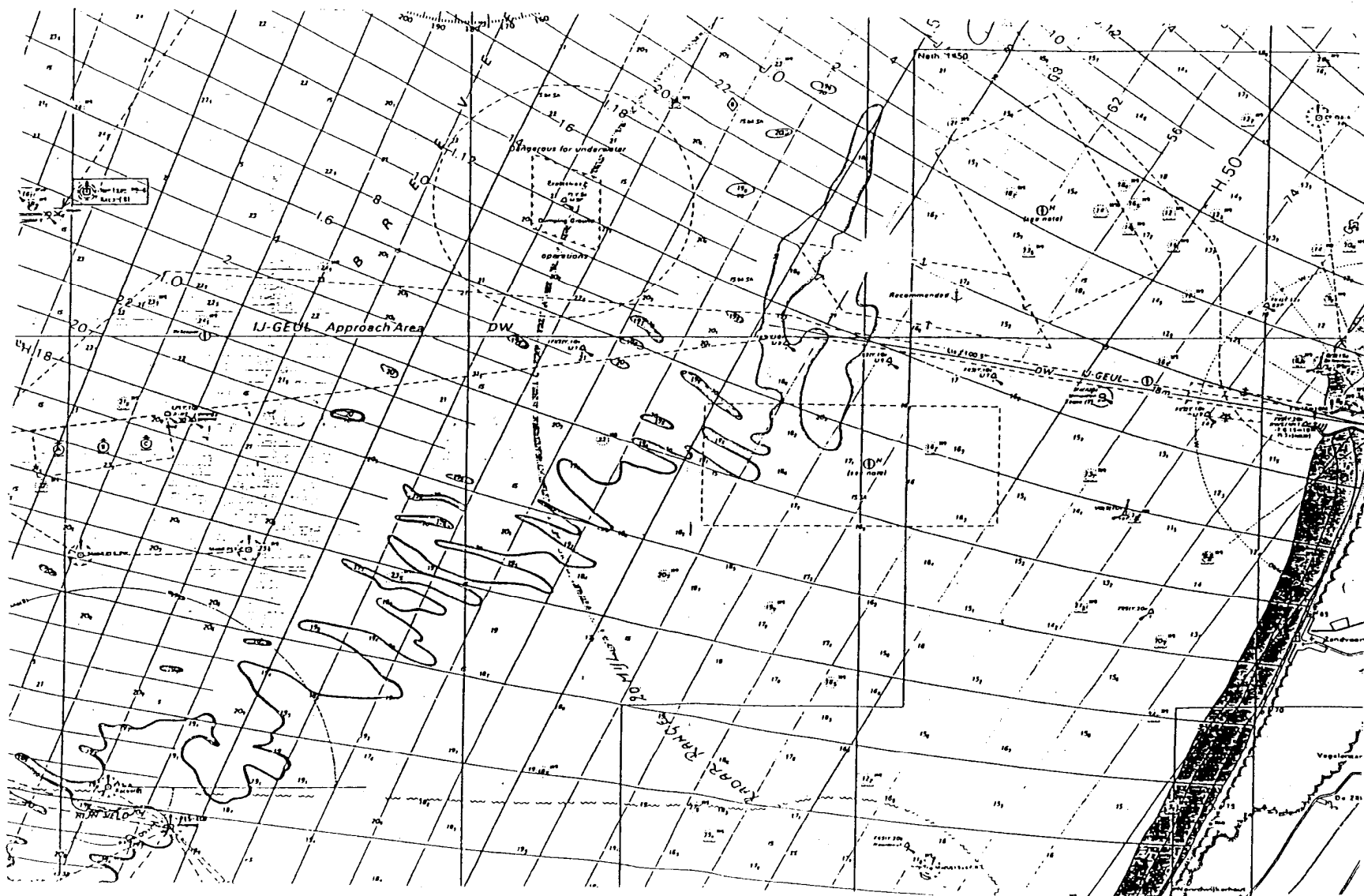


Mrs. G.C.G. van den Heuvel

De Directeur
Kustwachtcentrum (wnd)



J. Nipius.



BIJLAGE C 31 - SAMENWERKINGSREGELING DKW MET KM DEN HELDER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

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

Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.

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

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

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

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

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

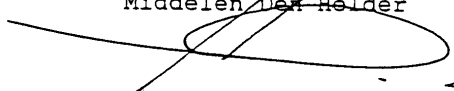
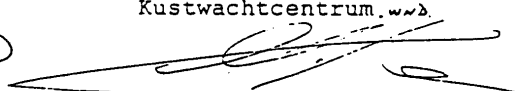
5. Indien tijdens een incident de inzet van luchtvaartuigen noodzakelijk wordt geacht, vindt deze uitsluitend plaats door tussenkomst van het Kustwachtcentrum.
6. De berichtgeving aan de scheepvaart die betrekking heeft op het incident wordt, in overleg tussen de plaatselijk bevoegde autoriteit en de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

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

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

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

Aldus overeengekomen te Den Helder op 20 september 1994.

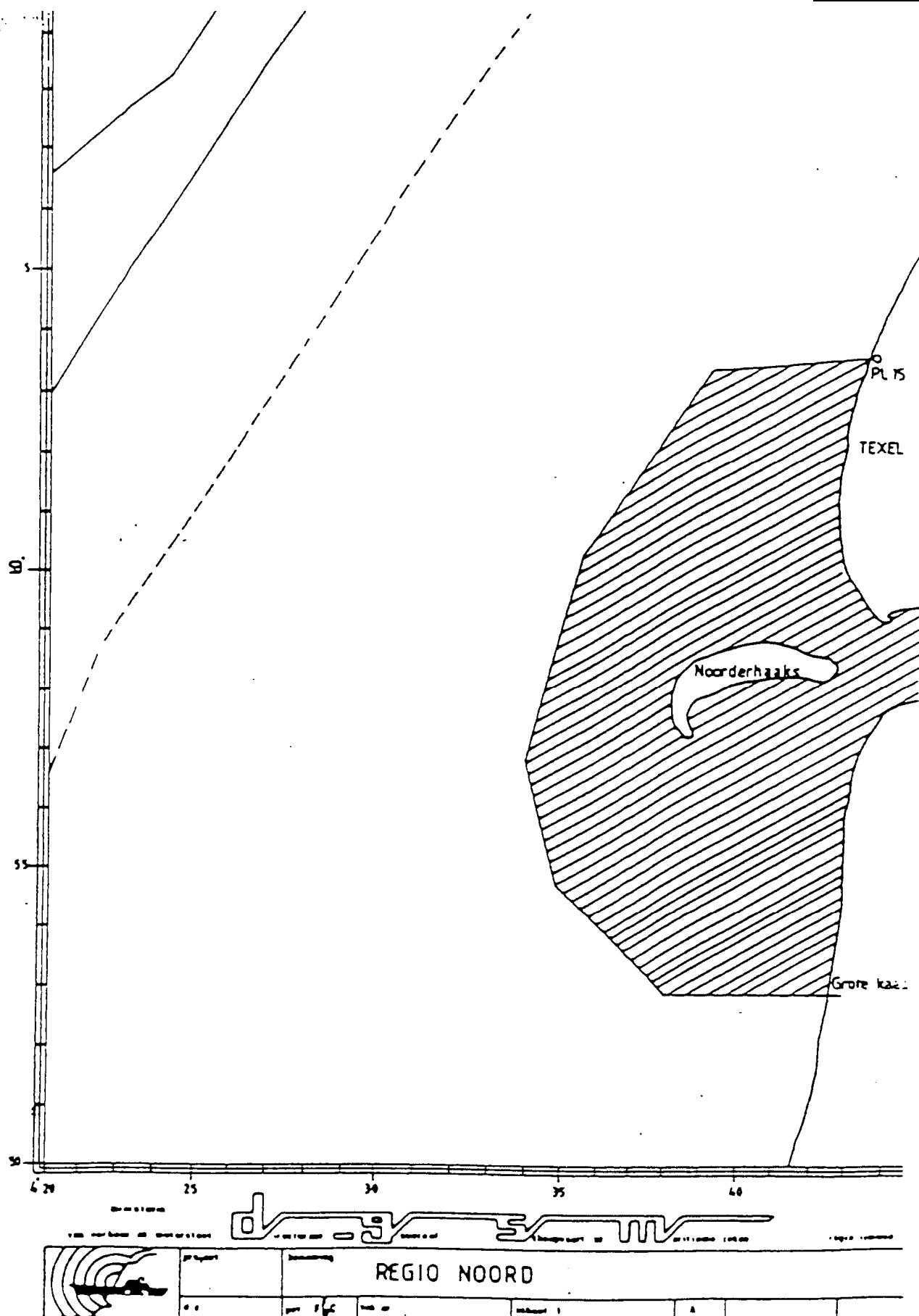
De Commandant Maritieme Middelen Den Helder  <u>KTZ F.O. Laks.</u>	De Directeur Kustwachtcentrum, wvd.  <u>J. Nipius.</u>
---	--

