

# Bestuurlijke Netwerkkarten Crisisbeheersing

## Netwerkkart 4 Noordzee en zeescheepvaart



## 4 Noordzee en zeescheepvaart

Februari 2021

Crisistypen	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Scheepvaartongeval</li><li>&gt; In zee neergestort luchtvaartuig</li><li>&gt; Ongeval met mijnbouwinstallatie en buisleiding</li><li>&gt; Gevolgen van een ongeval voor milieu, visserij, scheepvaartverkeer en evt. gezondheid kustbevolking, zeeeringen/andere waterstaatswerken, toerisme</li><li>&gt; Verontreiniging als gevolg van ongeoorloofde lozing</li><li>&gt; Kustverontreiniging</li><li>&gt; Ongeregeldheden op zee</li><li>&gt; Schaarste aan vervoerscapaciteit</li><li>&gt; Andere crises die verkeersmaatregelen of andere maatregelen vereisen (zoals een terroristische dreiging)</li><li>&gt; Infectieziekten op schepen en in havens</li></ul>
Bevoegd gezag	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Kapitein</li><li>&gt; Waterbeheerder tevens vaarwegbeheerder, nautisch beheerder</li><li>&gt; Minister van IenW</li><li>&gt; Rijksheren namens de minister van IenW</li><li>&gt; Burgemeester of voorzitter veiligheidsregio: in havens en bij gevolgen ongeval voor landzijde</li><li>&gt; Opsporing en redding/<i>search and rescue</i>: Kustwacht</li><li>&gt; Minister van EZK (mijnbouw)</li><li>&gt; Minister van LNV en minister van IenW (visserij)</li></ul>
Soorten maatregelen	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Eigen maatregelen kapitein en eigenaar/beheerder</li><li>&gt; Rampen- en incidentenbestrijding op zee</li><li>&gt; Opsporing en redding (<i>search and rescue</i>) en aeronautische opsporing en redding</li><li>&gt; Maatregelen in het geval van gevolgen voor landzijde, in het bijzonder opvang slachtoffers</li><li>&gt; Scheepvaartverkeersmaatregelen</li><li>&gt; Vaarverbod</li><li>&gt; Maatregelen bij een verontreiniging: water, waterbodem en kust</li><li>&gt; Maatregelen bij een obstakel in de vaarweg</li><li>&gt; Maatregelen ten aanzien van de visserij bij een verontreiniging</li><li>&gt; Maatregelen ten aanzien van <i>offshore</i> mijnbouw-installaties en buisleidingen</li><li>&gt; Maatregelen bij ongeregelheden op zee</li><li>&gt; Maatregelen ten aanzien van havens, waaronder toelating en havenbeveiliging</li><li>&gt; Maatregelen tegen infectieziekten</li><li>&gt; Vervoersnoodmaatregelen</li></ul>

