

Zitting 1981

16 999

Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee, 1979, met Bijlage; Hamburg, 27 april 1979

Nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 11 augustus 1981. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens een of beide Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven op uiterlijk 10 september 1981.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitters van de Eerste Kamer en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 7 augustus 1981

Ter voldoening aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 60 en onder verwijzing naar het derde lid van artikel 61 van de Grondwet, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U hierbij de Engelse en de Franse tekst en de vertaling in het Nederlands over te leggen van het op 27 april 1979 te Hamburg tot stand gekomen Internationaal Verdrag Inzake opsporing en redding op zee, 1979, met Bijlage (Trb. 1980, 181).¹

Een toelichtende nota bij deze Overeenkomst gelieve U hiernevens aan te treffen.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
A.A.M. van Agt

¹ Nedergelegd op de bibliotheek ter inzage van de leden.

TOELICHTENDE NOTA

1. Korte samenvatting

Sedert het begin van de 60er-jaren zijn onder auspiciën van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO), één van de gespecialiseerde organisaties van de Verenigde Naties, diverse internationale verdragen tot stand gekomen met als doel de veiligheid op zee te bevorderen. In dit verband is niet alleen een groot aantal preventieve voorschriften en aanbevelingen opgesteld, maar is eveneens aandacht besteed aan maatregelen die na een ramp moeten worden genomen om de gevolgen ervan zo beperkt mogelijk te houden.

Zo zijn onder meer in 1971 aanwijzingen voor de scheepvaart op zee aanvaard, waarin wordt aangegeven op welke wijze dient te worden gehandeld bij opsporings- en reddingsakties, hetzij als deelnemer aan dergelijke akties, hetzij als betrokkene bij een ramp. Deze aanwijzingen zijn door de IMCO gepubliceerd als het z.g. «Merchant Search and Rescue Manual (MERSAR)», dat in een Nederlandse vertaling verplicht aan boord van ieder schip dat onder de Schepenwet valt, aanwezig dient te zijn.

Naast deze door schepen te nemen maatregelen op zee werd het voorts gewenst geacht om een internationaal opsporings- en reddingsplan op te zetten teneinde de internationale samenwerking van opsporings- en reddingsorganisaties aan de wal te bevorderen en een uniforme coördinatie bij hulpakties te verkrijgen.

Dit nu leidde in 1977 op de 10e zitting van de Algemene Vergadering van de IMCO tot het besluit om onder auspiciën van deze Organisatie een internationale Conferentie te beleggen waarop een verdrag tot stand diende te komen dat de instelling van het bovenbedoelde plan regelt, en dat voorts partijen dan ook verplicht om maatregelen te nemen ter bevordering van effectieve gecoördineerde opsporings- en reddingsakties, bij voorkeur gecombineerd voor zowel maritieme als aeronautische ongevallen.

Een groep van experts, ingesteld door de Maritieme Veiligheids Commissie van de IMCO, had al in de periode 1973–1977 een ontwerp verdrag opgesteld, dat als basisdocument voor de Conferentie diende. De Conferentie vond plaats te Hamburg van 9–27 april 1979 en bereikte overeenstemming over de tekst van het onderwerpelijke Verdrag met bijbehorende Bijlage. Op 27 oktober 1980 is het Verdrag te Londen door Nederland ondertekend (Trb. 1980, 181).

Ondergetekenden zijn van mening dat Nederland als scheepvaartnatie en gezien de ligging als kuststaat partij dient te worden bij het Verdrag. Hierbij kan worden aangetekend dat zowel voor wat betreft de regeling van de coördinatie als het beschikbare materieel dat ingezet kan worden bij hulpakties, Nederland ruimschoots zal kunnen voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag (zie ook deel 3 van deze toelichtende nota).