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

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

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

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



BIJLAGE C 32 - SAMENWERKINGSREGELING DKW MET RIJKSWATERSTAAT NOORD NEDERLAND

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Met inachtneming van het hiervoor gestelde wordt het volgende overeengekomen:

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

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

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

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

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

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

5. Indien tijdens een incident de inzet van luchtvaartuigen noodzakelijk wordt geacht, vindt deze uitsluitend plaats door tussenkomst van het Kustwachtcentrum.

6. De berichtgeving aan de scheepvaart die betrekking heeft op het incident wordt, in overleg tussen de plaatselijk bevoegde autoriteit en de Directeur Kustwachtcentrum, verzorgd door de lokale autoriteit dan wel vanuit het Kustwachtcentrum te Den Helder.

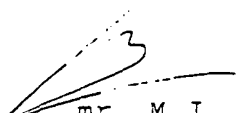
Dit laat onverlet de taken en verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum in het kader van het Nood- Spoed- en Veiligheidsverkeer.

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

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

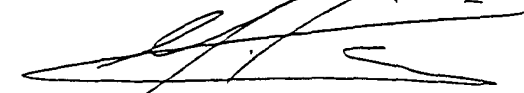
Aldus overeengekomen te Leeuwarden op 1 augustus 1994.

De HID RWS Directie
Noord Nederland



Mr. M.J. Olman.

De Directeur
Kustwachtcentrum (wnd)



J. Nipius.

St. Crt 93
d.d. 15 mei 1992

14 Bekendmaking aan de scheepvaart.

Instellen marifoon-blokgebied Terschelling

*15 mei 1992Nr. 2/92 Waddenzee
Directoraat-Generaal Scheepvaart en
Maritieme Zaken Regio Noord*

De directeur a.i. in de regio Noord van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Overwegende.
dat het in het belang is van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer van, naar en binnen het zeegat van Terschelling een marifoon-blokgebied aan te wijzen in het kader van "Vessel Traffic Services" (VTS):
dat de 'Verkeerscentrale Brandaris' te Terschelling wordt aangemerkt als VTS-centrum in de zin van Resolutie A. 578 (14) van de IMO (Guidelines for Vessel Traffic Services). Gelet op artikel 3. tweede lid van de Regeling marifooninstallaties 1992 (Besluit van 17 januari 1992 Stelt. 1992 27) en Resolutie A.648(16) van de IMO (Generale principles for ship reporting systems and ship reporting requirements etc.):

Maakt bekend:

1. Het VHF-fanaal 2 wordt aangewezen als marifoon-blokkanaal waarover de communicatie van het VTS-centrum met de scheepvaart plaatsvindt.
2. Schepen varende in het VTS-blokgebied luisteren voortdurend op het blokkanaal uit.
3. Het geografische werkgebied waarvoor het blokkanaal 2 wordt ingesteld omvat de scheepvaartwegen Zuider Stortemelk, Thomas Smitgat, Noordgat, Schuutengat West Meep, Vliere, Vlierstroom en Vliessloot.

Aan de noordzijde wordt het gebied begrensd door de denkbeeldige lijn door de punten:

- **W. Drawa wrakboei**
pos.: 53°17'24"N 04°59'06"E

- **SM boei**
pos.: 53°19'03"N 04°55'45"E

- **TG boei**
pos.: 53°24'12"N 05°02'24"E

- **Stolzenfels wrakboei**
pos.: 53°26'15"N 05°09'45"E

- **noordkust Terschelling**
pos.: 53°23'33"N 05°11' 38"E

Aan de oostzijde door de denkbeeldige lijn door de punten:

- het oostelijk havenlicht van de haven van West-Terschelling - NOM A/S 5 boei
pos.: 53°19'05"N 05°15'35"E

- NOM 1 boei
pos.: 53°18'58"N 05°16'00"E

- ZM. 1 boei
pos.: 53°17'55"N 05°15'34"E

Aan de zuidzijde door de denkbeeldige lijn door de punten:

- BS 2 boei
pos.: 53°14'49"N 05°10'24"E

- BS 1/IN 2 boei
pos.: 53°14'56"N 05°09'57"E

Aan de westzijde voor de denkbeeldige lijn over de spitse tonnen van het vaarwater Vlierstroom nrs. 1 t/m 17 en door de punten:

- ZS 15 boei
pos.: 53°18'31"N 05°07'04"E
- VS 4A-VB 1 boei
pos.: 53°18'25"N 05°06'24"E
Vervolgens over de stompe tonnen van het vaarwater Vliersloot nrs. 6 urn 10 en door de punten:

- VS - 10 boei
pos.: 53°17'38"N 05°05'42"E
- het westelijke havenlicht van de haven van Vlieland.

Met betrekking tot de communicatie met het VTS-centrum geldt het volgende:

- a. het nautisch veiligheidsverkeer van de Verkeerscentrale 'Brandaris' met de Scheepvaart, vindt uitsluitend plaats op het aangewezen marifoon-blokkanaal 2.
- b. op verzoek kan informatieve radarassistentie worden verleend:
- c. alleen in bijzondere gevallen als bedoeld in artikel 4 van de Regeling marifooninstallaties 1992 kan op aanwijzing van de Verkeerscentrale van een ander VHF-kanaal gebruik worden gemaakt
- d. communicatie vindt plaats volgens de in bijlage 1 vervatte regeling;
- e. de verstrekte informatie onthoudt de gezagvoerder niet van zijn verantwoordelijkheid voor een veilige navigatie.
- f. Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juni 1992 om 00.00 uur lokale tijd. en wordt in de Staatscourant gepubliceerd.