## Zeegebieden

- > Voor de rampenbestrijding op zee is van belang het onderscheid tussen de territoriale zee, de exclusieve economische zone en de volle zee.
- > De territoriale zee heeft een breedte van 12 zeemijlen (ruim 22 km), gerekend vanaf de kust. Een kuststaat is hier volledig soeverein met dien verstande dat die soevereiniteit is beperkt door het recht op onschuldige doorvaart van buitenlandse schepen ('schepen onder vreemde vlag').
- > Is er sprake van een ongeval of overtreding, dan kan een kuststaat tegen een buitenlands schip optreden, aangezien er dan niet meer sprake is van onschuldige doorvaart. Staatsschepen en staatsluchtvaartuigen vormen daar een uitzondering op, zie hierna.
- > De exclusieve economische zone (EEZ) is een gebied voorbij de territoriale zee tot een afstand van maximaal 200 zeemijlen uit de kust of tot de grens met naburige EEZ's. De kuststaat voert in dat gebied functioneel bestuur, dat wil zeggen gezag op een beperkt aantal terreinen zoals de opsporing en winning van natuurlijke rijkdommen en de voorkoming en bestrijding van verontreinigingen. Dit heeft tot gevolg dat verschillende maatregelen krachtens de Wet bestrijding maritieme ongevallen alleen mogelijk zijn tot aan de grens van de territoriale zee, niet in de Nederlandse EEZ. Optreden in de EEZ is beperkt tot de bestrijding van (dreigende) verontreinigingen (naast opsporing en redding, zie hierna).
- > Optreden in de EEZ van buurlanden is bij een (dreigende) verontreiniging in bepaalde omstandigheden ook mogelijk: bijvoorbeeld indien een ongeval op zee dat niet bedreigend is voor de belangen van dat land, maar wel bedreigend is voor de Caribische Nederlandse kust of daarmee samenhangende belangen door de heersende richting van wind of stroming.
- > Kenmerkend voor de volle zee is de afwezigheid van territoriaal gezag van een staat. Een schip op volle zee valt exclusief onder de jurisdictie van de vlaggenstaat: de Nederlandse overheid kan optreden tegen Nederlandse schepen op volle zee.
- > Het is evenwel ook mogelijk om op te treden bij (dreigende) verontreinigingen buiten de EEZ tegen buitenlandse schepen, echter alleen indien er gevaar is voor de kust of daarmee samenhangende belangen.
- > Er bestaan uitzonderingen op de hiervoor aangegeven jurisdictie van de kuststaat die inhouden dat in omstandigheden deze jurisdictie ruimer is. De regering acht het ook mogelijk om maatregelen te treffen krachtens ongeschreven volkenrecht in gevallen die buiten het bereik van de Wet bestrijding maritieme ongevallen liggen. Voorbeelden zijn:
  - optreden ten aanzien van buitenlandse schepen buiten de territoriale zee indien deze een ernstige belemmering voor de scheepvaart (dreigen te) veroorzaken (bijvoorbeeld in het gedeelte van de Eurogeul en de aanlooproute daarvan buiten de territoriale zee)
  - optreden ten aanzien van buitenlandse schepen buiten de territoriale zee indien deze ook buiten een veiligheidszone rond een installatie voor de winning of exploitatie van olie of gas een gevaar vormen voor de veiligheid van een installatie (bijvoorbeeld door een dreigende aanvaring).
- > Het zeegebied tot 1 kilometer buiten de kust is gemeentelijk/provinciaal ingedeeld. Het gezag van de minister van IenW krachtens de Wet bestrijding maritieme ongevallen heeft in dit gebied voorrang boven het gezag van de burgemeester of voorzitter veiligheidsregio krachtens de Gemeentewet en Wet veiligheidsregio's. NB Dit heeft geen betrekking op de Waddenzee, het IJsselmeergebied (inclusief randmeren) en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Stromen.

Voor de Waddenzee en IJsselmeergebied bestaan aparte coördinatieafspraken, zie de *Bestuurlijke Netwerkaart Binnenvaart*.

## Beheer

- > Ten aanzien van het beheer bestaat een onderscheid:
  - Waterbeheer is aan de orde bij een (dreigende) verontreiniging en verder (vaarwegbeheer, ook bakbeheer genoemd) bij het opruimen van obstakels en wrakken.
  - Nautisch beheer: het treffen van verkeersmaatregelen op het water kan aan de orde zijn bij een ongeval, bij een verontreiniging, bij ongeregelde heden of bij een terroristische aanslag (of bij een dreiging van deze incidenten/crises).

## Beheerders

- > Het nautisch beheer in de aanloopgebieden – routes naar en van havens – berust bij enkele kustdiensten van Rijkswaterstaat, bij twee gemeenten (Rotterdam, Den Haag) en bij de Koninklijke Marine.
- > Het nautisch beheer buiten de aanloopgebieden berust bij de directeur Kustwachtcentrum.
- > Het nautisch beheer in het Noordzeekanaalgebied wordt voor RWS uitgevoerd door het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.
- > In het Rijnmondgebied zijn de nautische beheerstaken door de minister van IenW en BenW Rotterdam opgedragen aan de havenmeester van Rotterdam.
- > Het nautisch beheer in het Scheldegebied wordt uitgeoefend door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (Nederland/RWS en Vlaanderen).
- > Het waterbeheer van de Noordzee, met inbegrip van vaarwegbeheer, ligt bij de minister van IenW (voor deze: RWS Zee en Delta).

## Minister van IenW en scheepvaartverkeer

- > De minister van IenW kan de toegang tot een gebied verbieden of beperken. Dit heeft geen betrekking op openbaar verkeer – daaraan moeten verkeers-aanwijzingen worden gegeven – tenzij de minister een veiligheidszone rondom een installatie heeft ingesteld (en tenzij de minister van EZK een veiligheidszone rondom een mijnbouwinstallatie heeft ingesteld).
- > Verdergaande maatregelen zijn mogelijk krachtens een noodbevoegdheid op grond waarvan de minister van IenW – in afwijking van de normale scheepvaartverkeers-wetgeving – alle maatregelen kan treffen die hij nodig acht in het belang van een ordelijk verloop van het scheepvaartverkeer. Dat omvat het geven van opdrachten aan beheerders.
- > De minister van IenW kan aanwijzingen (= bevelen) geven aan registerloodsen en aan de Nederlandse loodsenorganisatie en de regionale loodsenorganisaties.