De Regering van de Nederlandse Antillen heeft meegedeeld dat zij voorts hands geen medegelding van het onderhavige Verdrag voor haar land wenst, omdat noch de Landsoverheid noch de Eilandelijke Overheden thans beschikken over adequaat materieel dat benodigd is om doeltreffend opsporings- en reddingsakties, als bedoeld in het Verdrag, te kunnen uitvoeren.

Daarnaast wordt de afwachtende houding van de Regering van de Nederlandse Antillen ingegeven door de onzekerheid of de landen in de regio waarin de Nederlandse Antillen zijn gelegen partij zullen worden bij het Verdrag.

De Regering van de Nederlandse Antillen blijft echter de ontwikkelingen op het onderhavige terrein volgen.

Derhalve wordt de goedkeuring alleen voor Nederland gevraagd.

a. Algemeen

Aan de algemene informatie die in de korte samenvatting is vermeld, kan het volgende worden toegevoegd.

Gesteld kan worden dat de besprekingen op de Conferentie een vlot verloop hebben gehad en dat politieke onderwerpen nagenoeg niet ter sprake zijn gebracht.

Blokvorming tussen politiek gelijkgerichte landen heeft dan ook niet of nauwelijks plaatsgevonden.

In het bijzonder dient te worden vermeld dat voor het eerst in de geschiedenis van de IMCO een internationaal overleg tot stand kwam waarbij in plenaire zittingen overeenstemming werd bereikt zonder dat tot stemming behoefde te worden overgegaan.

Zulks is een verdrag dat gaat om het redden van personen in nood zeker waardig.

Voor de meer technische ontwikkelde kuststaten zal partij worden bij het Verdrag veelal niet meer betekenen dan het eventueel aanpassen van bestaande coördinatiereregelingen aan de hiervoor gegeven aanwijzingen in de Bijlage, en voorzover dit nog niet is geschied, het bereiken van overeenstemming met naburige Verdragstaten over de begrenzing van zeegebieden waarbinnen een Verdragstaat dient te voorzien in opsporings- en reddingsfaciliteiten.

Veelal anders zijn de gevolgen van het partij worden voor een groot aantal ontwikkelingslanden die tot nu toe over geen of over slechts beperkte faciliteiten voor een opsporings- en reddingsorganisatie beschikken.

Voor het opzetten van een dergelijke organisatie geeft de Bijlage een eerste aanwijzing. Vermeld dient te worden dat gelijktijdig met de voorbereiding van de Conferentie een groep van deskundigen in IMCO-verband een uitgebreid handboek heeft opgesteld, het z.g. «IMCOSAR Manual» dat een aanvulling met vele technische en operationele details betekent op de Bijlage.

Met name voor landen die nog een opsporings- en reddingsorganisatie moeten opzetten, mede in verband met het partij worden bij het Verdrag, zal dit handboek van grote steun kunnen zijn. Wellicht ten overvloede kan gewezen worden op het belang, ook voor de Nederlandse scheepvaart, dat in alle bevaren zeegebieden effectieve opsporings- en reddingsfaciliteiten aanwezig zijn. Om dit te bereiken zal internationale samenwerking onontbeerlijk zijn. Op de Conferentie is een resolutie aanvaard waarin aangedrongen wordt op het verlenen van technische hulp aan landen die nog in de nodige faciliteiten moeten voorzien om te kunnen voldoen aan de eisen van het Verdrag. Het is de bedoeling dat technische hulp, voornamelijk gericht op het opleiden van personeel voor opsporing en redding en het voorzien in de benodigde uitrusting hiervoor, wordt gecoördineerd door de Commissie voor Technische Samenwerking van de IMCO.

b. Artikelen van het Verdrag

Artikel I: Dit artikel legt de verplichting op om te voorzien in de nodige faciliteiten voor opsporing en redding. Zoals hiervoor reeds werd opgemerkt zal dit voor de meer technisch ontwikkelde kuststaten geen problemen opleveren. Voor ontwikkelingslanden ligt dit veelal anders. Voor de gevolgen van bedoelde verplichting voor Nederland wordt verwezen naar deel 3 van deze toelichtende nota.

