

KUSTWACHT respons VAARTUIG

ALP ACE

(c/s PCBN)

IMO
MMSI



OPERATIONEEL HANDBOEK

UITGAVE november 2020

	<u>Pagina</u>
INHOUDSOPGAVE	2
DEEL 1 - Introductie	
1.1 Introductie	3,4
DEEL 2 - OPERATIONEEL	
2.1 Communicatie	5,6,7
2.2 Vaaropdrachten	8
2.3 Stationering	9,10
2.4 Hulpverleningen	11-15
2.5 Rapportages	16-18
2.6 Bijzonderheden	19
Deel – Algemeen	
3.1 Scheepgegevens	22-27
3.2 Kustwacht	28,29
3.3 Rijkswaterstaat	30
Bijlage	
Overzicht adressen en telefoonnummers	31
Organogram Kustwacht	32
Eigendommen van derden	34
Rapportage formulier (voorbeeld)	35,36

1. Introductie

Scheepvaartverkeer in het Nederlandse deel van de Noordzee verloopt bijna in alle gevallen zonder problemen. Wanneer het mis gaat zal er accuraat gehandeld moeten worden. De Nederlandse overheid, daarin vertegenwoordigd door de Kustwacht, heeft zich voorbereid op incidenten met olie- en andere schadelijke stoffen dan wel verlies van lading of zelfs het zinken van vaartuigen. De komst van duurzame energie in de Noordzee is een nationaal belang en moet ook beschermd worden.

In het geval dat een schip zijn voortstuwning verliest of bemanningsleden in nood verkeren nabij een windmolenpark is het noodzakelijk om zo snel mogelijk dat schip in veiligheid te brengen en de bemanningsleden te redden.

Daarom is er een overeenkomst gesloten om permanent een sleepboot ter assistentie beschikbaar te hebben.

- ◆ het schip is 365 dagen per jaar, 24 uur per dag beschikbaar;
- ◆ tussen Rijkswaterstaat dienst Zee en Delta (Rijksrederij) en de directeur Kustwacht is een operationele overeenkomst gesloten over de beschikbaarheid van het vaartuig;
- ◆ het vaartuig is preventief op zee en kiest positie nabij de belangrijke scheepvaartroutes en de windmolenparken in overleg met het Kustwachtcentrum.

Om redenen van kosteneffectiviteit beperkt de feitelijke inzet van de "Alp Ace." zich niet uitsluitend tot hulpverlening in het kader van 'rampen- en incidenten bestrijding'. In het streven naar een optimale benutting van de beschikbare scheepscapaciteit wordt het vaartuig naast zijn hoofdtaak ook ingezet voor de uitvoering van andere Kustwachttaken, zoals SAR.

De belangrijkste activiteiten daarbij zijn:

⇒ RAMPEN EN INCIDENTENBESTRIJDING

Dit is de hoofdtak van de ETV.

⇒ VERKEERSDIENSTTAKEN

Incidenteel wordt buiten de aanloopgebieden op de Noordzee verkeersgeleiding ingesteld door de directeur Kustwacht. Aanleiding hiervoor kunnen zijn activiteiten in of nabij een scheepvaartroute, of werkzaamheden in het kader van hulp en berging.

⇒ BLUSSEN VAN BRANDENDE OBJECTEN

Tevens kan het schip dienst doen als uitval basis voor het MIRG team.

⇒ HULPVERLENING EN REDDING ('SEARCH-AND-RESCUE')

De Alp Ace is uitgerust met medische middelen met het oog op de mogelijke opvang van een aantal drenkelingen. En de Rhib kan eerstelijns hulp bieden totdat er meer assets ter plaatse zijn. Het schip kan optreden als OSC

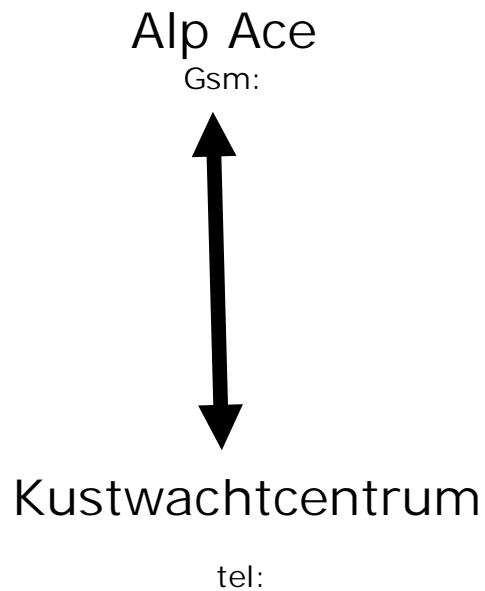
⇒ OVERIGE KUSTWACHTTAKEN

Zoals oefeningen, ter discretie van de DKW of LOT.

2 Operationeel

2.1 Communicatie

Het schip zal zijn opdrachten ontvangen vanuit het Kustwachtcentrum , in opdracht van de Duty Officer.



Na een opdracht van het Kustwachtcentrum, zal zij zo spoedig mogelijk voorzien worden van een briefingsheet of aanvullende informatie alsmede een actueel weerbericht.

De Kapitein informeert het Kustwachtcentrum omtrent ETA , positie en andere noodzakelijke informatie.

Communicatie tussen de Alp Ace en het Kustwachtcentrum zal plaatsvinden via de hieronder vermelde communicatiemiddelen.

1 Telefonisch (GSM / SATCOM)

2 VHF

3 E-mail

4 Inmarsat

Telefonisch (incl.satcom)

I.V.M. privacy gevoeligheid zullen meestal de opdrachten betreffende de inzet en de reden daarom telefonisch geschieden

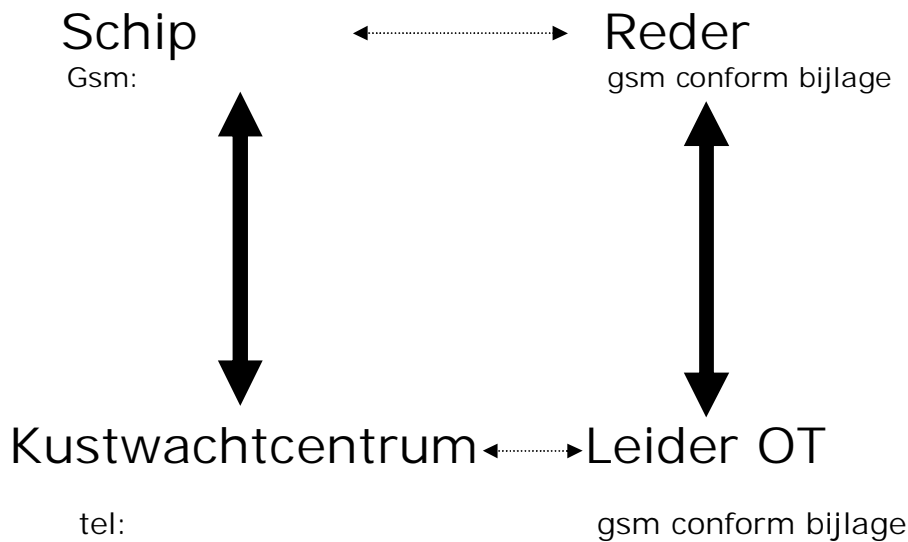
VHF

Indien de "Alp Ace" operationeel is ingezet zal er voor de communicatie gebruik gemaakt worden van VHF. Het Kustwachtcentrum bepaald de kanaalkeuze waarop gewerkt zal worden