## Rampen- en incidentenbestrijding op zee (inclusief 1-kilometerzone)

- > De kapitein of eigenaar (of iemand anders die het beheer over het schip voert) dient bij een ongeval zelf de nodige voorzieningen te treffen. Hier valt ook het sluiten van een bergingsovereenkomst onder.
- > Opsporing en redding (*search and rescue* – SAR) van in nood verkerende bemanningen en passagiers van schepen, mijnbouwinstallaties en luchtvaartuigen wordt uitgevoerd door het Kustwachtcentrum namens de minister van IenW of – in gemeentelijk ingedeeld gebied – onder het gezag van de burgemeester in kwestie.
- > Maritieme SAR bestrijkt de territoriale zee (inclusief aanloopgebieden) en de EEZ, de Waddenzee, het IJsselmeergebied (inclusief randmeren) en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Stroom.
- > Het gebied voor aeronautische SAR valt daar (nog) niet mee samen (het vluchtinformatie-gebied Amsterdam).

- > In de aanloopgebieden zijn de desbetreffende nautisch beheerders in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor de coördinatie van de rampen- en incidentbestrijding; de Kustwacht kan daarbij ondersteunen en de coördinatie van de afhandeling op verzoek overnemen. In geval de minister van I&M, of namens de minister, de Regionaal Beheersteam Noordzeerampen maatregelen treft, dan ligt de operationele coördinatie bij de Kustwacht, ook in de aanloopgebieden (zie verder onder *Kustwacht & Regionaal Beheersteam Noordzeerampen*).
- > Optreden van overheidswege (afgezien van SAR) is gekoppeld aan de gevolgen van een ongeval met:
  - verontreiniging met gevaar voor de kust (of daarmee samenhangende belangen: zoals gezondheid van de kustbevolking en het mariene milieu, maritieme bedrijvigheid, toeristische attracties); dit kan ook slaan op de lucht boven zee, bijvoorbeeld een ongeval met tanker waarbij een gaswolk richting de kust drijft
  - ernstige belemmering van de scheepvaart
  - ernstige schade aan zeekeringen, andere waterstaatswerken of installaties.
- > In termen van vitale belangen: handhaving openbare veiligheid (fysiek, ecologisch) en economische veiligheid.
- > De beheerder(s) treft (treffen) de nodige beheersmaatregelen (verkeer, milieu, vrijmaken vaarweg).
- > De minister van IenW kan verstrekkende aanwijzingen (= bevelen) geven aan kapitein, eigenaar en hulpverleners inzake het voorkomen, beperken en ongedaan maken van schadelijke gevolgen (waaronder verplaatsen van het schip; tot zinken brengen van het schip; vernietigen lading)
- > De minister van IenW kan ook de rampenbestrijding geheel aan zich trekken waaronder overname van het gezag en brengen naar een Nederlandse haven. (Zie ook hierna ten aanzien van het toelaten van een incidentschip in een haven.)

- > Indien er sprake is van gevolgen voor landzijde: toepassing rampenbestrijding landzijde, in het bijzonder opvang slachtoffers zie hierna *Bijlage 4 Bestuurlijke aandachtspunten* en zie de *Bestuurlijke Netwerkkarta Rampenbestrijding algemeen & handhaving openbare orde*.

### **Kustwacht & Regionaal Beheersteam Noordzeerampen**

- > De Kustwacht is als uitvoeringsorganisatie belast met de rampen- en incidentenbestrijding op zee. Het Kustwachtcentrum (KWC, te Den Helder) fungeert als operationeel commandocentrum en geeft leiding aan de voor de rampen- en incidentenbestrijding benodigde middelen.
- > Het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) draagt zorg voor afstemming tussen ministeries op beheersniveau; de voorzitter kan namens de minister van IenW zo nodig besluiten nemen. In het algemeen vergt de afhandeling van rampen en incidenten op zee geen beleidsmatige besluitvorming in de responsfase en kan deze door het RBN worden aangestuurd.
- > In situaties met grote gevolgen voor het land zal het accent van de rampenbestrijding verschuiven naar de landzijde. Daarnaast kan het voorkomen dat het incident niet meer beheersbaar is door het RBN.
- > In die gevallen worden de beleidsmatige aspecten van de bestrijding behandeld door de Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing (ICCb) en zo nodig door de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (MCCb).
- > Dat verandert echter niet de bevoegdheidsstructuur: de ICCb en MCCb als zodanig zijn niet bevoegd.
- > De respons van overheidszijde is beschreven in het Incidentbestrijdingsplan Noordzee (laatste versie: 2016).

