

worden aangeboden maar dat zal niet in alle omstandigheden zo zijn. Hoe gaat het model hiermee om? Ook ga ik ervan uit dat de leveranciers een totaalprijs zullen geven van de aanbidding voor de capaciteit en niet alle opties zullen uitsplitsen. Hoe gaat het model hiermee om? [512E] Er bestaat een essentieel verschil tussen een optie en een wens.

Een Optie MOET door een bedrijf worden aangeboden, maar KAN door Defensie worden afgenomen.

Een Wens KAN door een bedrijf worden aangeboden en MOET (indien aangeboden) door Defensie worden afgenomen.

Opties moeten door het bedrijf dan ook apart geprijsd worden. Vervolgens nemen we die prijs van een Optie niet voor de volle 100% mee (het is tenslotte niet zeker dat wij hem gaan afroepen), maar in feite bepalen we hoe groot de kans is dat we die Optie ook gaan afroepen. [521]

[521]

Wensen worden niet apart geprijsd, de kosten hiervan moet het bedrijf zelf verdisconteren in zijn totaalprijs voor het systeem.

Wat zijn de mogelijkheden om de beide excelsheets eind volgende week weer werkend te hebben op basis van de weegfactoren en spreiding zoals nu ingevuld? Ik wil ze namelijk gebruiken tijdens de besprekingen op Parera. [512E] Op maandag werk ik niet. Volgende week ben ik dinsdag en woensdag (24 en 25 september) op dienstreis. Tot die tijd heb ik geen mogelijkheid om aan de Excelbestanden te werken. Op donderdag en vrijdag (26 en 27 september) zou ik wel in Den Haag af kunnen spreken (PKC of Frederikkazerne). Afhankelijk van de hoeveelheid werk die er uit voortvloeit, is het wellicht mogelijk vrijdag de bestanden klaar te hebben.

[512E]

From: [512E] [512E] DMO/VERWV/AOVD

Sent: vrijdag 20 september 2019 09:31

To: [512E] DMO/VERWV/PROJN [512E] mindef.nl>

Cc: [512E] [512E] [512E] DMO/PROJN/PROJN DIP <[512E]@mindef.nl>

Subject: RE: PoR SAR helicopter

[512E]

Naar het Excelbestand heb ik eens gekeken, maar het oorspronkelijke gunningsmodel is dermate (kan het niet anders zeggen...) lomp aangepast, dat als ik het model weer werkend wil krijgen, ik in feite of het hele document moet controleren en aanpassen of een heel nieuw Excelbestand moet maken.

Omdat je zelf al aangeeft dat het een eerste versie is, die nog niet is afgestemd met [512E] lijkt het me verstandiger om eerst met [512E] af te stemmen wat we precies in het model mee willen nemen en dat ik dan het model daar voor maak of aanpas. Anders ben ik het model aan het maken of aanpassen en moet dat wellicht na afstemming met [512E] nog eens gebeuren.

Dinsdag zit ik altijd in Utrecht en heb ik al een overleg, dus op de PKC zal niet gaan. Het zou wel op de Kromhout kunnen. Op donderdag 10 of vrijdag 11 oktober zou ik wel naar de PKC kunnen komen.

Met vriendelijke groet,

[512E]

.....
Afdeling Ondersteuning Inkoop Defensie AOID
Defensie Materieel Organisatie DMO

T [512E] | **E** [512E]@mindef.nl

.....
(Regulier: Di+Wo KHK Utrecht, Do+Vr HNW)

Van: [512E] DMO/VERWV/PROJN

Verzonden: dinsdag 17 september 2019 09:06

Aan: [512E] [512E] DMO/VERWV/AOVD <[512E]@mindef.nl>

CC: [512E] [512E] [512E] DMO/PROJN/PROJN DIP <[512E]@mindef.nl>

Onderwerp: FW: PoR SAR helicopter

[512E]

Bijgevoegd een eerste versie van 1 perceel van het Luchtverkenningproject tbv CARIB, SAR deel.

Vastvleugelig deel volgt nog.

Ik heb met 5.12.E nog niet in detail de opzet kunnen bespreken.

Bij de laatste Tab "Analyse" mis ik wat bij Tab 2 en 3 - Ontwerp en Realisatie risico ontwerp genoemd is.

Het verzoek is het model weer werkend te maken.

Tzt moeten we het eens doornemen, dinsdag ochtend 08 okt op de PKC?