LET OP!! Privacy gevoelige informatie dient NIET via de VHF gecommuniceerd te worden

Tijdens incidenten is het Kustwachtcentrum altijd de opdrachtgever maar kan de leider van het operationeel team overleg hebben met de reder. Tevens zal de kapitein zijn bevindingen terug koppelen aan het Kustwachtcentrum. Mocht er een situatie voor doen waarbij het schip commercieel kan worden ingezet zal de reder dit verzoeken aan het Kustwachtcentrum. Dan wordt altijd eerst toestemming gegeven door de leider OT van het Kustwachtcentrum.

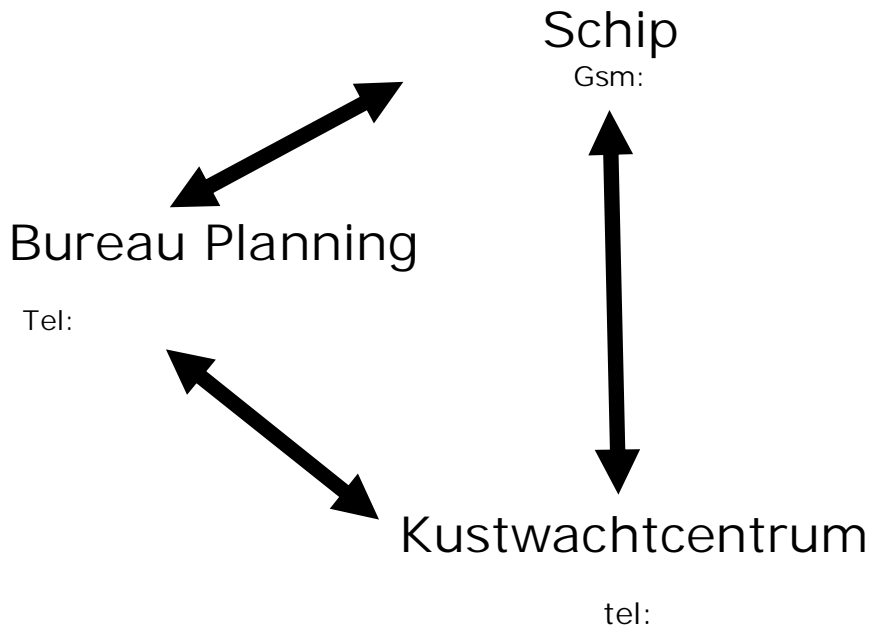
De kapitein informeert het Kustwachtcentrum met ETA, en bijzonderheden zoals positie.



Mocht het schip commercieel gaan dan moet er een vervangend schip beschikbaar worden gesteld op locatie , dat aan de afgesproken eisen voldoet Conform BIMCO contract.

2.2 vaaropdrachten

Het schip kan worden ingezet voor oefeningen zoals trainingen van personeel, optreden als oefenobject of als doelschip bij helikopter operaties. Dit wordt van tevoren bekend gesteld (planmatig) aan het schip. Ook aanvullende informatie zal van tevoren worden aangeleverd door bureau planning van het Kustwachtcentrum.



Na deelname aan een oefening kan om een evaluatie of rapportage gevraagd worden.

2.3 Stationering

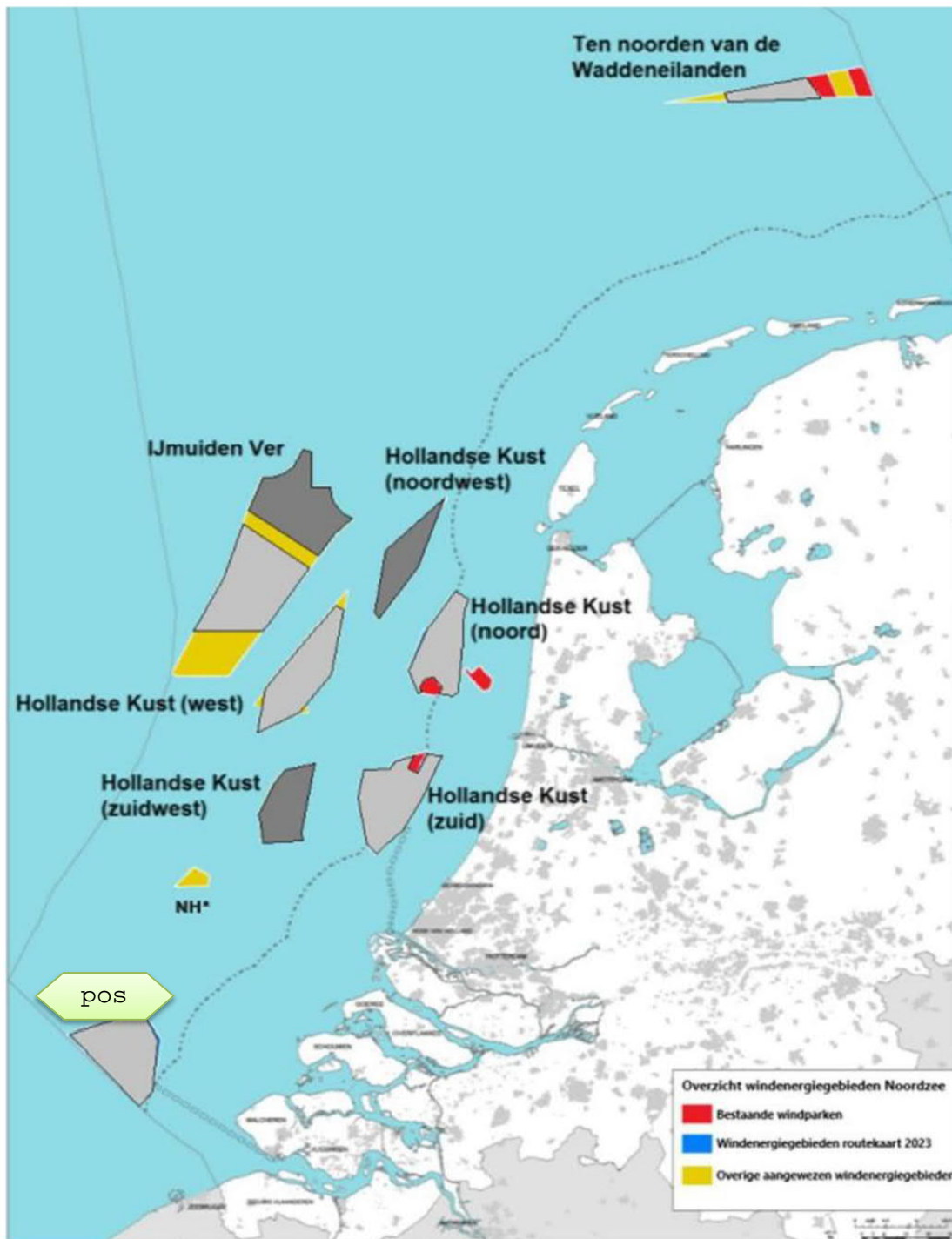
Op zee zal de "Alp Ace" positie kiezen west , noordwest nabij het windpark Borssele (zie kaartje op blz. 11):