## Buitenlandse schepen ('schepen onder vreemde vlag') en staatschepen

- > De Nederlandse staat is volledig bevoegd ten aanzien van buitenlandse incidentschepen in de territoriale zee.
- > Uitzondering daarop vormen buitenlandse staatschepen (marine en andere schepen in eigendom van of in beheer bij een andere staat en uitsluitend gebruikt in dienst van die overheid voor andere dan handelsdoeleinden).
- > Buitenlandse staatschepen dienen zich te houden aan de Nederlandse wetgeving, maar de tenuitvoerlegging daarvan is afhankelijk van toestemming van de vlaggenstaat of een verzoek daartoe van de vlaggenstaat.
- > De Wet bestrijding maritieme ongevallen is niet van toepassing op Nederlandse oorlogsschepen en militaire luchtvaartuigen, vanwege defensiebelangen en omdat van de krijgsmacht wordt verwacht dat deze inzake eigen (lucht)vaartuigen zelf adequaat optreedt. Hier is dus niet de minister van IenW, maar de minister van Defensie verantwoordelijk.

## Kernongeval

- > Voor een ongeval met een zeeschip dat radioactief materiaal vervoert of dat door kernenergie wordt aangedreven, bestaat een aparte voorziening, zie de *Bestuurlijke Netwerkaart Stralingsincidenten*.

## Kustverontreiniging

- > Bij een kustverontreiniging draagt de waterbeheerder (IenW/RWS) zorg voor opruiming tot de hoogwaterlijn (tot waar normaal gesproken hoogwater komt), tenzij er geen gevolgen zijn voor de waterbodem.
- > Als er geen gevolgen zijn voor de waterbodem, dan wordt de structuur bij een bodemverontreiniging op het land toegepast, zie de *Bestuurlijke Netwerkaart Milieu*.
- > Dit moet worden onderscheiden van het algemeen schoonhouden van het strand (taak gemeenten) en van strandvonderij: het in bewaring houden van aangespoelde

of opgeviste goederen voor de rechtmatige eigenaar of verkoop van die goederen in het geval er zich geen rechtmatige eigenaar meldt.

## Offshore mijnbouwinstallaties en buisleidingen

- > Als preventieve maatregel heeft de minister van EZK rondom mijnbouwinstallaties een veiligheidszone van 500 meter ingesteld waarbinnen geen scheepvaart is toegestaan met uitzondering van bevoorradingsschepen.
- > Bij een ongeval kan de minister van EZK (voor deze de inspecteur-generaal der mijnen) aanwijzingen (= bevelen) geven aan de exploitant inzake de rampenbestrijding.
- > Indien sprake is van externe effecten (zoals een olieverontreiniging), dan valt de bestrijding daarvan onder de algemene rampen- en incidenten-bestrijding op zee.
- > Buisleidingen *offshore* die niet voor mijnbouw worden gebruikt, vallen onder het algemene beheersregime van de minister van IenW, Rijkswaterstaat.

## Visserij

- > De ministers van LNV en van IenW kunnen ieder maatregelen treffen ten aanzien van visserij als gevolg van een verontreiniging (zoals een visverbod).

## Havens

- > Bij een (dreigend) ongeval kan de beheerder (havenmeester) de nodige verkeersmaatregelen treffen en verkeersaanwijzingen geven.
- > Bij een ongeval in een haven of bij een openbare ordeprobleem: het overheidsgezag ligt decentraal (burgemeester of voorzitter veiligheidsregio), conform de algemene rampenbestrijding en handhaving van de openbare orde.
- > De burgemeester of voorzitter veiligheidsregio zou op grond van zijn noodbevelsbevoegdheid (inclusief het opperbevel) in verband met de openbare

orde en veiligheid aan een beheerder zo nodig een bevel kunnen geven; toepassing van het beginsel van subsidiariteit houdt echter in dat hij een verzoek tot interventie doet aan de minister van IenW (behalve indien de tijd dat niet toelaat). De burgemeester of voorzitter veiligheidsregio past hier dus in beginsel zijn bevoegdheden niet toe.