Mvg 5.12.E

Van: 5.12.E 5.12.E 5.12.E DMO/PROJN/PROJN DIP

Verzonden: maandag 16 september 2019 14:51

Aan: 5.12.e DMO/VERWV/PROJN 5.12.e mindef.nl>; 5.12.e
DMO/WPSN/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <5.12.E @mindef.nl>; 5.12.E 5.12.e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO
<5.12.E @mindef.nl>

Onderwerp: PoR SAR helicopter

Goedemorgen/middag,

Ik heb de PoR en de gunningsmatrix voor de SAR helikopter zo ver af dat ik van mening ben dat het een goede basis is voor de besprekingen in Curacao. In bijlage de link naar de documenten.

@ 5.12.E wil jij nog een opzet maken voor de inhoud van Attachment B voorafgaande aan de meeting alsmede een verdere beschrijving geven aan datgeen er in een MEDEVAC pakket moet zitten.

@ 5.12.E wil jij de opzet van het rekenmodel bekijken en dit samen met 5.12.E weer werkend maken. Waarschijnlijk staan er nu wat hyperlinks op de verkeerde plek. Inhoudelijk spreken we er verder nog over op Curacao.

Docnr 221

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Tue, 1 Oct 2019 03:46:38 +0200
To: "512e" DMO/VERWV/PROJN" 512e mindef.nl>; "512E 512E"
DMO/VERWV/AOVD" <512E @mindef.nl>
Subject: Fwd:
Attachments: Gunningsmodel DCCG SAR helicopters version 20190929.xlsx, ATT00001.htm

Goedemorgen 512e 512E

In bijlage ter informatie de aangepaste gunningsmatrix voor de SAR heli voor Kustwacht Cariib.

Deze is nu aangepast op basis van het begrip van opties en wensen en de onderlinge linken en formules zijn weer terug geplaatst. Het model functioneert dus ook weer.

We zullen dit model de komende dagen met Kustwacht CARIB bespreken. Daarbij zullen we ook het fixed wing model in lijn brengen

Een van de vragen die we hier wel tijdens de besprekingen hebben is: is er ook een mogelijkheid om opties te begane die de leverancier niet noodzakelijkerwijs hoeft te offrenen en waarbij we, als deze toch geoffreerd zijn, de eigen keuze hebben om deze te accepteren of niet. Eigenlijk een derde vorm van opties/wensen ?

Ik hoor graag,

512E

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 512E <512E @hotmail.com>
Datum: 30 september 2019 om 08:05:16 GMT-4
Aan: 512E <512E @mindef.nl>

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10

Docnr 223

From: "5.12E 5.12E DMO/VERWV/AOVD"
Sent: Thu, 3 Oct 2019 10:39:12 +0200
To: "5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP" <5.12E @mindef.nl>
Cc: "5.12E DMO/VERWV/PROJN" 5.12E mindef.nl>
Subject: RE:

5.12E

Over jouw vraag heb ik nagedacht en er ook nog even over gesproken met een collega, maar een derde vorm (optionele wens of wenselijke optie...) is er niet.

Als je namelijk (na contractondertekening) een bepaalde wens toch niet zou willen afnemen, leidt dat tot het volgende (aanbestedingsrechterlijke) probleem.

Het bedrijf heeft de aanbesteding gewonnen op basis van de beste Prijs-Kwaliteit verhouding (BPKV) die in hun aanbieding zat. In die 'verhouding' zitten de scores voor zijn kwaliteitsaspecten (de invulling van de wensen) en de invloed op de prijs (de kosten van de wensen). Zijn combinatie daarvan is als beste uit de bus gekomen.

Op het moment dat je een bepaalde wens toch niet wilt afroepen, leidt dat tot een gewijzigde Prijs-Kwaliteit verhouding: de score voor het kwaliteitsaspect verdwijnt en de prijs zou wellicht ook anders worden (lager waarschijnlijk...). De Prijs-Kwaliteit verhouding zal daardoor 'slechter' worden en het is maar de vraag of het bedrijf dan wel de winnaar zou zijn geweest. Dit druist in tegen de gelijkheid en de transparantie; 2 van de 3 grondbeginselen waarop de aanbestedingswet gestoeld is. Daarnaast wordt daarmee eigenlijk de aanbesteding gewijzigd en dat mag ook niet in een aanbesteding.