De gebruikelijke haven om te bunkeren of crew change is de haven van Vlissingen.

De exacte positie die de "Alp Ace" binnen het omschreven gebied zal innemen is, afhankelijk van de weersomstandigheden, ter beoordeling van de kapitein in overleg met het Kustwachtcentrum. Bij deze beoordeling wordt verwacht dat de nautische scheepsleiding een zo strategisch mogelijke positie kiest ten opzichte van de verwachte c.q. heersende wind(en) en zeegang, de scheepvaartroutes, de concentratie mijnbouwinstallaties en het windmolenpark. In principe zal dit een bovenwindse positie zijn, waardoor - tegen wind en zee invaren - zoveel als mogelijk wordt vermeden. Randverschijnselen, zoals gsm-bereik e.d., mogen bij de keus van de verondersteld meest gunstige positie, geen rol van betekenis spelen.

N.B.

Mocht er later nog een overeenkomst komen met België kan dit van invloed zijn.



Het gebied waarin de ERTV op zee positie kiest

2.4 Hulpverleningen

Het kan voorkomen, dat de "Alp Ace" wordt ingezet voor een andere Kustwachttaak dan Emergency Towing. Het KWC is bevoegd om het schip aan die taak te onttrekken om het in te zetten voor de uitvoering van een taak met een hogere prioriteit.

Ook kan het voorkomen dat de aanwezigheid van de "Alp Ace" bij bepaalde evenementen en of omstandigheden uit preventief oogpunt gewenst is. Een en ander is ter beoordeling van het Kustwachtcentrum, dat in deze gevallen de Kapitein van de "Alp Ace" van de nodige instructies zal voorzien.

Binnen de overeenkomst kunnen twee soorten hulpverleningen worden onderscheiden:

- a. Hulpverleningen in opdracht van de Kustwacht (Kustwachthulpverlening); en
- b. Commerciële hulpverleningen op basis van een tussen betrokken partijen te sluiten overeenkomst

In het eerste geval (a.) zal de opdracht daarvoor via het KWC aan de "Alp Ace" worden verstrekt. In het tweede geval betreft het een commerciële hulpverleningsoperatie waarbij de reder na verkregen toestemming van de Kustwacht de "Alp Ace" zal inzetten. In dit geval zal er een commerciële overeenkomst worden gesloten tussen de berger en het te assisteren schip of zijn eigenaar/vertegenwoordiger/assuradeur.

N.B.

1. Indien de "Alp Ace" bij een schip arriveert dat sleephulp en/of andere assistentie nodig heeft (hulpverlening in opdracht KWC), dan zal de "Alp Ace" deze assistentie pas verlenen nadat de kapitein daarvoor opdracht van het KWC voor heeft gekregen. Tot die tijd blijft de "Alp Ace" op locatie zolang het KWC dit nodig acht. Daarbij zal zij de gang van zaken nauwlettend observeren en het KWC over de ontwikkelingen rapporteren.

2. Indien de "Alp Ace" bij een schip arriveert dat sleephulp en/of andere assistentie ontvangt die gelet op de omstandigheden door het KWC niet afdoende is en ook geen zicht is op andere hulp, kan de reder worden verzocht om de diensten van de "Alp Ace" aan te bieden. Indien de Kapitein, de eigenaar c.q de charteraar of assuradeuren deze diensten niet accepteren dan zal de reder het KWC hierover informeren.
Het KWC zal ook aan alle mogelijk geïnteresseerde partijen, als gebruikelijk, een mail toesturen waarin het incident wordt samengevat en het interesse van andere bergers en reders wordt gesondeerd. In het geval een ander bedrijf dan de reder zich vervolgens meldt en - naar het oordeel van de Kustwacht - in het voorkomende geval voor adequate assistentie kan zorgdragen zal dat andere bedrijf de voorrang krijgen boven een commercieel contract van de reder. Middelen ingehuurd door de Nederlandse overheid mogen namelijk niet concurreren met die van bedrijven.

3. Indien de "Alp Ace" bij de hulpverlening van een ernstig beschadigd schip is betrokken en het is de bedoeling dit schip veilig in een Nederlandse haven binnen te brengen, dan zal in overleg met het KWC (OT) worden gehandeld overeenkomstig de procedure voor incidentschepen (EU operational Guidelines). Kort samengevat houdt deze procedure in dat voorafgaand aan het naar binnen brengen door de plaatselijk bevoegde autoriteiten toestemming zal moeten worden verleend. Aan deze toestemming kunnen voorwaarden zoals b.v. een bankgarantie worden verbonden dat zal in overleg met RWS/ZD en of voorzitter RBN plaats vinden.

Kustwachthulpverlening

In situaties waar het KWC op grond van de omstandigheden van oordeel is dat een schip sleep- en/of bergings- assistentie nodig heeft, maar de Kapitein, de Eigenaar of de Charteraar nalaten passende maatregelen te nemen, kan de voorzitter van het Regionaal Beheersteam Noordzee (RBN), op advies van de Directeur Kustwacht (LOT), besluiten de Wet Bestrijding maritieme ongevallen van toepassing te verklaren. Op grond van deze wet heeft de Staat der Nederlanden (het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) de bevoegdheid om maatregelen dwingend op te leggen of eventueel het gezag aan boord over te nemen.

Bij afwezigheid van adequate sleepcapaciteit kan de Kapitein van het in nood verkerende schip worden gedwongen om de diensten van de "Alp Ace" te accepteren. In een dergelijke situatie zal het Kustwachtcentrum de Kapitein van de "Alp Ace" instrueren en de reder hierover informeren. Om een dreigende impasse en een gerechtelijke procedure zoveel mogelijk te voorkomen zal deze berger vervolgens direct (alsnog) proberen tot een overeenkomst met Eigenaren, c.q. Charteraar of Assuradeuren te komen.