- > De burgemeester of voorzitter veiligheidsregio kan op grond van zijn noodbevelsbevoegdheid aan een kapitein van een schip in een haven zo nodig een bevel geven. Ook hier geldt het genoemde subsidiariteitsvereiste.
- > Als Inspectie Leefomgeving en Transport vermoedt dat een schip niet aan de internationale veiligheidseisen voldoet en het schip een *onmiddellijke* bedreiging vormt voor de beveiliging of veiligheid van andere schepen of goederen, kan de minister van IenW het schip de haven uitwijzen of de toegang tot de haven ontzeggen. De burgemeester van Rotterdam, Moerdijk, Harlingen, Vlissingen, Terneuzen of Borssele kan in mandaat optreden voor zover het maatregelen betreft jegens schepen in de haven.
- > Schepen in nood worden in beginsel toegelaten. Wanneer de veiligheid van de haven en van de bevolking in het geding is, mag de toegang toch worden geweigerd. Toelating heeft evenwel de voorkeur, omdat daardoor ten aanzien van het schip de benodigde maatregelen kunnen worden getroffen.
- > De minister van IenW kan havenautoriteiten verplichten een incidentschip toe te laten.
- > De minister van IenW kan desnoods maatregelen treffen inzake gebruik van, toegang tot, verlaten van en verkeer in havens, zo nodig gericht tot gemeentebesturen.
- > Net zoals de minister van IenW voor schepen kan doen, kan de minister van JenV voor havens niveaus van beveiliging afkondigen (formeel ook 'veiligheids-niveaus' genoemd), afhankelijk van de dreiging op dat moment. Afkondiging van een dergelijk niveau brengt het treffen van

bepaalde beveiligingsmaatregelen met zich mee.

- > De minister van IenW kan aanwijzingen (= bevelen) geven aan de burgemeester of voorzitter veiligheidsregio ten aanzien van havenbeveiliging (naast de hiervoor genoemde maatregelen ten aanzien van havens door de minister van JenV). Een burgemeester of voorzitter veiligheidsregio maakt hier dus niet alleen deel uit van de algemene keten, maar ook van deze functionele keten onder de verantwoordelijkheid van de minister van IenW.

### **Infectieziekten**

- > Voor maatregelen tegen infectieziekten op schepen en in havens, zie de *Bestuurlijke Netwerkaart Infectieziekte*.

### **Ongeregeldheden op zee & strafvordering**

- > Op zee bestaat geen 'openbare orde', er is buiten de 1-kilometerzone dan ook geen gezag om de openbare orde te handhaven. In plaats daarvan kan bij 'ongeregeldheden' (bijvoorbeeld protestacties) de minister van IenW optreden op grond van zijn beheersbevoegdheden, zoals het verbieden van de toegang tot een deel van de zee.
- > De kapitein beschikt over bevoegdheden krachtens het Wetboek van Strafvordering op grond waarvan hij onder meer een verdachte kan aanhouden.

### **Kapingen en terrorisme**

- > Bij kapingen en terrorisme in de territoriale zee treedt de politie (Dienst Speciale Interventies) op onder het gezag van het Openbaar Ministerie/minister JenV (strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde). De kustwacht ondersteunt.
- > In geval het een Nederlands schip betreft of Nederlandse onderdanen betrokken zijn bij het plegen van het feit of Nederlandse onderdanen getroffen zijn (bijvoorbeeld gegijzeld worden), of het feit een poging is Nederland iets af te dwingen (zoals eis dat Nederland gevangenen vrijlaat), kan ook

buiten de territoriale zee opgetreden worden.