Artikel II: Ten aanzien van het eerste lid, waarin ondermeer is bepaald dat het Verdrag geen afbreuk doet aan de codificering en ontwikkeling van het zeerecht, kan worden vermeld dat een aantal landen op de Conferentie, waaronder Nederland, het niet nodig achtte om een verwijzing op te nemen naar een codificatie van internationaal zeerecht die nog niet bestaat.

Een identieke bepaling als deze werd echter al eerder in IMCO-verdragen opgenomen; mede door de felheid waarmee met name de Latijns-Amerikaanse delegaties opname ervan bepleitten, is met opname van deze bepaling ingestemd.

Artikel III: Zoals ook bij andere IMCO-verdragen zijn de bepalingen verdeeld over het eigenlijke Verdrag en de Bijlage daarbij.

In het Verdrag zelf is de basisverplichting neergelegd om de nodige maatregelen te nemen ten behoeve van de ontwikkeling en de bevordering van activiteiten met betrekking tot de hulpverlening op zee en de veiligheid op en boven zee, door het opzetten van een adequaat internationaal maritiem opsporings- en reddingsplan, en ter bevordering van de mondiale samenwerking bij opsporings- en reddingswerkzaamheden. Daarnaast bevatten de paragrafen 2.1.4, 2.1.4, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 en 3.1.3 van de Bijlage ter zake nog een aantal nadere basisverplichtingen. Voor het overige strekken de in de Bijlage vervatte bepalingen uitsluitend tot uitvoering van de in het Verdrag neergelegde basisverplichtingen.

Het verschil tussen de basisverplichtingen en de bepalingen die dienen ter uitvoering daarvan, is tot uitdrukking gebracht doordat voor het Verdrag zelf en voor de speciaal genoemde bepalingen van de Bijlage een andere wijzigingsregeling geldt dan voor de rest van de Bijlage.

In artikel III is gedetailleerd geregeld welke procedure in welk geval van toepassing is bij wijziging. Ingevolge deze regeling zullen wijzigingen van de Bijlage sneller in werking kunnen treden dan wijzigingen van het Verdrag en de speciaal genoemde bepalingen van de Bijlage.

Aldus zullen in de praktijk noodzakelijk blijkende wijzigingen ten dienste van de uitvoering van het Verdrag op vrij korte termijn hun beslag kunnen krijgen.

Aangezien aanvaarding van wijzigingen als voorzien in artikel III gelijk is te stellen met bekrachtiging van (wijzigings)overeenkomsten in de zin van artikel 60, tweede lid, van de Grondwet zullen wijzigingen van het Verdrag en van de speciaal genoemde paragrafen van de Bijlage, alvorens zij kunnen worden aanvaard, aan de parlementaire goedkeuring moeten worden onderworpen. Aangezien het bij de overige bepalingen van de Bijlage gaat om uitvoering van het Verdrag, behoeven wijzigingen daarvan krachtens artikel 62, eerste lid, onder b, van de Grondwet geen parlementaire goedkeuring.

Artikel V: Op de conferentie werd een voorstel gedaan, mede gesteund door Nederland, om een kleiner aantal bekrachtigingen van het Verdrag dan 15 voldoende te laten zijn voor inwerkingtreding.

Gemeend werd namelijk dat, waar het hier gaat om de veiligheid van menslevens op zee, een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding gewenst zou zijn. Andere delegaties vonden het aantal van 15 al te laag met als voornaamste argument dat de «waarde» van dit IMCO-Verdrag zou dalen als een klein aantal bekrachtigingen reeds voldoende zou zijn voor inwerkingtreding. IMCO als Organisatie telt 113 landen. Uiteindelijk werd akkoord gegaan met een aantal van 15 bekrachtigingen.