*Leeuwarden. 15 :mei 1992
De directeur a.i. voornoemd.
W. J. Olman.*

Bijlage 1 Communicatie regeling Verkeerscentrale 'Brandaris'

1. Deze regeling laat onverlet de communicatieprocedures van toepassing op andere uitgevaardigde voorschriften c.q. regelingen. met dien verstande dat daarvoor thans van het voor de Verkeerscentrale 'Brandaris' aangewezen marifoonkanaal gebruik moet worden gemaakt.

2 Ten aanzien van de vereiste gespreksprocedures wordt verwezen naar de Handleiding van de HDTP voor het uitoefenen van de marifoondienst aan boord van schepen. De binnen het VTS-gebied te Gebruiken taal is primair de Nederlandse taal en secundair de Engelse taal (conform de IMO Standard Marine Vocabulary).

3. Binnen het werkgebied dient met betrekking tot het gebruik van het marifoonblokkanaal het volgende in acht te worden genomen.

3.1. Uituisteren.

Alle schepen die zijn uitgerust met een marifooninstallatie luisteren tijdens de vaart in het VTS-gebied onafgebroken uit op het marifoonkanaal 2.

3.2 Melden.

De beroepsmatige vaart en de schepen die naar het oordeel van de bevoegde autoriteit hiertoe dienen te worden gerekend in het VTS-gebied Terschelling melden zich bij:

- binnenvaren c.q. verlaten van het VTS-gebied:

- binnenlopen c.q. ontmeren in de havens hier direct aangrenzend:

- ten anker komen c.q. anker op gaan.

Meldingen aan het VTS-centrum.

roepnaam 'Verkeerscentrale Brandaris' dienen plaats te vinden op marifoonkanaal 2 met vermelding van:

- scheepsnaam + roepletters
- scheepstype:

- lengte volgens de meetbrief: breedte; diepgang; Positie; bestemmingshaven + haven van afvaart;
- gevaarlijke lading volgens IMO/ADNR klassenindeling;
- bijzonderheden.

4. Gespreksdiscipline.

Alle communicatie dient in het VTS-gebied Terschelling op marifoonkanaal 2 te geschieden.

Deze communicatie betreft uitsluitend nautisch/veiligheidsverkeer.

Tussen verkeersdeelnemers onderling is hiertoe contact door middel van het marifoonkanaal 2 mogelijk, gecontroleerd door de verkeerscentrale 'Brandaris'. De deelnemers aan het marifoonverkeer dienen zich strikt houden aan de aanwijzingen die ter handhaving van de gespreksdiscipline door de Verkeerscentrale 'Brandaris' worden gegeven.

De Verkeerscentrale is technisch zodanig toegerust dat zij de bovenvermelde mogelijkheid tot rechtstreekse onderling marifooncontact kan onderbreken. Alvorens hiertoe over te gaan zal zij de scheepvaart informeren.

5. Algemene informatie.

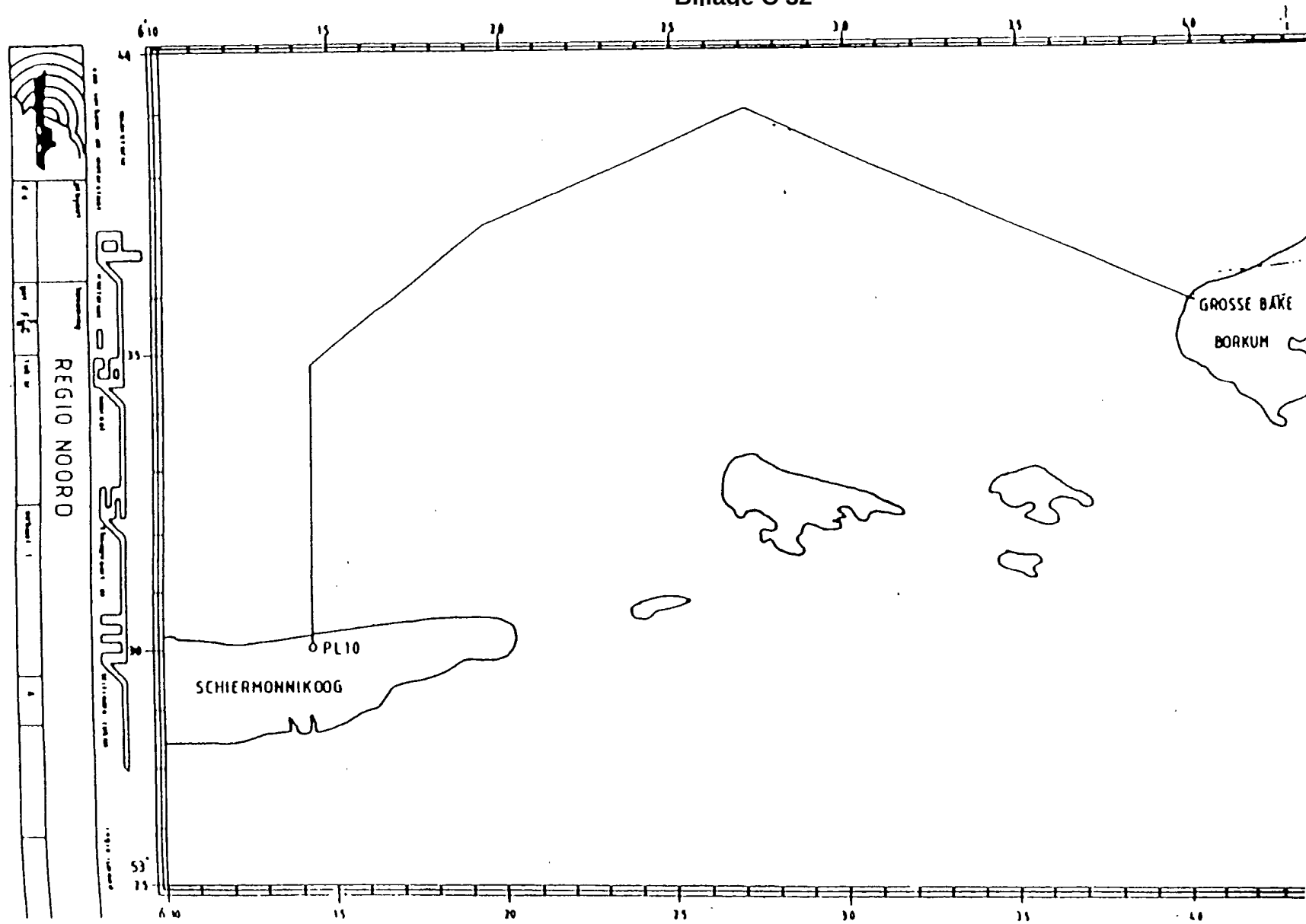
Voor informatie die niet direct verband houdt met de veilige vaart c.q. verkeersafwikkeling en in bijzondere gevallen. kan op aanwijzing van de Verkeerscentrale uitgeweken worden naar een ander VHF-kanaal.