- > De directeur Kustwacht kan (namens de minister IenW) ook gebruik maken van zijn nautische bevoegdheden en verkeersaanwijzingen geven aan een schip in de territoriale zee, bijvoorbeeld indien vermoed wordt dat een schip gebruikt zal worden voor terroristische activiteiten; in de aanloopgebieden zijn de rijkshavenmeesters bevoegd.
- > Toepassing van de Wet bestrijding maritieme ongevallen door minister van IenW (zie onder *Rampen- en incidentenbestrijding op zee*) is bij een terroristische aanslag *in beginsel* niet aan de orde, behoudens voor de eventuele gevolgen van de aanslag.
- > Net als voor havens het geval is, kan in dit geval de minister van IenW, na overleg met de minister van JenV, voor schepen onder Nederlandse vlag niveaus van beveiliging afkondigen, afhankelijk van de dreiging op dat moment. Deze beveiligingsniveaus zijn ook toepasbaar op volle zee en niet uitsluitend gericht op de Noordzee. Ze worden doorgaans ingesteld bij dreiging in andere zeegebieden waar schepen onder Nederlandse vlag varen. Binnen de territoriale zee kan ook voor buitenlandse schepen beveiligingsniveaus afgekondigd worden. Afkondiging van een dergelijk niveau brengt het treffen van bepaalde beveiligingsmaatregelen met zich mee.
- > Zie voor overheidsoptreden tegen terrorisme verder de *Bestuurlijke Netwerkkarta Terrorisme* en de *Bestuurlijke Netwerkkarta Justitie algemeen*.

### Vaarverbod

- > De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT/IenW) kan een vaarverbod opleggen ('een schip aanhouden'), ook aan buitenlandse schepen, indien – kort gezegd – uitvaren gevaarlijk is dan wel schadelijk is voor het mariene milieu.
- > De minister van IenW en gemandateerde burgemeesters kunnen een vaarverbod

opleggen als een schip niet voldoet aan de internationale veiligheidseisen en -certificering.

- > Subsidiair kan de burgemeester of voorzitter veiligheidsregio dat zelf – binnen gemeentelijk ingedeeld territorium – op grond van zijn noodbevelbevoegdheid.
- > Een verkeersmaatregel (nautisch beheer, zie hierboven) kan in feite een vaarverbod inhouden voor een schip of voor de scheepvaart in het algemeen.

### Schaarste vervoerscapaciteit

- > De minister van IenW kan tijdens een crisis een interventie in de markt plegen ten aanzien van het vervoer per zeeschip (vervoersnoodmaatregelen), bijvoorbeeld prioritering van bepaald vervoer of de oplegging van een vervoerplicht.

### Relatie met regionaal beleidsteam en de commissaris van de Koning

- > De hoofdinspecteur-directeur van een regionale dienst van Rijkswaterstaat (HID), de havenmeesters Rotterdam en Amsterdam, het hoofd Facilitair Steunpunt Nieuwe Haven te Den Helder en de directeur Kustwacht zijn tevens rijksheer voor de minister van IenW: zij vertegenwoordigen de minister in een regionaal beleidsteam.
- > Voor de relatie rijksheer IenW – commissaris van de Koning, zie de *Bestuurlijke Netwerkkarta Rampenbestrijding algemeen & handhaving openbare orde*.
- > Indien een burgemeester of voorzitter veiligheidsregio een maatregel of het optreden om redenen van de openbare veiligheid of openbare orde onverantwoord acht, kan hij:
  - op grond van zijn eigen noodbevoegdheden binnen het domein van openbare orde en veiligheid een bevel geven of voorschriften uitvaardigen en daarbij binnen dat kader de maatregelen van die andere partij in effect bijsturen of beperken, met inachtneming van het beginsel van



- subsidiariteit, zie de *Bestuurlijke Netwerkaart Rampenbestrijding algemeen & handhaving openbare orde*
- aan de commissaris verzoeken te interveniëren. De commissaris kan een aanwijzing geven inzake samenwerking of – voor wat betreft de maatregelen zelf – overleg voeren met die rijkshoofd of ‘bovenlangs’ verzoeken jegens die rijkshoofd dwingend op te treden.
  - > Vice versa, als een rijkshoofd voor lenW een maatregel van een burgemeester of voorzitter van een veiligheidsregio onverantwoord acht, kan hij verzoeken dat de commissaris ingrijpt. De minister van lenW kan aan de minister van JenV verzoeken in te grijpen.

### Internationale SAR-afspraken

- > Reeds in gang gezette of gecontracteerde hulpverlening op een schip kan bij overschrijding van internationale grenzen doorgang vinden.
- > SAR-eenheden kunnen, als zij als eerste ter plaatse zijn, ook buiten hun gebied hulp verlenen. De SAR-eenheid informeert terstond de MRCC (kustwachtcentrale) van de desbetreffende kuststaat. De MRCC van de kuststaat is in dergelijke gevallen in principe verplicht toegang te verlenen tot haar gebied.
- > De (buitenlandse) SAR-eenheid valt onder de aansturing van de MRCC van de kuststaat, tenzij die MRCC anders beslist.
- > Internationale bijstandsverzoeken lopen via de desbetreffende MRCC's (kustwachtcentrales).