Reder hulpverlening

De Directeur Kustwacht kan binnen het kader van de overeenkomst het vaartuig onder voorwaarden ter beschikking stellen voor hulpverleningen aan derden onder verantwoordelijkheid van:

- 'De reder, verder genoemd 'berger'.

Na goedkeuring van de ter beschikkingstelling door de Directeur Kustwacht worden door de berger, in overleg met het Kustwachtcentrum, afspraken gemaakt over het einddoel van de hulpverlening en over eventuele opties indien het gewenste einddoel tijdens de hulpverlening niet haalbaar mocht blijken te zijn.

Na evt. totstandkoming van het bergingscontract zal de operationele leiding van de "Alp Ace" op een door het KWC te bepalen tijdstip aan de berger overgedragen. Uitsluitend het KWC is bevoegd de Kapitein over deze overdracht te instrueren en hem tijdelijk onder de operationele directie van de berger te plaatsen. Het voeren van deze operationele leiding over de "Alp Ace" is alleen mogelijk gedurende de tijd dat er daadwerkelijk sprake is van de uitvoering van met derden contractueel vastgelegde verplichtingen.

Bij de uitvoering van de op basis van de beschikbaarheid van de "Alp Ace" verkregen hulpverleningscontracten gelden o.m. volgende regels:

- Berger beslist zelfstandig over de wijze van werken en over de in te zetten middelen waarbij hij – voor zover van toepassing – gebonden is aan de bestaande richtlijnen en aanbevelingen van de 'International Salvage Union' (ISU).
- Berger zal tijdens de hulpverlening zorg dragen voor een beknopte voortgangsrapportage aan het KWC, waarbij o.m. gebeurtenissen met gevolgen voor het beoogde einddoel of voor het milieu direct door berger worden gemeld. In dat geval worden door berger, zo nodig in overleg met het KWC, aanvullingen op of aanpassingen van het einddoel voorgesteld.
- Onmiddellijk na afloop of bij onderbreking van de hulpverlening of bij het verlaten van de locatie van de hulpverlening, draagt berger de operationele leiding over het vaartuig weer over aan het KWC. Voorts doet berger zowel een samenvatting van het operationele verloop van de hulpverlening als een kopie van het afgesloten hulpverleningscontract aan Rijksrederij/OCC toekomen.

Direct na afloop van de hulpverlening dient de Kapitein van de "Alp Ace" ten behoeve van Rijksrederij/OCC een 'Statement of Facts' op te stellen waarin het verloop van de hulpverlening op hoofdlijnen chronologisch wordt weergegeven.

- Binnen zeven (7) dagen na het bekend worden van de uitgaven en inkomsten van de hulpverlening doet berger een overzicht van de met de hulpverlening gemoeide kosten aan Rijksrederij/OCC toekomen.

Een voorstel voor de verdeling van het hulpverleningsloon zal voorts binnen afzienbare tijd ter beoordeling aan Rijksrederij/OCC worden aangeboden

Bij een hulpverlening in opdracht van de Directeur Kustwacht (Voorzitter RBN) zal er vooraf overeenstemming moeten zijn over een eventuele uitbreiding van personeel en/of materieel.

Naast de hiervoor genoemde regels dient uit praktische overwegingen voorts nog rekening te worden gehouden met de volgende punten:

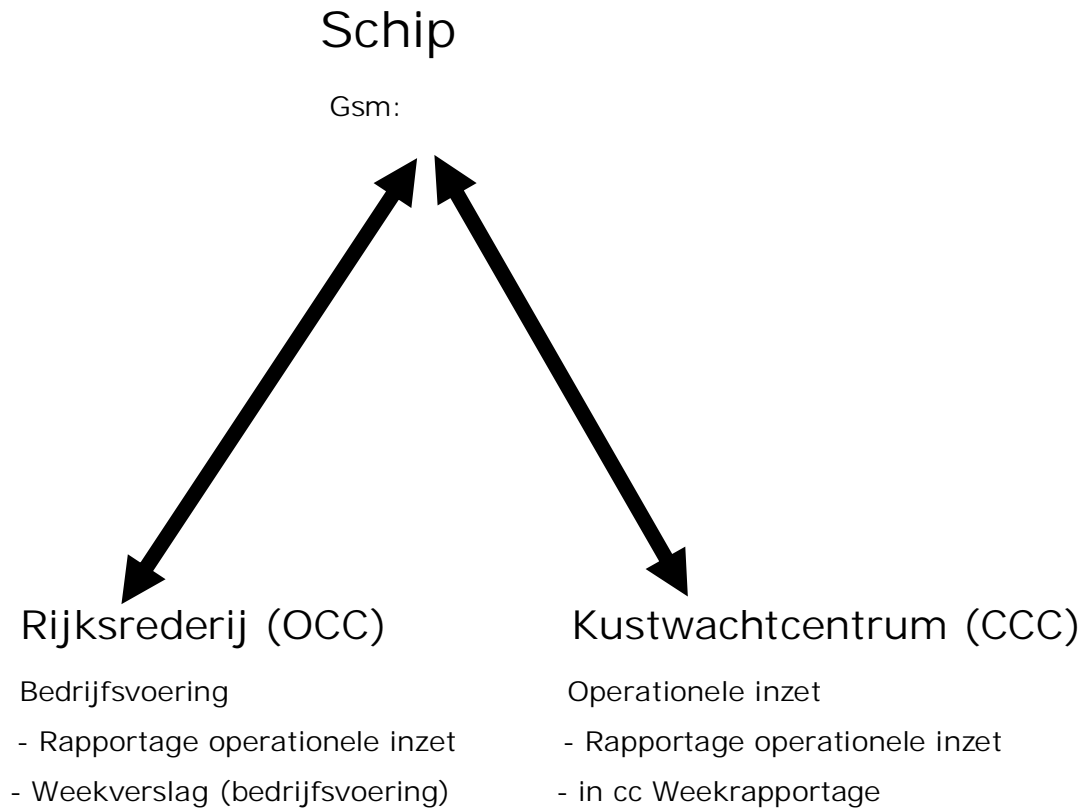
1. Het is van belang dat de Kapitein van de "Alp Ace" situaties die mogelijk tot een hulpverlening kunnen leiden onmiddellijk bij zowel het KWC als de beheerder van het schip, de reder, rapporteert.

Het zo volledig mogelijk informeren door de kapitein van de reder is voor deze van essentieel belang bij zowel de contractonderhandelingen als de regie van de hulpverleningsactie.