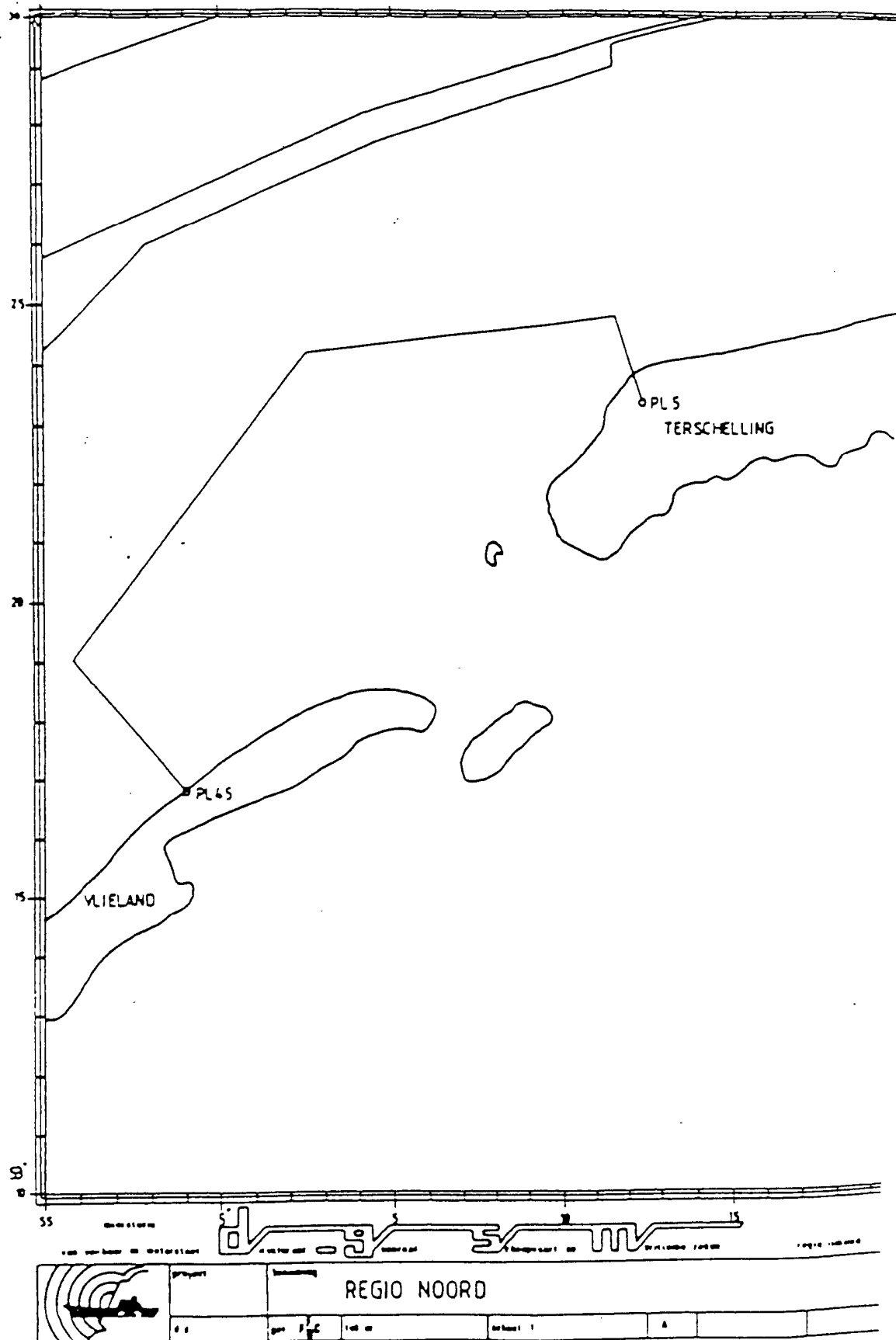
Algemene informatie kan eveneens telefonisch (05620-2341) bij de Verkeerscentrale 'Brandaris' worden ingewonnen.

6. Regeling loodsaanvragen.

De bevestiging van de ETA-melding ter verkrijging van een loods kan binnen een afstand van 20 zeemijl van de Stortemelk-boei via marifoonkanaal 2 worden gericht aan 'Harlingen Pilot'. De ETD-melding voor de afvaart vanuit Harlingen, Terschelling, Kornwerderzand en redes. kan eveneens via Marifoonkanaal 2 worden gericht aan 'Harlingen Pilot' met inachtneming van en vooraanmeldingstijd van 2 uren

Biilage C 32





BIJLAGE C 33 - AANGRENZENDE (M)RCC'S

BELGIË

MRCC Oostende

Adres: Sir Winston Churchillkaai 1
8400 OOSTENDE
BELGIE

RCC BRUSSEL

Adres: Search and Rescue Coordination Centre Belgian Air Force
Canac Mil
Jozef Gorislaan
B- 1820 STEENAKKERZEEL
BELGIE

DENEMARKEN

MRCC AARHUS

Adres: P.O.Box 1483
DK-8220 BRABAN
AARHUS
DENMARK

DUITSLAND

MRCC BREMEN

Adres: D G z R S
Werderstrasse 2
D-28199 BREMEN
GERMANY

RCC GLUECKSBURG

Adres: Uferstrasse
:
Postfach 1163
D-24956 GLUECKSBURG
GERMANY

RCC MUNSTER

Adres: SAR-Leitstelle Luftwaffe
POSFACH 4820
48027 MUNSTER
GERMANY

ENGELAND

ARCC KINLOSS

Adres: Aeronautical Rescue Coordination Centre Kinloss
Royal Air Force Kinloss
FORRES MORAYSHIRE
1V36 OUH
UNITED KINGDOM

Adres: HM Coastguard
4th Floor, Havenbridge House
North Quay
GREAT YARMOUTH, NORFOLK
NR30 1HZ
UNITED KINGDOM

BIJLAGE C 34 - SAMENWERKINGSOVEREENKOMST KUSTWACHTCENTRUM EN
NOGEPA

**Samenwerkings Overeenkomst
tussen de
Operators van de Nederlandse Olie- en Gasindustrie
en het
Kustwachtcentrum (KWC)
betreffende gebruik en inzet van de
Offshore SAR Helikopter
(J-SAR)**

Den Haag, 3 december 2003

Samenwerkings overeenkomst tussen de Operators van de Nederlandse Olie- en Gas Industrie en het Kustwachtcentrum

Ondergetekenden:

- BP Nederland Energie BV Bezuidenhoutseweg 74, 2595 AN Den Haag,
- Eni Nederland BV Kruisweg 795, 2132 NG Hoofddorp,
- GDF Production Nederland BV Eleanor Rooseveltlaan 3, 2719 AB Zoetermeer,
- Nederlandse Aardolie Maatschappij BV Schepersmaat 2, 9405 TA Assen,
- TOTAL E&P NEDERLAND BV Bordewijklaan 18, 2591 XR Den Haag,
- Unocal Netherlands BV Appelgaarde 4, 2272 TK Voorburg,
- Petro-Canada Netherlands BV Binckhorstlaan 410, 2516 BL Den Haag,
- Wintershall Noordzee BV Eisenhowerlaan 142-146, 2517 KN Den Haag,

hierna te noemen “*OPERATORS*”.

en

Kapitein ter Zee R. van der Woude, Directeur Kustwacht te Den Helder, handelend ingevolge artikel 9 van de regeling inzake de SAR-dienst 1994 en artikel 5 lid 8 van de overeenkomst voor de kustwacht 1995,

hierna te noemen: “DKW” (Directeur Kustwacht).