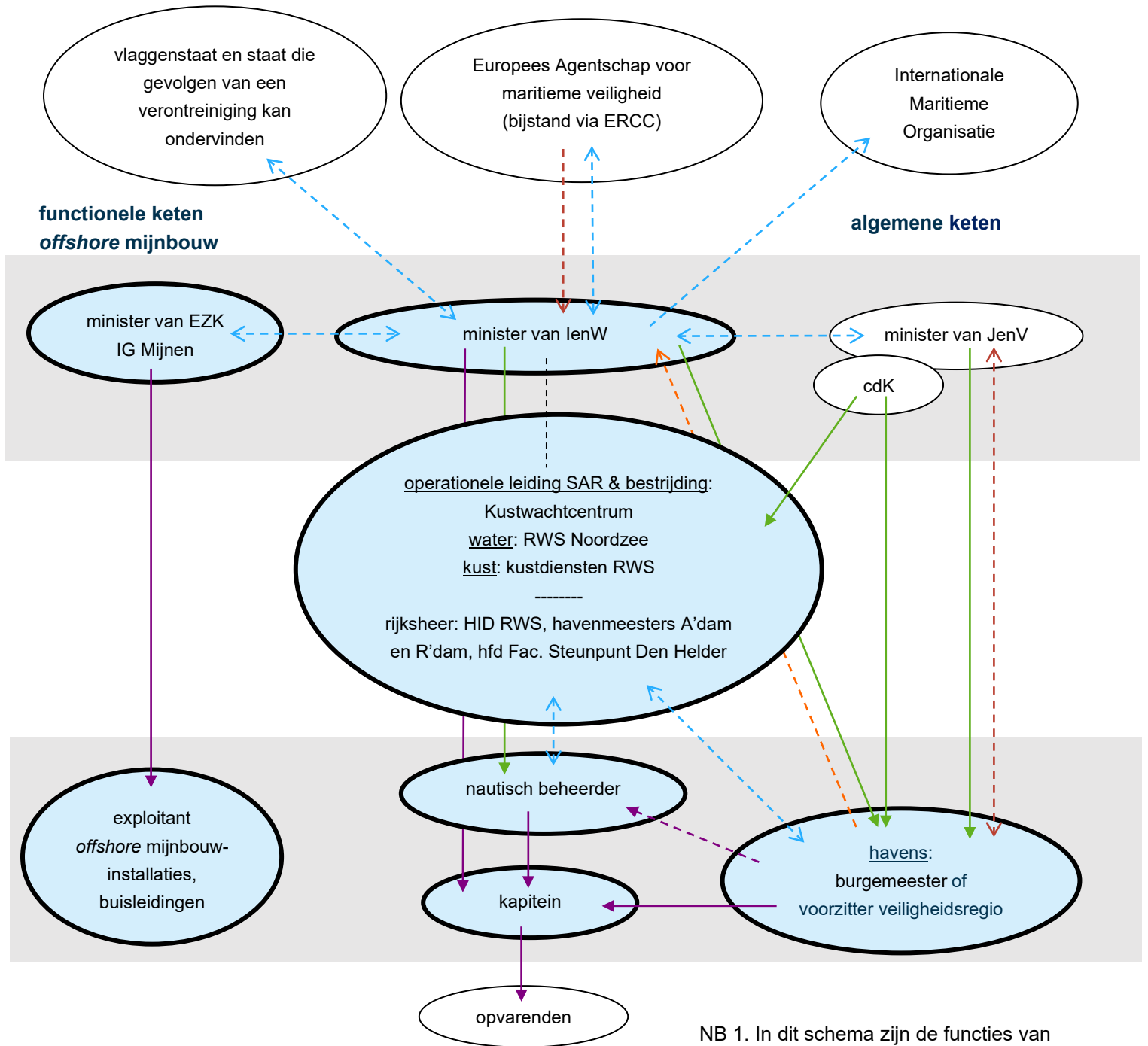
### Internationale samenwerking

- > Staten zijn verplicht bij incidenten op schepen de vlaggenstaat te informeren, alsook staten die gevolgen kunnen ondervinden van het incident, bijvoorbeeld in het geval van olieverontreiniging.
- > De staten grenzend aan de Noordzee hebben afspraken gemaakt over bijstandverlening voor de bestrijding van grootschalige verontreiniging op zee.
- > De Noordzeestaten hebben tevens principe-afspraken gemaakt over de operationele samenwerking waarin elk betrokken land een eigen OSC levert die het bevel voert over de eigen eenheden, en de kuststaat de '*Supreme On Scene Commander*', die de totale operatie coördineert.