Artikel VIII: De authentieke vertalingen van het Verdrag in het Chinees, Engels, Frans, Russisch en Spaans zullen op kosten van en door IMCO worden verzorgd. De officiële vertalingen in het Arabisch, Duits en Italiaans zullen door de IMCO worden verzorgd, echter op kosten van de staten die ter conferentie om bedoelde vertalingen hebben gevraagd.

c. De Bijlage bij het Verdrag

Hoofdstuk 1 – Termen en omschrijvingen

In het streven om de getroffen regelingen ook van toepassing te kunnen doen zijn bij vliegtuigongevallen is er bij het ontwerpen van de teksten voor

de Bijlage voor gezorgd dat met name de regeling van de coördinatie zoveel mogelijk in overeenstemming is met hetgeen geregeld is in Bijlage 12 inzake Opsporing en Redding, behorende bij het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 betreffende de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).

Zo is er ook naar gestreefd om de uitdrukkingen die gebezigd worden in de Bijlage bij het onderhavige IMCO-Verdrag zoveel mogelijk overeen te laten komen met die welke gebruikt worden in genoemde Bijlage bij het Luchtvaartverdrag.

Hoofdstuk 2 – Organisatie

In dit hoofdstuk wordt Partijen bij het Verdrag de verplichting opgelegd om te zorgen dat faciliteiten beschikbaar zijn om doeltreffende opsporings- en reddingsacties te kunnen uitvoeren. Met deze faciliteiten worden met name bedoeld maritieme opsporings- en reddingsdiensten die over parate reddingseenheden, zoals reddingsboten en helicopters, kunnen beschikken en één of meer coördinatiecentra. Voorts dient een opsporings- en reddingsgebied te worden vastgesteld waarbinnen een Verdragsstaat dient te voorzien in opsporings- en reddingsfaciliteiten en waarbinnen de betreffende acties dienen te worden gecoördineerd.

De begrenzing van dergelijke gebieden dient door Partijen te worden vastgesteld in overleg met naburige Verdragsstaten. Op de Conferentie is gesproken over het samen laten vallen van de maritieme opsporings- en reddingsgebieden met dergelijke bestaande gebieden ten behoeve van ongevallen bij de burgerluchtvaart.

Er zijn echter landen die nu al de verantwoordelijkheid op zich hebben genomen voor een maritiem opsporings- en reddingsgebied dat vele malen groter is dan het desbetreffende aeronautische gebied. Derhalve is gekozen voor een tekst die het Partijen bij het Verdrag vrij laat om na overleg met andere betrokken Partijen te bepalen voor welk gebied het verantwoordelijkheid wil en kan dragen (paragrafen 2.1.4 en 2.1.5).

Het onderling overleg hierover vindt plaats in IMCO-verband. Naar het zich laat aanzien zullen de Noordzee-staten voorlopig wel de maritieme verantwoordelijkheidsgebieden laten samen vallen met de desbetreffende aeronautische gebieden.

Iedereen die op zee in nood verkeert, dient hulp te verkrijgen. In paragraaf 2.1.10 is gekozen voor een tekst die stelt dat Partijen ervoor moeten instaan dat hulp wordt verleend. Zo blijft voor Partijen de mogelijkheid open om hulpverlening aan andere instellingen te delegeren.

De tweede zin van paragraaf 2.1.10 werd toegevoegd op voorstel van de vertegenwoordiger van de Uitvoerende Commissie van het Programma van de Hoge Commissaris van de Verenigde Naties voor Vluchtelingen (UNHCR) naar aanleiding van in de praktijk gebleken moeilijkheden met betrekking tot het verdere lot van de geredde personen.

Verder worden in hoofdstuk 2 als voornaamste zaken geregeld:

- de coördinatie van de opsporingsfaciliteiten;
- de instelling van reddingscoördinatiecentra (RCC's) of subcentra hiervoor;
- de voorzieningen en uitrusting voor reddingseenheden en bijzonderheden over afwerpbare overlevingsuitrustingen.