2. De onderhandeling over een hulpverleningscontract met de Eigenaar c.q. Charteraar, Assuradeur van het betreffende schip worden gevoerd door de berger. Indien partijen tot een akkoord komen zal er een contract op naam van de berger worden afgesloten.
3. Zodra er een contract overeengekomen is, zullen de Kapitein van de "Alp Ace" de Directeur Kustwacht (LOT) hiervan op de hoogte worden gesteld.
4. Gedurende de hulpverlening worden alle instructies door berger rechtstreeks aan de Kapitein van de "Alp Ace" gegeven.
5. Het verstrekken c.q. uitlenen van materieel aan derden vanaf de "Alp Ace" is alleen toegestaan na voorafgaand overleg met de berger.
Van deze vorm van hulpverlening dient melding te worden gemaakt in de wekrapportage aan Rijksrederij/OCC.
6. Alle contacten met Rijksrederij/OCC worden onderhouden door de daartoe aangewezen vertegenwoordiger van de reder of diens vervanger.

2.5 Rapportages

Er bestaan twee categorieën van regelmatige rapportages. Het betreft de rapportage betreffende de bedrijfsvoering voor de opdrachtgever (Rijksrederij), die over de operationele inzet voor het KWC .



A. Bedrijfsvoering

De rapportage met betrekking tot de bedrijfsvoering van het schip, met daarin onder andere het verbruik en bunkeren van brandstof en smeerolie, aan derden verstrekt materiaal en/of diensten, verlies van of schade aan scheepsuitrusting, verminderde technische c.q. personele beschikbaarheid, etc. dient wekelijks door de Kapitein gezonden te worden aan:

Rijksrederij (Rijkswaterstaat Zee en Delta)
Operationeel Contact Centrum (24/7):

Tel:
Mail:

c.c. KWC t.a.v. bureau Planning
kantoor reder

De aan derden verstrekte maaltijden en logies aan boord worden door de Kapitein vastgelegd en zijn voor rekening reder.

In het geval van hulpverleningen dient de rapportage daarover (Statement of Facts) aan de eerstvolgende weekrapportage te worden toegevoegd dan wel separaat aan de Rijksrederij/OCC te worden toegezonden.

B. Operationele inzet

Rapportages betreffende de operationele inzet moeten naar het KWC en Rijksrederij/OCC worden gestuurd. De initiële meldingen zullen gedaan worden per radio of telefoon en de schriftelijke rapportage per email. Het KWC zal, waar nodig, voor verdere distributie zorg dragen.

Vanaf de "Alp Ace" worden de volgende meldingen en/of rapportages aan het Kustwachtcentrum verwacht:

1. Eigen schip

- meldingen dat het schip een technische defect heeft waardoor het niet volledig operationeel inzetbaar is. KWC zal direct bureau planning en de LOT hierover informeren.
- meldingen van storingen in de communicatie, met name afwijkingen in de ontvangst van door het KWC uitgezonden Nood-, Spoed- en Veiligheidsberichten. Ook deze meldingen dienen gelijk te worden door gegeven aan het KWC

2. Overtredingen

In het kader van de uitvoering van Kustwachttaken wordt van het schip verwacht dat waargenomen overtredingen van de bestaande regelgeving direct aan het Kustwachtcentrum worden doorgegeven.

In de praktijk betreft dit vooral waarnemingen in het kader van:

- a. het toezicht op het scheepvaartverkeer (overtredingen van de "Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee")
- b. overtredingen veiligheidszone windmolenpark.
- c. het milieutoezicht (verontreinigingen van de zee).

De waarnemingen worden via de email of telefoon c.q. Satcom, bij het KWC gemeld.

Naar aanleiding van de meldingen kan na binnenkomst door het KWC om een schriftelijke verklaring worden gevraagd.

3. Verkeerstekens

Meldingen van storing, beschadiging of verdwijning van verkeerstekens (boeien/lichtopstanden) op zee.

4. Bijzondere voorvallen

Waarnemingen van gebeurtenissen, etc. die als ongewoon c.q. onverklaarbaar worden gezien, dienen te worden gemeld.

Kustwachtcentrum:

tel.:

fax.:

email:

Radio frequenties zullen per reis worden opgegeven. Het KWC is altijd bereikbaar via VHF DSC, MF DSC en VHF Kanaal 16.

2.6 Bijzonderheden

Ter voorkoming van calamiteiten is dit vaartuig, binnen de huidige overeenkomst het m.s. "Alp Ace", 24 uur per dag, 365 dagen per jaar inzetbaar op zee.

Het (hoofd)doel bij de inzet van de "Alp Ace" en de daarbij noodzakelijke ondersteuning door de wal organisatie is de bescherming van het mariene milieu, en ter voorkoming van schade aan windmolenparken. Een en ander geschiedt door snel en adequaat te reageren ter voorkoming van incidenten en calamiteiten zoals b.v. een aandrijving tussen een drifter en een turbine en proactief optreden bij aanvaringen enz.

Teneinde zoveel als mogelijk te besparen op de brandstofkosten, zal de scheepsleiding – daar waar de veiligheid niet in het geding is of anderzijds directe en aantoonbare noodzaak is om ergens met de meeste spoed ter plaatse te zijn – te allen tijde rekening houden met het brandstofverbruik en daarom altijd kiezen voor de minst kostbare wijze van verplaatsing, zoals b.v. het gebruik van slechts één schroef, gecombineerd met een zodanige belasting van deze voortstuwing dat het brandstofverbruik minimaal is. Van de zijde van de scheepsleiding wordt verwacht dat zij dit beleid op een actieve wijze bevordert, b.v. door een anticiperende vertrektijd of door tijdig op weg te gaan naar een strategische positie waardoor onnodig hoge vaarten worden vermeden.

Afhankelijk toekomstige haven is het aan de kapitein en plicht of hij gebruik maakt van een loods. Overige formaliteiten en "scheepsagent" zaken worden door de bemanning en kantoor zelf verzorgd.

Ongeplande vaartuig

Bij ongeplande uitval van de ERTV als gevolg van een technische storing, wordt gedurende max vier uur gepoogd de storing op te heffen, lukt dit niet of het is duidelijk dat het langer gaat duren dan zal door de reder een vervangend vaartuig worden opgeroepen.

Dit schip beschikt over tenminste 130 ton BP of twee vaartuigen van elk 90 ton BP. Dit schip moet beschikbaar zijn binnen 24 uur.

Ook bij geplande uitval zal de reder zorgen voor een vervangend schip die aan de eisen voldoet. Dus een schip van tenminste 130t BP of 2x 90t BP.