Zijn als volgt overeengekomen:

1 Uitgangspunt

De *OPERATORS* hebben door een overeenkomst ("*Commercial Helicopter Search and Rescue Services in The Netherlands*") gedateerd 12 november 2003 met *Bristow Helicopters Limited* de beschikking over een Offshore SAR Helikopter (J-SAR).

De J-SAR zal worden ingezet op aangeven en onder de operationele leiding van de DKW voor de onder artikel 3 gespecificeerde taken.

2 Betrokken diensten

Het Kustwachtcentrum (KWC) heeft als commandocentrum de operationele leiding over alle bij de uitvoering van Kustwachttaken betrokken operationele middelen. De uitvoering van Kustwachttaken geschiedt onder de operationele leiding van de DKW, die daarmee is belast namens de Commandant der Zeemacht Nederland (CZMNED). Het KWC fungeert als het nationale maritieme en aëronautische Reddings Coördinatie Centrum –*Joint Rescue Co-ordination Centre*- (JRCC).

3 Taakuitvoering

Vanaf 17 november 2003 is de J-SAR beschikbaar voor de uitvoering van :

- 1) SAR acties en Medevac's, beide gerelateerd aan de Nederlandse Olie- en Gasindustrie (inclusief alle daarmee verbandhoudende activiteiten),
- 2) Levensbedreigende omstandigheden, niet gerelateerd aan de Nederlandse Olie- en Gasindustrie, waarbij de inzet van de J-SAR noodzakelijk geacht wordt ter aanvulling op de beschikbare SAR capaciteit van de Lynx, dit ter beoordeling van DKW. Hierbij zal, indien van toepassing, prioriteit gegeven worden aan de onder 1) genoemde SAR acties.

4 Procedure bij de inzet

Zodra er een situatie ontstaat waarbij, ter beoordeling van de *Duty Officer* (Chef van de Wacht) van het KWC, de J-SAR ingezet zal moeten worden voor één van de onder artikel 3 gespecificeerde taken, dan wordt deze ingezet conform de *Standard Operational Procedure* (SOP), overeengekomen tussen de Kustwacht en Bristow.

5 Operationeel toezicht

Het operationeel toezicht wordt gedaan door een J-SAR *Steering Committee*, bestaande uit vertegenwoordigers van de *OPERATORS* (2), de Kustwacht (1) en Bristow (1). De voorzitter van dit *Committee* is een vertegenwoordiger van een van de *OPERATORS*.

De DKW heeft de operationele leiding met betrekking tot de inzet van de J-SAR.

6 Melding- en rapportage verplichtingen

De *Duty officer* zal de voorzitter van het J-SAR *Steering Committee* per omgaande telefonisch informeren over de J-SAR inzet. *First impression reports* (FIR's) alsmede bijzonderheden en bemerkingen worden door Bristow ook ter kennisgave aan de voorzitter van het J-SAR *Steering committee* aangeboden.

Naast de directe informatie zal de DKW per kwartaal aan de *OPERATORS* rapporteren over de door de J-SAR gerealiseerde inzet middels de Kustwacht kwartaalrapportages en jaaroverzichten.

De rapportage van de DKW zal behalve de feitelijke informatie met betrekking tot de inzet ook de specifieke reden voor het inzetten van de J-SAR bevatten.

DKW en de *OPERATORS* houden elkaar geïnformeerd over problemen en/of bijzonderheden met betrekking tot de inzet van de J-SAR door middel van het J-SAR *Steering Committee*.

7 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van betrokkenen is geregeld middels de *Standaard Operational Procedure* (SOP), tussen *Bristow Helicopters Limited* en het KWC.

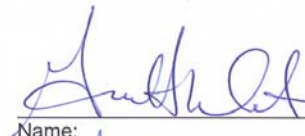
8 Duur van de overeenkomst

Onderhavige overeenkomst wordt aangegaan voor onbepaalde tijd. De *OPERATORS* als groep, en niet individueel, en DKW kunnen de overeenkomst schriftelijk opzeggen met in acht neming van een termijn van ten minste drie maanden.

9 Ondertekening

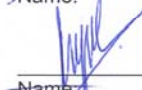
Aldus in negenvoud opgemaakt,

BP NEDERLAND ENERGIE BV



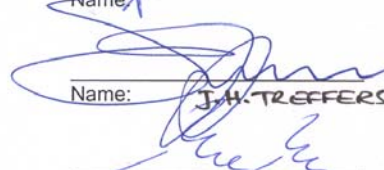
Name:

ENI NEDERLAND BV



Name:

GDF PRODUCTION NEDERLAND BV



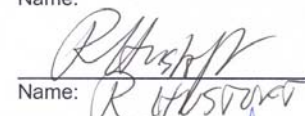
Name:

J.H. TREFFERS

NEDERLANDSE AARDOLIE MAATSCHAPPIJ BV

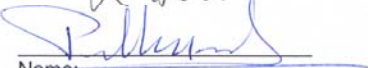
Name:

PETRO-CANADA NETHERLANDS BV



Name:

TOTAL E&P NEDERLAND BV



Name:

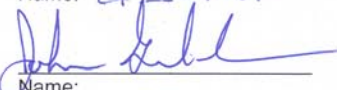
UNOCAL NETHERLANDS BV



Name:

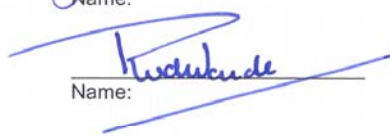
G. Schuur

WINTERSHALL NOORDZEE BV



Name:

DIRECTEUR KUSTWACHT



Name:

Den Haag, 3 december 2003

Samenwerkings Overeenkomst
NL Olie- en Gasindustrie - Kustwachtcentrum

6 

BIJLAGE C 35 - PROTOCOL
HELIKOPTER INZET DOOR DE RMD
VAN DE KNRM

Indicatie:

Levensbedreigende situatie of verhoogde kans op blijvende invaliditeit bij andere wijze van transport. In eerste plaats bedoeld om meer adequate zorg aan boord te krijgen, in tweede plaats geïndiceerd indien snelle afvoer naar een ziekenhuis gewenst is. Dit moeten afzonderlijke beslis momenten zijn. Elke vorm van patiënten overname heeft zijn specifieke risico's. Patiënten moeten in een ruimte blijven waar onderzoek en stabilisatie mogelijk is; niet alvast aan dek klaar staan! De SAR-arts moet zelf een inschatting ter plaatse kunnen maken of, en zo ja, hoe hij de patiënt gaat vervoeren en eventueel verder stabiliseert. Informeer de kapitein over de gang van zaken.

1. Overleg Kustwacht:

Nadat de RMD-arts een voorlopige indicatie voor helikopter inzet stelt op grond van bovenstaande criteria neemt hij/zij contact op met het Kustwachtcentrum voor nader overleg. Vooral ook ten aanzien van technische aspecten als o.a. golfhoogte, windsnelheid alternatieve vervoersmogelijkheden (snelle boot versus heli), etc.

2a. Voor Nederland:

Overleg met SAR-arts Koninklijke Marine over indicatiestelling. Bij voorkeur heeft dit overleg plaats voor er daadwerkelijk SAR-alarm gemaakt wordt door de Kustwacht. De SAR-arts beslist omtrent de indicatie van de helikopter. De dienstdoende SAR-arts en/of de RMD arts overlegt zonodig met senior marine arts. Gedurende de gehele week is de dienstdoende SAR-arts 24uur per dag bereikbaar via de

ziekenboeg van MVKK. Bij gesloten veld/afwezigheid via de Operatie-Officier MVKK.