Hoofdstuk 3 – Samenwerking

In dit hoofdstuk wordt de samenwerking bij opsporings- en reddingsoperaties geregeld tussen landen onderling, alsmede de coördinatie tussen de maritieme en aeronautische opsporings- en reddingsdiensten op nationaal niveau.

Ten aanzien van de internationale samenwerking kan worden vermeld dat de kwestie van het toestaan van activiteiten van reddingseenheden van andere Partijen bij het Verdrag in eigen territoriale wateren, mede gezien in het licht van de soevereiniteitsgedachte, een uitgebreid besproken onderwerp op de Conferentie was.

Men zag de wenselijkheid in om in noodsituaties geen restricties te verbinden aan het binnenvaren van elkaars territoriale wateren; politiek is dat niet haalbaar gebleken. De uiteindelijke tekst draagt Partijen dan ook op buitenlandse reddingseenheden toe te laten in de territoriale wateren tenzij onderling anders is overeengekomen en met inachtneming van eigen nationale regelingen ter zake. Gezien de essentiële zaken die ter zake in paragraaf 3.1.2 en 3.1.3 worden besproken, is besloten om deze onder de uitdrukkelijke amenderingsprocedure te laten vallen. De overige paragrafen inzake de internationale samenwerking, die geen nadere toelichting behoeven, regelen voornamelijk de procedures bij het toegang verlenen aan reddingseenheden van andere Partijen binnen het eigen territoriale gebied.

Hulpverlening aan schepen en vliegtuigen in nood wordt veelal verleend door dezelfde typen van reddingseenheden (reddingboten en helicopters) met als gevolg dat de organisatie van de hulpverlening in beide gevallen nagenoeg identiek kan zijn. De procedures die in het onderhavige Verdrag worden omschreven zijn dan ook gebaseerd op de bestaande procedures voor de burgerluchtvaart. Een en ander brengt met zich mee dat het gewenst is om een zo nauw mogelijke coördinatie tussen maritieme en aeronautische opsporings- en reddingsdiensten te bewerkstelligen en bij voorkeur gemeenschappelijke maritieme/aeronautische reddingscoördinatiecentra in te stellen. Deze zaken zijn geregeld in paragraaf 3.2.

Hoofdstuk 4 – Voorbereidende maatregelen

Voor het goed kunnen uitvoeren van hun taak dienen de coördinatiecentra te zijn voorzien van communicatiemiddelen om contacten te leggen met alle van belang zijnde diensten en organisaties die betrokken kunnen zijn bij hulp- en zoekacties. In de centra dient uitgebreide informatie aanwezig te zijn over de beschikbare faciliteiten en middelen van bedoelde diensten en organisaties die ertoe kunnen bijdragen om acties met succes uit te voeren.

Voor de uitvoering zal in ieder centrum een operationeel plan aanwezig moeten zijn met alle bijzonderheden over te nemen maatregelen.

Zaken van deze aard zijn in Hoofdstuk 4 geregeld en behoeven geen verdere toelichting.

Hoofdstuk 5 – Werkprocedures

In dit hoofdstuk worden de operationele procedures aangegeven die tijdens een noodtoestand door bij opsporing en redding betrokken diensten dienen te worden gevolgd. Hierbij is in overeenstemming met de regelingen voor de burgerluchtvaart een noodsituatie onderverdeeld in drie fasen, t.w. de onzekerheidsfase, de alarmeringsfase en de noodfase (paragraaf 5.2).

Om te beginnen is het uiteraard van groot belang dat voortdurend wordt uitgeluisterd op de internationaal ingestelde radio-frequenties waarop noodberichten dienen te worden uitgezonden door de scheepvaart. De meest aangewezen instellingen voor het ontvangen van dergelijke berichten zijn de radiokuststations. Deze krijgen dan ook in paragraaf 5.1 de opdracht om na ontvangst van een noodbericht de eerste acties te ondernemen, waarbij het desbetreffende coördinatiecentrum direct moet worden ingeschakeld.

