

## Beleidsbrief maritieme noodhulp

Veld	Invulling	Toelichting
ID:	30	
Titel:	Beleidsbrief maritieme noodhulp	
Type:	Beleid	
Dekking:	Nationaal	
Officiële naam:	Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2021-2025	
Verwijzing:	<a href="#">Tekst van de Beleidsbrief</a>	
Begin-/eindjaar:	Datum aanname: 28 juni 2021 Eindjaar: 2025	
Verantwoordelijke minister:	Minister van I&W	
Status:	Vigerend	
Toepassingsgebied:	Territoriale zee, EEZ	
Kruisverwijzing:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wet voorkoming verontreiniging door schepen</li> <li>• Scheepvaartverkeerswet</li> <li>• Wrakkenwet</li> <li>• <i>Besluit van 27 februari 1996, houdende vaststelling van aanvullende bepalingen voor de scheepvaart in de territoriale zee (Scheepvaartreglement territoriale zee)</i></li> <li>• <i>Regeling inzake de SAR-dienst 1994</i></li> <li>• <i>Richtlijn 92/29/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen</i></li> </ul>	
Uitvoerende wetgeving:		
Trefwoorden:	Incidenten	

### Essentie:

De Beleidsbrief maritieme noodhulp, die vervat is in een brief van de Minister van I&W van 28 juni 2021 (Kamerstuk 30490, nr. 38), is een vervolg op de Nota maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2010-2015 en de Beleidsbrief maritieme noodhulp 2016-2020. De Beleidsbrief geeft aan dat de Noordzee een van de drukst bevaren zeeën ter wereld is en dat er daarnaast ook andere activiteiten plaatsvinden. Naar verwachting zal het gebruik van de Noordzee de komende jaren blijven veranderen en intensiveren. De belangrijkste verandering is de grote toename van de opwekking van duurzame energie door de aanleg van grootschalige windenergieparken. Met deze ontwikkeling is bij de vaststelling van de vraag naar noodhulp rekening gehouden.

Het geografisch werkgebied voor de afhandeling van maritieme ongevallen omvat de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse exclusieve economische zone en de luchtgebieden daarboven. Indien nodig kan, in overeenstemming met betrokken diensten en bestaande internationale afspraken, het werkgebied zich uitstrekken buiten de hiervoor genoemde gebieden.

De Beleidsbrief bevat beleidsdoelstellingen voor een aantal specifieke aspecten van de noodhulp en geeft hierbij ook aan welke uitgangspunten in aanmerking zijn genomen en wat dit betekent voor de betrokkenheid van de overheid. Concreet gaat het om de volgende onderwerpen:

- Het opsporen en redden van mensen in nood (SAR)

De beleidsdoelstelling bij SAR is het 24 uur per dag, 7 dagen per week, 365 dagen per jaar in het werkgebied garanderen dat er een adequate SAR-dienst is. Uitgangspunt van het beleid is de eigen verantwoordelijkheid van de betrokkenen. De omringende scheepvaart is verplicht bij een oproep door de bemanning of de Kustwacht hulp te bieden. Deze uitgangspunten gelden internationaal en zijn in verdragen vastgelegd. De aangeboden overheidsdiensten zijn aanvullend ten opzichte van de eigen verantwoordelijkheid van de scheepvaart, luchtvaart of andere activiteit. De Kustwacht is aangewezen als reddingcoördinatiecentrum (RCC), voor zowel de maritieme als de aeronautische hulpverlening (Joint RCC). De beleidsbrief formuleert specifieke zorgnormen voor helikopterinzet, spoedeisende medische hulp en schepen

- De inzet bij brand aan boord van schepen

De beleidsdoelstelling is erop gericht dat de scheepvaart volgens internationale regels zelfvoorzienend is voor brandbestrijding aan boord. Voor aanvullende hulp zijn professionele bergers beschikbaar. Een aanvullend gespecialiseerd brandweerteam is op de Noordzee inzetbaar voor brand aan boord van passagiersschepen.

- Het bestrijden van rampen en incidenten

De beleidsdoelstelling is het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van ongevallen op de Noordzee die uitstralen naar de Nederlandse kust, territoriale zee en exclusieve economische zone. De zorgnorm houdt in dat binnen drie dagen 15.000 m<sup>3</sup> olie opgeruimd moet kunnen worden. Er wordt periodiek getoetst of de oliebestrijdingscapaciteit voldoende is.

- Het bieden van noodstepphulp

Het bieden van noodstepphulp dient de voorkoming of het bestrijden van rampen en incidenten. Het bieden van noodstepphulp in de vorm van een Emergency Response Towing Vessel (ERTV) geeft de mogelijkheid om de drijftrichting en snelheid van een schip in nood of een object te wijzigen om een aandrijving met een bouwwerk in zee of een stranding te voorkomen. Ook na een aanvaring of aandrijving kan een ERTV worden ingezet om de gevolgen van het incident voor mens, milieu en materieel zoveel mogelijk te beperken.

De overheid acht het bieden van hulp aan drijvende schepen ter bescherming van een mijnbouwinstallatie of windturbine primair een taak voor de scheepseigenaar, maar zal additionele hulp bieden indien de eigenaar niet tijdig kan handelen. De beleidsnota specificeert de ERTV capaciteit/zorgnorm voor de ERTV Noord, Midden en Zuid, waarbij met name in de laatste twee gebieden rekening is gehouden met nabijheid van scheepvaartroutes en windparken.

- Het regelen van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer

De beleidsdoelstelling is te voldoen aan de internationale eisen aangaande de ontvangst en afhandeling van berichten die behoren tot het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer voor de aan Nederland toegewezen gebieden.

- Het verstrekken van radiomedische adviezen

De beleidsdoelstelling is dat de overheid zorgt voor 24/7 gratis radiomedische hulp aan zeevarenden. Dit geldt zowel voor Nederlandse zeevarenden wereldwijd als voor buitenlandse zeevarenden in het Nederlandse verantwoordelijkheidsgebied. De zorgnorm is dat zo snel mogelijk, maar uiterlijk binnen tien minuten contact gelegd wordt met een arts van de Radio Medische Dienst (RMD).

- Het aanwijzen van Places of Refuge (PoR)

Places of Refuge (PoR) zijn beschutte plaatsen waar incidentschepen kunnen verblijven in afwachting van verdere ontwikkelingen. Een verzoek tot opvang van een schip in nood wordt per geval beoordeeld en daarbij wordt ook gekeken welke haven daarvoor het meest geschikt is. Alle Nederlandse zeehavens zijn daarbij als potentiële vluchthaven aangemerkt.