2b. Voor niet Nederland:

Direct met Kustwacht regelen. Deze neemt contact op met betreffende (M)RCC. Overleg met vliegmedisch arts is altijd mogelijk bij onzekerheid omtrent risico en indicatie van luchttransport. (bijvoorbeeld bij epileptische patiënt). Via de ziekenboeg MVKK is het altijd mogelijk contact op te nemen met een vliegerarts.

3. Operationele aspecten:

Het Kustwachtcentrum verzoekt SAR alarm (zie boven), zowel binnen als buiten Nederland.

Buiten Nederland zo volledig mogelijke info aan Kustwacht geven ook betreffende medische gegevens dit voor overleg elders.

4. Vervolg en feedback:

Follow-up afspraak maken met Kustwacht en wanneer met de KM gevlogen wordt, met KM arts over feedback. Bij meer slachtoffers die aangevoerd gaan worden moet altijd de Regionale Alarmcentrale ingeschakeld worden zodat deze een eventueel gewondenspreidingsplan kan opzetten. Dit inlichten moet voor de daadwerkelijke aanlanding plaatsgevonden hebben. De SAR-arts in de helikopter geeft aan de Kustwacht door naar welk ziekenhuis hij de patiënt(en) bij voorkeur afvoert, met een kort resumé van de status van de patiënt(en). De Kustwacht stelt, eventueel via de betreffende CPA, het voorkeursziekenhuis van de komst op de hoogte en koppelt in geval van niet beschikbaar zijn van het betreffende ziekenhuis, terug naar de helikopter waarbij alternatieven worden gegeven.

Maart

2003

Bijlage C 36 - GRIP
GECOÖRDINEERDE REGIONALE
INCIDENTEN
BESTRIJDINGSPROCEDURE¹⁴

1 Inleiding

De rampenbestrijdingsorganisatie heeft een multidisciplinair karakter; verschillende diensten moeten met elkaar samenwerken. Crisismanagement bestaat uit risicobeheersing (pro-actie/preventie), crisisbeheersing (preparatie/respons) en nazorg. Vooral in de responsfase op acute crises, in welke verschijningsvorm dan ook, wordt een beroep gedaan op het adequaat verbinden van besturende processen op bestuurlijk, strategisch, tactisch en operationeel niveau (ketenoriëntatie).

Die noodzakelijke verbinding vertaalt zich in organieke verschijningsvormen op bestuurlijk/strategisch, strategisch/tactisch en tactisch/operationeel niveau. De GRIP is daar een goed voorbeeld van. De vigerende GRIP-regelingen zijn veelal gebaseerd op het model van de regio Rotterdam-Rijnmond, maar kennen binnen regionale vertalingen grote verschillen in naamgeving.

De door de Veiligheidskoepel en BZK gewenste uniformering van GRIP kan vanuit deze perceptie worden 'beperkt' tot het vertalen van besturende processen in eenduidige organieke en functionele structuren. Voor wat betreft de personele structuur gaat het om het nader benoemen van minimaal vereiste competenties voor 'GRIP-functionarissen'.

De burgemeester heeft het opperbevel over alle betrokken diensten in geval van een ramp of een zwaar ongeval in zijn gemeente. Tijdens rampen laat de burgemeester zich bijstaan door een gemeentelijke rampenstaf, aangeduid als het GBT, Gemeentelijk Beleidsteam. Wanneer meer gemeenten zijn betrokken, dient de Commissaris van de Koningin ervoor te zorgen dat het beleid van de gemeenten onderling op elkaar wordt afgestemd. De Commissaris laat zich bij staan door een provinciale staf: het Provinciale Coördinatie Centrum, PCC. In geval van een ramp of zwaar ongeval of ernstige vrees voor het ontstaan ervan, kan de minister van binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties op grond van de wet, "indien het algemeen belang zulks dringend vereist", de Commissarissen van de Koningin aanwijzingen geven over het door hen inzake de rampenbestrijding te voeren beleid, bestuurlijke coördinatie op landelijk niveau. De minister heeft voor de uitoefening van zijn taken tijdens de bestrijding van rampen het Nationaal Coördinatie Centrum, NCC, ter beschikking.

¹⁴ Tekst afkomstig uit Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding Ministerie van BZK en uit het referentiekader GRIP juli 2006 uitgegeven door de Veiligheidskoepel.

2. Operationele leiding

De leiding over de uitvoering van de rampenbestrijding berust bij de Operationeel Leider, OL. De OL heeft de bevoegdheid om in opdracht van de opperbevelhebber bindende aanwijzingen te geven aan commandanten en hoofden van diensten die samenwerken bij de rampbestrijding, zonder daarbij te treden in hun verantwoordelijkheden en uitvoeringsbevoegdheden. De OL geeft leiding aan het ROT, Regionaal Operationeel Team.

3. Procedure beschrijving

De beschreven procedure voorziet in verschillende opschalingstadia, ook wel coördinatiealarmen genoemd, : GRIP 1 tot en met 4. Elk coördinatiealarm heeft zijn eigen kenmerken en kent aan functionarissen en staven op strategisch, tactisch en operationeel niveau bijbehorende taken, bevoegdheden en feitelijke opschaling is een bestuurlijke verantwoordelijkheid en wordt vooral bepaald door de aard en omvang van het incident. De GRIP niveaus hoeven niet altijd opvolgend te zijn. Als de omvang van de ramp niet met zekerheid is vast te stellen of niet zeker is dat deze zich zal uitbreiden, is het wenselijk hoog op te schalen. Of als dit achteraf niet noodzakelijk blijkt te zijn af te schalen naar een lager niveau.

3.1 GRIP-1

Bij GRIP-1, bronbestrijding, wordt alleen op de plaats van het incident een operationele staf ingericht: het Commando Plaats Incident, CoPI. Dit team bestaat ten minste uit de leider CoPi en uit functionarissen die leiding geven aan operationele eenheden van de politie, GHOR en brandweer. Op verzoek van de leider CoPI kan het team worden aangevuld met

functionarissen die vanuit hun specialisme een toegevoegde waarde kunnen leveren aan het functioneren van het CoPI.

Op tactisch en strategisch niveau wordt géén staf ingericht.

3.2 GRIP-2

Bij GRIP-2, bron- en effectbestrijding, er naast het CoPI een Regionaal Operationeel Team (ROT) gevormd.

Op strategisch niveau wordt het Gemeentelijk BeleidsTeam. GBT ingericht.

3.3 GRIP-3 / GRIP-4

Bij GRIP-3, bedreiging van het welzijn van (grote groepen van) de bevolking, wordt op strategisch niveau een regionaal beleidsteam ingericht onder voorzitterschap van de coördinerende bestuurder en bij GRIP-4, gemeentegrensoverschrijdend, eventueel schaarste, vindt verder opschaling plaats naar het provinciale en/of nationale niveau.