A. Ongeplande uitval door technische storing

Bij ongeplande uitval van de ERTV dienst als gevolg van een technische storing - waardoor de Alp Ace niet meer gehéél operationeel inzetbaar is in overeenstemming met álle gestelde eisen - zijn er twee soorten ná het tijdstip van het optreden van de technische storingen te onderkennen:

1. Dit soort technische storing wordt gekenmerkt door geheel hersteld te zijn binnen een tijd van maximaal 4 uur na het optreden ervan inclusief tijdsduur van tests en eventueel benodigde goedkeuring door Klasse. Het is onafhankelijk van de positie waar het schip zich bevindt. Indien de storing op zee optreedt en reparatie binnenliggend moet plaatsvinden zal de benodigde vaartijd een deel van de maximale 4 uur zijn. Zodra duidelijk wordt dat meer dan 4 uur benodigd is na het moment van het optreden van het defect, behoort de uitval verder bij de hierna volgende soort/categorie nr. 2 van ongeplande technische storingen te worden opgebracht. Mocht de langer dan 4 uur durende ongeplande uitval meer dan drie maal voorkomen in een kalenderjaar kan de ETV-overeenkomst worden ontbonden.

of

2. Dit soort van storingen is gekenmerkt doordat het herstel van het defect langer duurt dan 4 uur na het tijdstip van het optreden van het defect, zoals bv. kan voorkomen bij schroefschade. Na het moment van het optreden van een categorie nr. 2 storingsgeval zal de reder binnen 24 uur zorgdragen voor de vervanging van de "Alp Ace" op locatie met een vergelijkbaar ERTV-vaartuig (paaltrek ≥ 130 t; L ≥ 50 m, etc.) danwel door twee kustsleepboten met ieder minimaal een paaltrek van 90 ton en scheeps lengte ≥ 30 m.

B. Ongeplande uitval door NIET-technische storing

Bij ongeplande uitval van de ERTV dienst, die NIET het gevolg is van een technische storing bv. door het verlopen van een klasse certificaat of door personeelsproblemen of anders zal de reder binnen 24 uur na het optreden van de oorzaak zorgdragen voor de vervanging van de Alp Ace op locatie met een vergelijkbaar ETV-vaartuig die aan de eisen voldoet (zijnde paaltrek ≥ 130 t; Lengte ≥ 50 m, etc.). Genoemde kleinere sleepvaartuigen zijn in dit geval van NIET-technische storing niet toegestaan.

3. Algemeen

3.1 Scheepsgegevens (huidige schip als voorbeeld)

ALGEMEEN

Roepletters	:	PCBN (IMO nr.)
MMSI	:	
Vlag	:	Nederlandse
Registratie haven	:	Rotterdam
Bouwjaar	:	2006
Werf	:	Mutzelfeldt Yard Cuxhaven, Duitsland
Klasse aanduiding	:	DNV-GL 100 A5 E2 Deep sea Tug Boat MC AUT, FF1 DP2

AFMETINGEN

Lengte o.a.	:	58,55	m
Lengte tussen loodlijnen	:	52,29	m
Breedte o.a.	:	14,80	m
Holte	:	7,65	m
Diepgang	:	5,82	m
Bruto tonnage	:	1767	GT
Netto tonnage	:	530	mT
Werverplaatsing (diepg. 6 m)	:	?	m ³
Draagvermogen (ca.)	:	1694	ton

CAPACITEITEN

Zware olie (zwavelarm)	:	1132	m ³
Gasolie	:	131	m ³
Drinkwater	:	77	m ³
Ballastwater	:	140	m ³
Werkdek	:	220	sqm
Werkdeksterkte	:	10	ton/m ²

NB.: De 'dubbele hull' tanks mogen slechts worden gevuld met schoon ballast water waar aangegeven op tekening. Vulling met andere vloeistoffen als brandstof, oliën, chemicaliën, 'grijs' water, e.d. is ontoelaatbaar.

VOORTSTUWING

Motoren (fabrikant)	:	2 x MAN
Type	:	B&W 14V32/40
Vermogen	:	2 x 7000 kW bij 750 tpm en tot vaanstand (feathering) verstelbare schroeven (3.8M) in vaste straalbuizen
Paaltrek	:	192 mt cont
Hekschroef	:	1 x 400 kW
Boegschroeven	:	2 x 400 kW

DYNAMIC POSITIONING

DP-categorie	:	DP-2
Type	:	ERN 99,98,97,59
Provisions for	:	High precision acoustic Positioning system

HULP-/NOODBEDRIJF

Schroefasgeneratoren	:	2 x 1500 kW
Dieselgeneratoren	:	2 x 500 kW
Haven-/nood-generator	:	1 generator

NAVIGATIE-UITRUSTING

- Radars:
2x hoge resolutie kleuren displays; radarplotter 21"
- Transas Dual Ecdis system
- 2x Gyro kompas, fabrikaat ?, verbonden met stuurautomaat en beide radars
- DGPS/GPS-navigatie,
- Echolood,
- Snelheidsmeter/log,
- Windsnelheid- en richting sensoren en meters
- Automatische stuurinrichting,

- AIS-transponder,
- VHF Richtingzoeker (zee)
- ECDIS
- Magnetisch kompas,

COMMUNICATIE

Volledige GMDSS-radio installatie voor de vaargebieden A1, A2, A3;

- 1x HF/MF DSC
- 3x draagbare nood-VHF's GMDSS
- 2x VHF DSC
- 3x draagbare VHF's
- 2x Inmarsat C fabrikaat ? (SSAS & LRIT)
- 1x Radio telex
- 1x EPIRB
- 2x SART
- 1x BNWAS NAVITRON (RR)
- Mobiele GSM-telefoon
- VSAT
- Public address system
- C2000 set (KWC)

SLEEPGEREI

- 1600 m op de onderste trommel 76 mm diameter staaldraad en op de bovenste trommel 300 m staaldraad met 76 mm diameter.

- | | | |
|----------------------------|---|---|
| - Statische trekkracht | : | 100/200 mt |
| - Remkracht | : | 300 mt |
| • Tugger-lieren | : | 2 x 10 mt |
| • Shark jaw | : | 2x Karmoy 650 mt SWL (afstand en lokaal bedienbaar) |
| • Sleppennen (geheld type) | : | 2x karmoy 300 mt SWL (afstand en lokaal bedienbaar) |
| • Hekroller | : | 300 mt SWL; diam. 2,00 x lengte 3,00 m |

Toevoegen sleepdraden

DEKUITRUSTING

- 1 kraan BB. Capaciteit SWL ? ton
- Twee kaapstanders met een trekkracht van 100 kN (ca. 10 ton)
- Ankerlier trekkracht ?.
- 2x Ankerketting: diameter ? mm. kettinglengten SB en BB 274 meter.
- MOB boot SB boordzijde

BRANDBESTRIJDING

- Fifi-categorie: klasse 1
- 2 x brandblusmonitoren FFS 1200/300LB (single and dual flow) op het stuurhuis met een capaciteit van 1200 m³/uur bij 10 bar druk en een straalreikwijdte (worp) van 120 m dan wel, indien geknepen, 75 m. Beide monitoren worden met een joystick bediend en gevoed door twee brandbluspompen FFS SNT25-/550 met een capaciteit van 1742 m³/hr.
- Schuimtank met schuimpomp cap. 18 m³/uur.
- 2 x mist spray monitoren voor eigen bescherming schip voor b.v. blussing vloeistofbranden van het type ABS + standaard nozzles voor watersproei ad 900 m³/h bij 7,6 bar

De Fifi uitrusting zal twee wekelijks worden getest.