De daarna door een dergelijk centrum te nemen acties in de verschillende fasen van een noodtoestand zijn voornamelijk omschreven in de paragrafen 5.3 t/m 5.5.

De overige paragrafen regelen vooral de zaken met betrekking tot de te volgen procedures ter plaatse van de noodsituatie.

Opgemerkt dient te worden dat bedoelde procedures geheel in overeenstemming zijn met die welke worden omschreven in de reeds genoemde MERSAR handleiding.

Uiteraard is de mogelijkheid om scheepsbewegingen te kunnen volgen van groot belang voor informatie bij noodsituaties (paragraaf 6.1.3).

Op de Conferentie werd langdurig besproken of het opzetten van een meldingssysteem voor schepen, dat vooral in weinig bevaren en ver afgelegen gebieden als een belangrijk instrument moet worden gezien bij opsporings- en reddingsoperaties, al of niet een zaak is die in het Verdrag dient te worden geregeld. Vooral de Oostbloklanden waren er voorstander van om hoofdstuk 6 in zijn geheel op te nemen in een aparte Conferentie resolutie.

Als argument hiervoor werd onder meer aangevoerd dat hoofdstuk 6 een belemmering zou kunnen zijn voor ratificatie van het Verdrag door ontwikkelingslanden gezien de benodigde infrastructuur die in die landen veelal niet aanwezig is.

Andere landen waaronder Nederland, waren van mening dat handhaving van hoofdstuk 6 geen belemmering kan zijn voor een snelle ratificatie van het Verdrag, omdat dit hoofdstuk slechts een streef karakter heeft.

Bij meerderheid is ten slotte besloten het systeem wel in het Verdrag op te nemen.

3. Gevolgen voor Nederland bij partij worden van het Verdrag

In de korte samenvatting aan het begin van deze nota werd reeds gesteld dat zowel voor wat betreft de regeling van de coördinatie als voor het beschikbare materieel dat ingezet kan worden bij hulpacties, Nederland ruimschoots zal kunnen voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag. Hierbij kan het navolgende worden aangetekend.

Ingevolge Artikel I van het onderhavige Verdrag verbinden Partijen zich ertoe alle wettelijke of andere passende maatregelen te nemen die nodig zijn voor de volledige uitvoering van het Verdrag en de Bijlage.

Nederland is reeds eerder internationale verplichtingen aangegaan ten aanzien van te nemen maatregelen voor maritieme opsporing en redding.

In dit verband kunnen worden genoemd:

- Internationale Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, Londen 1974 (Trb. 1977, 77). Ingevolge Hoofdstuk V, voorschrift 15, van de Bijlage van dat verdrag, dat ook door Nederland is aanvaard, verbinden de verdragsstaten zich te zorgen voor het houden van kustwacht en het redden van personen die op zee nabij hun kusten in nood verkeren.
- Verdrag inzake de volle zee, Genève 1958 (Trb. 1959, 124). Ingevolge Artikel 12, sub (2), van dit verdrag, dat ook door Nederland is aanvaard, dient iedere verdragsstaat de oprichting en het onderhoud te bevorderen van een voor zijn taak berekende en doeltreffende opsporings- en reddingsdienst ten behoeve van de veiligheid op en boven de zee. Voorts dient – waar de omstandigheden zulks nodig maken – de verdragsstaat met zijn buurstaten regionale overeenkomsten voor wederzijdse samenwerking te sluiten.
- Overeenkomst tussen Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland van 30 januari 1958 betreffende de samenwerking bij de redding van mensenlevens op de Noordzee (Trb. 1958, 23). Ingevolge de overeenkomst verbinden de beide landen zich tot hulpverlening aan en redding van bemanningen van schepen en luchtvaartuigen, die in het zee- en kustgebied, begrensd door de meridianen 06°00' Oost en 07°00' Oost in nood raken.

Mede in verband met het vorenstaande is in Nederland ruimschoots voorzien in faciliteiten om doeltreffende opsporings- en reddingsacties te kunnen uitvoeren.