GRIP-niveau	Reikwijdte van het incident
GRIP 0/Routine	Normale dagelijkse werkzaamheden van de operationele diensten
GRIP 1	Bronbestrijding
GRIP 2	Bron- en effectbestrijding
GRIP 3	Bedreiging van het welzijn van (grote groepen van) de bevolking
GRIP 4	Gemeentegrensoverschrijdend, eventueel schaarste

Bijlage C 37 - HELIKOPTER AANLANDINGSPLAATSEN

Navolgende helikopterlandingsplaatsen zijn tot stand gekomen in overleg met de betreffende gemeente, de provincie en GHOR's. Het betreft locaties die de Kustwacht kan gebruiken om drenkelingen aan land te brengen, waarbij verdere zorg voor drenkelingen c.q. gewonden gewaarborgd is.

PROVINCIE GRONINGEN

Gemeente / Plaats cq nabij	Benaming locatie	Geografische positie	Bijzonderheden
Noord-Oost van Zoutkamp (gemeente De Marne)	Willem Lodewijk van Nassau Kazerne	53-21,7 N 006-16,56 E	Officiële Helispot, gelegen aan de N361 richting Groningen. Verlicht
Delfzijl (gemeente Delfzijl)	Handelskade (haven)	53-19,6 N 006-56,7 E	"H" te prepareren aan einde pier (nabij rotonde). Goed af te zetten; goede aanrijroutes richting ziekenhuis Delfzijl en UMCG (Groningen). Verlicht, geen accommodatie
Eemshaven (gemeente Eems-mond)	Eemshaven	53-26,8 N 006-49,1 E	"H" te prepareren op parkeerplaats bij drijvende steiger Emmahaven. Goed af te zetten; goede aanrijroutes richting UMCG (Groningen). Vooral geschikt bij grootschalige gemengde opvang: drenkelingen per boot en per helikopter

Navolgende locaties duidelijk minder geschikt, maar in uiterste gevallen bruikbaar:

Nieuweschans (gemeente Reiderland)	Poort van Groningen (grensovergang) Eigenaar: RWS	53-10,6 N 007-11,43 E	Vangrail in de middenberm, keren van ambulances moeilijk, maar afslagen in snelweg zijn nabij. Verlicht. Levert wel veiligheidsproblemen op i.v.m. landen naast A7
Warffum (gemeente Eems-mond)	Gemeentelijk sportveld Warffum	53-23,5 N 006-33,51 E	Gelegen nabij de N363 aan de Westervalge (> UMCG Groningen). Verlicht
Roodeschool (gemeente Eems-mond)	Gemeentelijk sportveld Roodeschool	53-25,0 N 006-45,7 E	Gelegen nabij de Eemshavenweg > UMCG (Groningen), N33 > Delfzicht ziekenhuis Delfzijl. Verlicht
Delfzijl (gemeente Delfzijl)	Gemeentelijk sportveld Tuikwerd	53-20,52N 006-54,01 E	Gelegen aan Zwet, goede aansluiting richting Delfzicht ziekenhuis. Verlicht + accommodatie
Nieuweschans (gemeente Reiderland)	Sportveld Nieuweschans (part. eigendom) <u>Beheerder:</u> G. Smook, Tel. 0597 - 521917	53-11,3 N 007-12,6 E	Gelegen Noordzijde Nieuweschans, nabij A7 > St. Lucas-ziekenhuis Winschoten. Verlicht

**HELIKOPTER AANLANDINGSPLAATSEN
PROVINCIE FRYSLÂN**

Gemeente/ plaats cq nabij	Geografische omschrijving	Geografische positie	Bijzonderheden/ opmerkingen
Harlingen (Gem Harlingen)	Sportveld Voetbal (Zuidkant stad)	53-09.8 NE005-26.2	Middelste van drie sport-velden. Omringd door lage bomen. Noord en West zijde 2x lichtmast.
Holwerd (Gem Dongeradeel)	Sportveld, Voetbal	N53-22.2 005 54.4 E	Sportveld naast sporthal, omringd door lage bomen. 100m Z/W van veld onverlichte GSM mast.

PROVINCIE NOORD-HOLLAND

Gemeente/ plaats c.q. nabij	Geografische omschrijving	Geografische positie	Byzonderheden
TEXEL	Vliegveld Texel	53-06.55 N 004-50.01 E	3.5NM NNE from Den Burg
Den Helder	Luchthaven Den Helder Marine vliegveld De Kooy	52-55.3 N 004-46.5 E	
Callantsoog	Sportpark Voetbalvereniging Callantsoog	52-50.4N 004-42 E	Denneweg 2A
Bergen	Sportterrein Oudtburg cq. sporthal deBeek	52-40.6 N 004-42.4 E	Molenweidje 2
Castricum	Sportpark Wouterland	52-33.7 N 004-39.8 E	Castricumse Rugbyclub
Wijk aan Zee	Strandopgang Relweg (Heliomare)	52-30 N 004-35.6 E	Tussen strandpaal 51 en 52
Wijk aan Zee	Strandopgang Noordpier	52-29.6 N 004-35.2 E	Tussen strandpaal 51 en 52
IJmuiden	Kop van de haven	52-27.8 N 004-35 E	Nabij Felison terminal
IJMUIDEN	Strandopgang Reddingsbrigade Seaport Marina	52-27.3 N 004-33.5 E	Seaport Marina
IJmuiden	La Maranda	52-26.8 N 004-33.8 E	IJmuiderslag 100
BLOEMENDAAL	Parnassia	52-25.1N 004-33.2 E	
Bloemendaal/ Zandvoort	Boulevard	52-23.7 N 004-32.2 E	Tussen paal 63 en 64
Zandvoort	Race Circuit	52-23.2 N 004-32.7 E	Circuit park Zandvoort
Zandvoort	Zuid boulevard	52-23 N 004-31.9 E	Nabij paal 65

**HELIKOPTER AANLANDINGSPLAATSEN
PROVINCIE ZUID-HOLLAND**

Gemeente c.q. plaats cq nabij	Benaming locatie	Geografische positie	Bijzonderheden
Noordwijk	Ronding bij zuid-punt KA-boulevard		Alleen kleine heli's i.v.m. lantaarnpalen en het beeld
	Gat van Palace		Vrijwel altijd bruikbaar. Permanente vlaggenmasten rond terrein
	Parkeerterrein Wantveld		In zomerperiode absoluut onbruikbaar i.v.m. geparkeerde auto's
	Begin fietspad van Noordwijk naar Zandvoort, hoek Bosweg – Oranje Nassau straat		Landingplaats niet geheel egaal
	Parkeerterrein en toegangsweg Langevelderslag		In de zomer moeilijk bruikbaar vanwege grote drukte
Gemeente Goedereede, Ouddorp	Brouwersdam	51-46,3 N 003-51,7 E	
	Flaauwe Werk	51-49,4 N 003-54,0 E	
Gemeente Oostflakkee	Eind van de Smissendijk te Oude Tonge	51-40,6 N 004-12,3 E	Op het strandje
	Galathese haven aan het eind van de Mariadijk	51-39,7 N 004-19,0 E	
	Eind van de Steigerdijk te Ooltgensplaat	51-41,0 N 004-21,8 E	Op het strandje
	Carpoolplaats Langeweg / Schaapsweg te Ooltgensplaat	51-41,7 N 004-17,7 E	