ACCOMMODATIE

- Een persoonshutten bemanning : 13 h. x 1 pers. = 13
- Twee-persoonshutten opstappers/passagiers: 2 h. x 2 pers. = 4
- Vierpersoonshutten schipbreukelingen : 1 h. x 4 pers. = 4
- Ziekenboeg : 1 h. x 1 pers. = 1

Totaal aantal kooien = 22

- Ruime noodopvangmogelijkheden voor geredde personen (stoelen, etc.)
- Conferentiezaal : ? personen
- Messroom met dagverblijf bemanning : ca. 18 personen

REDDING- & EHBO-UITRUSTING (nog checken)

- Standaard is er veiligheidsmateriaal aan boord voor 30 personen.
- 40x reddingsvesten
- 30x overlevingspakken
- 6x reddingsboeien
- 1 x MOB boot (6 persoons-)
- 4x reddingsvloten met maximaal 16 personen per vlot.
- 2x zoeklichten (afstand bediend)

BERGINGSMATERIAAL

- Pompen
- Generator
- Compressoren
- Patchmateriaal
- Slangen

Las- & Brandmateriaal

Hier komt dus nog een nieuw overzicht!

3.2 Kustwacht(centrum)

Voor de uitvoering van een aantal operationele Noordzee taken heeft Nederland sinds 1987 de beschikking over een samenwerkingsorganisatie van een aantal rijksdiensten van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Defensie, Financiën, Veiligheid en Justitie, Economische Zaken. Dit verband is genaamd 'de (Nederlandse) Kustwacht'. Op basis van het "Regeling organisatie Kustwacht" van 1 juli 2019 (IenW/BSK - 2019/95910) .

Missie Kustwacht

De Kustwacht bewaakt en handhaaft met haar partners de veiligheid op en het verantwoord gebruik van de Noordzee door preventief en correctief optreden. De Kustwacht Nederland levert een bijdrage aan:

1. een verantwoord gebruik van de Noordzee;
2. de veiligheid op zee, zowel op het gebied van dienstverlening als van handhaving en maritime security;
3. het toezien op de naleving van (inter-)nationale wetgeving en verplichtingen.

Voor de realisatie van haar doelstellingen beschikt de Kustwacht over een Kustwachtcentrum dat fungeert als:

- ◆ operationeel commandocentrum;
- ◆ centrale meld- en informatiekamer;
- ◆ Maritiem informatie knooppunt;
- ◆ nationaal maritiem en aeronautisch redding coördinatiecentrum;
- ◆ nationaal nautisch informatiecentrum.

Daarnaast heeft de Kustwacht beschikking over een aantal varende – en vliegende middelen.

Het Kustwachtcentrum is een organisatieonderdeel van het ministerie van Defensie en staat onder leiding van de Directeur Kustwacht, die namens de Raad voor de Kustwacht belast is met de dagelijkse operationele leiding over de uitvoering van kustwachttaken.

Verdeeld over de beleidsterreinen 'dienstverlening' , 'handhaving' en maritieme security onderscheiden we 15 Kustwachttaken, te weten:

Beleidsterrein dienstverlening:

- nood-, spoed- en veiligheidsverkeer;
- maritieme hulpverlening, opsporing en redding ('search-and-rescue');
- rampen- en incidentenbestrijding;
- verkeersdiensttaken;
- vaarwegmarkering;
- zeeverkeersonderzoek
- ruimen van explosieven;

Beleidsterrein handhaving:

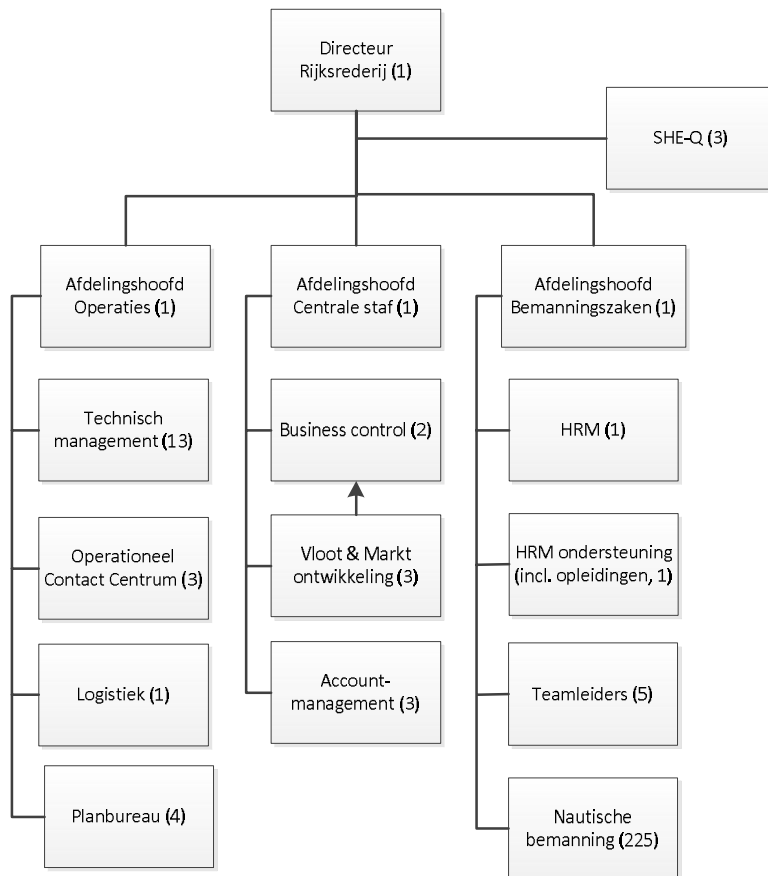
- de algemene politietaak;
- handhaving van de milieuwetgeving;
- handhaving van de visserijwetgeving;
- handhaving van de wetgeving m.b.t. het scheepvaartverkeer;
- handhaving van de wetgeving m.b.t. de uitrusting van schepen;
- het douanetoezicht;
- de grensbewaking
- Toezicht mijnbouw.