### Europese Unie & Internationale Maritieme Organisatie

- > Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (*European Maritime Safety Agency – EMSA*):
  - beheert informatiesystemen ten behoeve van maritieme veiligheid en bescherming van het mariene milieu
  - heeft waakvlamcontracten gesloten inzake het leveren van bijstand voor de bestrijding van verontreinigingen (*Network of Stand-by Oil Spill Response Vessels*). Bijstands aanvragen en -verlening verloopt via het *Emergency Response Coordination Centre* (ERCC).
- > In het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zijn verdragen tot stand gekomen inzake onder meer olieverontreinigingen en opsporing en redding. De IMO zelf vervult geen rol in de responsfase, maar dient wel te worden geïnformeerd in het geval van een ernstige olieverontreiniging.
- > Door de IMO en de EU zijn normen voor de beveiliging van havens en schepen ontwikkeld, in het bijzonder na de '9/11-aanslagen'. Op grond daarvan worden onder meer de genoemde niveaus van beveiliging afgekondigd.

# Functionele ketens water/kust/scheepvaart



- > Informatie
- - - -> Bijstand (ontvangend en leverend)
- > Operationele bevelslijn
- > Maatregelen jegens bevolking/bedrijven
- > Bestuurlijk toezicht, tevens onderlinge informatie

ERCC Emergency Response Coordination Centre  
 SAR Opsporing en redding/search and rescue

NB 1. In dit schema zijn de functies van rijksheer en nautisch beheerder gescheiden. Beide kunnen echter organisatorisch samenvallen.

NB 2. De burgemeester en voorzitter veiligheidsregio maken zowel deel uit van de functionele keten havens, als van de algemene keten. Dit houdt in dat de aansturing door de minister van IenW plaatsvindt binnen zijn functionele keten.

NB 3. Ook de Onderzoeksraad voor veiligheid meldt een ongeval aan de vlaggenstaat en verder aan de Europese Commissie.

# Colofon

## Samenstelling

Merijn ten Dam  
Ernst Brainich

## Intellectueel eigendom

Provincie Noord-Holland

## Vormgeving

Instituut Fysieke Veiligheid (IFV)

Deze uitgave is te downloaden op [www.kennisdocumenten.nl](http://www.kennisdocumenten.nl)

Om de publicatie te kunnen blijven ontwikkelen en verbeteren, ontvangen wij graag commentaar en suggesties ter verbetering. Vragen of opmerkingen kunt u sturen naar [info@ifv.nl](mailto:info@ifv.nl), onder vermelding van 'Bestuurlijke netwerkkaarten').

9e druk, februari 2021

© Instituut Fysieke Veiligheid / Provincie Noord-Holland

Alle rechten voorbehouden. Vermenigvuldigen van informatie uit deze publicatie is toegestaan, mits deze uitgave als bron wordt vermeld. Ondanks de aan de samenstelling van de tekst bestede zorg kan de samensteller geen aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele schade, die zou kunnen voortvloeien uit enige fout of onzorgvuldigheid, die in deze uitgave zou kunnen voorkomen.

Instituut Fysieke Veiligheid

Postbus 7010

6801 HA Arnhem

T 026 355 24 00

[www.ifv.nl](http://www.ifv.nl)

[info@ifv.nl](mailto:info@ifv.nl)

# Instituut Fysieke Veiligheid

Iedere dag werken zo'n 300 professionals bij het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) aan de kwaliteit en de organisatie van crisisbeheersing en brandweezorg in ons land. Zij dragen eraan bij dat hulpverleners en bestuurders hun werk op een professionele en veilige manier kunnen doen. Het IFV is het publiek kennisinstituut dat veiligheidsregio's, Rijksoverheid en crisispartners onderling verbindt en versterkt met onderzoek, onderwijs, ondersteuning en informatie. Want met elkaar staan we voor de veiligheid van iedere burger in Nederland.



Instituut Fysieke Veiligheid  
Postbus 7010  
6801 HA Arnhem  
026 355 24 00  
[www.ifv.nl](http://www.ifv.nl)