Gemeente / plaats cq nabij	Benaming lokatie	Geografische positie	Bijzonderheden
Gemeente Oostflakkee	Kade in Den Bommel	51-43,15 N 004-17,0 E	
Hellevoetsluis	Parkeerplaats aan de Oever	51-50,6 N 004-04,4 E	
	Strand nabij restaurant Shamrock-Inn	51-50,3 N 004-04,7 E	
	Parkeerplaats strandtent/disco De Quack	51-49,8 N 004-05,6 E	
	Parkeerplaats Heliushaven	51-49,4 N 004-07,1 E	
	Strook naast vuurtoren aan de Westkade	51-49,3 N 004-07,7 E	
	Parkeerplaats Zuidfront naast restaurant Aquarius	51-49,2 N 004-07,75 E	
	Parkeerplaats aan de Veerweg / Struytse Zeedijk	51-49,2 N 004-07,95 E	
	Parkeerplaats zijstraat Plattendijk	51-49,4 N 004-09,3 E	
Gemeente Korendijk	Oost van Hitsertse Kade	51-44,2 N 004-22,1 E	Dagrecreatie terrein
Gemeente Bernisse	Hoek Zeedijk / Eeweg	51-48,8 N 004-10,2 E	Zeedijk is polderweg van ca. 5 meter breed
	Hoek Zeedijk / Voorweg	51-48,5 N 004-10,8 E	Zeedijk is polderweg van ca. 5 meter breed
	Bernisse Spuidijk	51-48,5 N 004-17,6 E	
	Hoek Bernisse Spuidijk / Schuddebeursedijk	51-48,6 N 004-18,2 E	
Gemeente Cromstrijen, Numansdorp	Juist oost van de Haringvlietbrug, westelijk van de Veerweg	51-43,25 N 004-24,8 E	
	Oost van de Veerweg	51-43,2 N 004-25,2 E	
	Aan het eind van de Havenkade	51-43,05 N 004-26,08 E	
	Recreatiepark Numansgors	51-42,9 N 004-26,7 E	
Gemeente / plaats cq nabij	Benaming lokatie	Geografische Positie	Bijzonderheden

Bijlage C 37

Gemeente Dirksland	Haventerrein Herkingen (t.b.v. Grevelingen)	51-42,5 N 004-05,0 E	
<i>Vervolg:</i> Gemeente Dirksland	(zuidelijk)Havenhoofd Middelharnis (t.b.v. Haringvliet)	51-46,3 N 004-11,6 E	
Gemeente Strijen	Johannapolder	51-42,9 N 004-32,2 E	Betonnen plaat +/- 30 x 30 mtr.
	Nabij Uitzichttoren	51-43,4 N 004-37,0 E	Betonnen plaat +/- 30 x 30 mtr.
Maassluis	Voetbalvelden Excelsior - M Lavendelstraat 1	51-55,6 N 004-15,5 E	4 voetbalvelden + faciliteiten nabij A20

PROVINCIE ZEELAND

Gemeente / plaats cq nabij	Benaming Locatie	Geografische positie	Bijzonderheden
Vlissingen	Voetbalveld Sportpark Bonedijke	51-27,5N 003-33,6E (Hydrografische kaart kust en binnenwateren 1803)	NW van locatie staan 5 grote flatgebouwen. Bij een landing regelt de brandweer extra lichtmasten. Dus van te voren bij Rac Vlissingen regelen.
Vlissingen	Koninklijke Schelde Commandoweg (Parkeerterrein)	51-28N 003-35,4E	Naast het SCC
Arnhemuiden	Vliegveld Midden-Zeeland	51-30.8N 003-33,6E	Groene landingsbaan, in geval van slechte baan; verharde landingsplaats naast toren.VFR-veld, geen baanverlichting. Max. 400 heli landingen p/jaar Openingstijd: 09-20hrs met restrictie zonsopkomst< >zonsondergang
Vlissingen	Trainingscentrum Stadsgewestelijke Brandweer. Oosterhavenweg 24	51-28.2N 003-37.2E	Tegenover de veerboot Vlis> Breskens. = oostzijde Buitenhaven Vlissingen. Tussen: 7 windmolens en Buitenhaven Officiële H-landingsplaats
Vlissingen	Marine Kazerne Oosterhavenweg 10	200 meter naast de Brandweer (zie hierboven)	Herkenbaar aan marine vlaggenmast. Faciliteiten voor 1 ^e opvang aanwezig

Bijlage C 38 - OFFSHORE refuel en medische faciliteiten

Company	Offshore Platforms	Remarks	Re-fueling facilities	Sickbay and Medic
Chevron	A12CPP		Yes	Yes
	Q1 Helder		Yes	Yes
GdF	D15-A		Yes	
	G17-A		Yes	
	K12-B		Yes	Yes
	L10-A		Yes	Yes
NAM	AWG		Yes	
	F3		Yes	Yes
	K8FA-1			Yes
	K14 FA	alleen op compressie platform. <u>Niet</u> mogelijk bij oostenwind	Yes	Yes
	L9 FF		Yes	Yes
	Seafox 4		Yes	Yes
	Smit Kamara			Yes
Petro-Canada	F2-A Hanze		Yes	Yes
	P11-B De Ruyter			Yes
TAQA	P15C			Yes
Total	L7Q		Yes	Yes
	Seafox 2		Yes	Yes
Venture	J6A		Yes	Yes
Wintershall	L8P4		Yes	
	A6A		Yes	
	F16A		Yes	
Rigs			Normally all rigs	Normally all rigs

Bijlage C 39 - BERGINGS- EN SLEEPDIENST THEUNISSE DINTELSAS

Naam:	Hellegat	
Roepnaam:	PD2225	
MMSI nr.:	244020056	
Lengte:	9,10 meter	
Breedte:	3,24 meter	
Diepgang:	0,60 meter	
Voortstuwing:	2 x Yanmar Diesel 6LP-STE met 2 x Hamilton Jet HJ213, goed voor 630 PK	
Navigatieapparatuur:	1 daglichtradar, DGPS, echolood, VHF richtingzoeker	
Comm's aparatuur:	2 x VHF (1 x met ATIS en DSC), Mobilfoon, GSM	
Bemannig:	2 (+ eventueel 2 brandweerlieden met 250 kg materiaal)	
Capaciteit:	26 drenkelingen	
SAR uitrusting:	Brancard, verbandkoffer, kleine bergingspomp, kleine bluspomp, olieabsorberende worsten.	

Naam:	Furie-3		
Roepnaam:	PE3325		
Lengte:	22,40 meter		
Breedte:	7,10 meter		
Diepgang:	2,20 meter		
Voortstuwing:	4 x DAF Diesel DKS1160 300 PK		
Snelheid:	12 kts		
Navigatieapparatuur:	2 x radar, GPS, DGPS, VHF richtingzoeker, echolood		
Comm's apparatuur:	2 x marifoon, DSC, portofoons, GSM, NAVTEX		
SAR uitrusting:	Averijpomp 600 M ³ bij 0.5 bar Averijpomp 300 M ³ bij 0,5 bar Balastpomp 80 ton/uur bij 0.5 bar Brandbestrijding/bluspomp achter 80 ton/uur bij 17.5 bar Brandbestrijding/bluspomp achter 80 ton/uur bij 5 bar Prewettpomp 35 ton/uur achter bij 12 bar Brandbestrijding/bluspomp voor 80 ton/uur bij 10 bar Brandbestrijding/bluspomp voor 35 ton/uur bij 16 bar Sleepmateriaal Reddingsmateriaal (boeien, reddingsvesten, werplijnen, bijboot, buitenboordladders) Zoeklicht		