Maritime security

- Controle op private beveiligers
- Pre arrivel onderzoek
- Bijstandsaanvraag VPD
- ISPS (dreiging niveau)

3.3 Rijksrederij

Organisatie Rijksrederij (komt nieuwe voor)



Bijlage

DISTRIBUTIELIJST EN OVERZICHT ADRESSEN

- m.s. "Alp Ace" (Aantal exemplaren: 2)

Postbus

Tel. (sat) :
Tel. (mobiel) :
e-mail :

- Rijksrederij (Rijkswaterstaat Zee en Delta) (Aantal exemplaren: 3)

Rijksrederij
t.a.v. afdelingshoofd ...
Postbus 5807
2280 HV Rijswijk

Operationeel Contact Centrum (24/7):

Tel:
Mail:

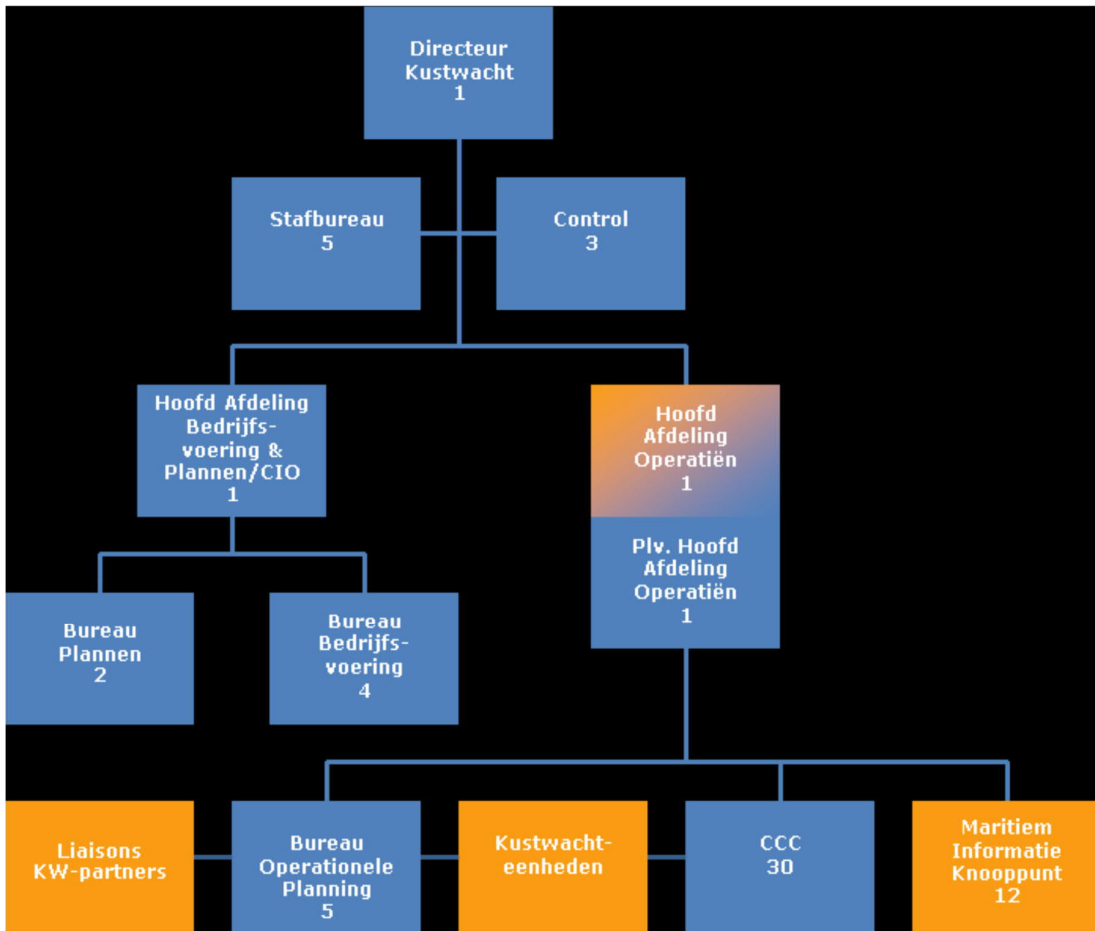
- Kustwachtcentrum (Aantal exemplaren: 4)

Postbus 10000
1780 CA Den Helder

Tel. : voor operationele berichten
e-mail :
Tel. : administratie
Tel : bureau planning
e-mail :
Tel : Hoofd afdeling operations
e-mail :
Tel : Noordzee beleid
: vraagbundelaar rijksrederij
e-mail :

Kantoor reder

Organogram Kustwacht



Lijst toebehoren

Naast de normale scheepsadministratie zal aan boord een administratie worden bijgehouden van alle eigendommen van derden. Desgewenst kan de eigenaar van de goederen in bepaalde, nader te specificeren gevallen bekend maken dat van deze regel mag worden afgeweken.

Voorbeelden van bedoelde eigendommen zijn brandstoffen, smeeroliën, personal computers, kommaliewant, overalls, representatie artikelen, etc.

Principieel zal voor ontvangst van al deze eigendommen worden getekend door de Kapitein dan wel diens vervanger die verantwoordelijk is voor de goede staat en het doelmatige gebruik van betreffende goederen.

reder m.v.	Weekverslag Weeknummer 00-2020	
--------------------	-----------------------------------	--

Weeknummer: 01-2021

Aanwezigen: Zie bijlage (crewlist)

Maandag 4-jan 2021

Opdrachtgever: Nederlandse Kustwacht.
Taakstelling: Uitvoering geven aan ETV- taken
Vertrektijd :
Aankomsttijd :
Meteo:
Bijzonderheden:

Dinsdag 5- januari 2021

Opdrachtgever: Nederlandse Kustwacht.
Taakstelling: Uitvoering geven aan ETV- taken
Vertrektijd :
Aankomsttijd :
Meteo:
Bijzonderheden:

Woensdag 6- januari 2021

Opdrachtgever: Nederlandse Kustwacht.
Taakstelling: Uitvoering geven aan ETV- taken
Vertrektijd :
Aankomsttijd :
Meteo:
Bijzonderheden:

Donderdag 7- januari 2021

Opdrachtgever: Nederlandse Kustwacht.
Taakstelling: Uitvoering geven aan ETV- taken
Vertrektijd :
Aankomsttijd :
Meteo:
Bijzonderheden:

Vrijdag 8- januari 2021

Opdrachtgever: Nederlandse Kustwacht.
Taakstelling: Uitvoering geven aan ETV- taken
Vertrektijd:
Aankomsttijd :
Meteo:
Bijzonderheden:

Zaterdag 9- januari 2021

Opdrachtgever: Nederlandse Kustwacht.
Taakstelling: Uitvoering geven aan ETV- taken
Vertrektijd :
Aankomsttijd :
Meteo:
Bijzonderheden:

Zondag 10- januari 2021

Opdrachtgever: Nederlandse Kustwacht.
Taakstelling: Uitvoering geven aan ETV- taken
Vertrektijd :
Aankomsttijd :
Meteo:
Bijzonderheden:

Onder bijzonderheden dienen niet reguliere werkzaamheden te worden vermeld zoals calamiteiten inzet, near misses, maatregelen ter vervanging mv, commercieel gaan, deelname evenementen.

Bijlage's:

Crewlist

Doc: Brandstoffen verbruik en -restanten