Van de diensten en instellingen die beschikken over bedoelde faciliteiten kunnen als voornaamste worden genoemd:

- de opsporings- en reddingsdienst van de Koninklijke Marine;
- de Kustwachtposten van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;
- het Rijkskuststation Scheveningen Radio;
- Rijks- en Gemeentepolitie en
- de reddingmaatschappijen.

De uitvoering van de verplichtingen uit de verschillende verdragen is tot dusverre overgelaten aan de goed samenwerkende reddingsorganisaties zomede aan de Marine Luchtvaartdienst (MLD) welke laatste in tal van gevallen vrijwillig assistentie verleende bij hulp- en reddingsacties die niet vielen binnen de aeronautische hulpverlening ingevolge de verplichtingen van het Verdrag van Chicago betreffende de internationale burgerluchtvaart waaraan de MLD uitvoering geeft.

De aeronautische en maritieme hulpverlening in Nederland is dus reeds deels geïntegreerd, met dien verstande dat voor maritieme opsporing en redding nog het coördinatiecentrum ontbreekt. Uit praktische overwegingen, maar vooral ook met het oog op de verplichtingen uit het onderhavige Verdrag, is een dergelijk maritiem coördinatiecentrum in de nabije toekomst wel noodzakelijk.

Het coördinatiecentrum voor aeronautische opsporing en redding is gevestigd op het Marinevliegkamp Valkenburg te Katwijk aan Zee. Aeronautische acties in het z.g. vluchtinlichtingengebied Valkenburg (welk gebied ongeveer het Nederlandse grondgebied en het Nederlandse Continentale Plat omvat) worden vanuit genoemd centrum geleid. Met dit aeronautische centrum zou ook kunnen worden voorzien in de behoefte aan het coördinatiecentrum voor maritieme acties, doch zulks vereist de nodige materiële voorzieningen die in hoofdzaak liggen op het gebied van de communicatie. Momenteel is formeel overleg gaande tussen de Ministeries van Defensie en van Verkeer en Waterstaat om te komen tot bedoeld gecombineerd centrum. Verwezenlijking daarvan is medio 1981 te verwachten.

In overleg met alle bij opsporing en redding betrokken diensten en instellingen is inmiddels de tekst van een «opsporings- en reddingscoördinatie-regeling in Nederland» opgesteld die gelijktijdig met het operationeel worden van het gecombineerde centrum te Valkenburg door betrokken bewindslieden zal worden vastgesteld. De inrichting van het centrum en de regeling van de coördinatie is geheel afgestemd op het gestelde ter zake in de Bijlage bij het Verdrag.

Bij de voorbereidingen van de totstandkoming van het Verdrag werd in IMCO-verband reeds in 1974 de kwestie besproken van het vaststellen van opsporings- en reddingsgebieden waarbinnen kuststaten de verantwoordelijkheid op zich nemen voor de aanwezigheid van opsporings- en reddingsdiensten. De West-Europese kuststaten hebben ervoor gekozen om voor de maritieme verantwoordelijkheidsgebieden de begrenzing aan te houden van de reeds eerder formeel vastgestelde gebieden ter zake voor de burgerluchtvaart. Nederland heeft via de Secretaris-generaal van de IMCO bekendgemaakt om als maritiem verantwoordelijkheidsgebied het eerder genoemde vluchtinlichtingengebied Valkenburg te aanvaarden.

Gelet op het vorenstaande zal aanvaarding door Nederland van het Verdrag, na verkregen goedkeuring, plaatsvinden zodra het gecombineerde maritieme en aeronautische coördinatiecentrum op het vliegkamp Valkenburg operationeel is geworden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
D. S. Tuijnman

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
D. F. van der Mei

De Minister van Defensie,
P. B. R. de Geus

Gelet op het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State, blijft openbaarmaking van het advies van de Raad van State en het nader rapport achterwege.