Met vriendelijke groet,

5.12E

.....
Afdeling Ondersteuning Inkoop Defensie AOID
Defensie Materieel Organisatie DMO

T 5.12E | E 5.12E @mindef.nl

.....
(Regulier: Di+Wo KHK Utrecht, Do+Vr HNW)

Van: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP

Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 03:47

Aan: 5.12E DMO/VERWV/PROJN 5.12E mindef.nl>; 5.12E 5.12E DMO/VERWV/AOVD
<5.12E @mindef.nl>

Onderwerp: Fwd:

5.12E

5.12E

In bijlage ter informatie de aangepaste gunningsmatrix voor de SAR heli voor Kustwacht Cariib.

Deze is nu aangepast op basis van het begrip van opties en wensen en de onderlinge linken en formules zijn weer terug geplaatst. Het model functioneert dus ook weer.

We zullen dit model de komende dagen met Kustwacht CARIB bespreken. Daarbij zullen we ook het fixed wing model in lijn brengen

Een van de vragen die we hier wel tijdens de besprekingen hebben is: is er ook een mogelijkheid om opties te begane die de leverancier niet noodzakelijkerwijs hoeft te offrenen en waarbij we, als deze toch geoffreerd zijn, de eigen keuze hebben om deze te accepteren of niet. Eigenlijk een derde vorm van opties/wensen ?

Ik hoor graag,

512E

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 512E <512E@hotmail.com>

Datum: 30 september 2019 om 08:05:16 GMT-4

Aan: 512E <512E@mindef.nl>

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10

Docnr 224

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"

Sent: Thu, 3 Oct 2019 16:47:58 +0200

To: "512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E @mindef.nl>; "512E

BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr/ProjKustw" 512E mindef.nl>

Cc: "512E DMO/VERWV/PROJN" 512E mindef.nl>; "512E

512E DMO/WPSN/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E @mindef.nl>

Subject: 20191003 Presentatie aan DKW naar aanleiding van PoR besprekingen.pptx

Attachments: 20191003 Presentatie aan DKW naar aanleiding van PoR besprekingen.pptx



Defence Materiel Organisation
Ministry of Defence

Update voortgang LVC DCCG

Directorate of Projects

5.1.2 E

5.1.2 G

13 October 2022



Verbeterde aansturing LVC capaciteit

- **Helikopter**

Gericht op specifieke taakopdracht en minder "rondjes rond de kerk"

Professionaliseren SAR capaciteit

Specifieke opdrachten (SAR, IGP, transport) resulteren in bracket 600 tot 750 vliegreuren per jaar (= 12 tot 15 operationele uren per week)

Training voor behouden kwalificaties crew provider valt buiten deze bracket

- **Fixed Wing**

Gericht op surveillance en creëren RMP

Resulteren in bracket 2300 tot 2600 vliegreuren per jaar

Training voor behouden kwalificaties crew provider valt buiten deze bracket



Wijzigingen tov huidige situatie helikopter

- **Helikopter**

Samenstelling bemanning te leveren door provider (Pilots, Hoist Operator, Rescue Operator/Medic)

Helikopter capaciteit gericht op 24/7. Compliance aan te tonen door provider bij gunning van contract (specifiek evaluatiepunt)

Van gepland 5 dagen naar gepland 7 dagen

Eisen voor sensor suite geoptimaliseerd voor SAR

MEDEVAC kit gedefinieerd

Mogelijkheid aansluiten laptop met IP verbinding (data comms met JRCC)

Transport voor tenminste 3 PAX



Wijzigingen tov huidige situatie Fixed Wing

- **Fixed Wing**

Eisen voor sensor suite gedefinieerd op "huidige generatie"
Communicatie (voice/data) met JRCC en andere eenheden
geprofessionaliseerd

Toevoegen "Autonomous optical detection" system

Transport voor tenminste 10 PAX, gewenst 20 PAX

- **Samenstelling crew**

Mission Commanders (Tacco) worden geleverd door defensie

2x Sensor Operator door DCCG zolang deze geplaatst zijn op functie



Tijd

	2018				2019				2020				2021				2022				2023			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Bestaand contract fixed wing capaciteit																								
Bestaand contract																								
Escalatieprocedure - onderhandeling																								
Verlenging contract																								
Optie op verlenging																								
Nieuw DCCG contract																								
Fixed Wing																								
Helicopters																								
Bestaand contract																								
Verlenging contract																								
Realisatie capaciteit																								
IOC																								
Bestaand contract helicopters																								
Verlenging contract																								
Bespreking voor verlenging/opties																								
Verlenging contract																								
Publicatie selectieleidraad via Negometrix																								
Oktober 2019																								
Versturen gunningsleidraad																								
Februari 2020																								
Ontvangst en opening offertes																								
Juni 2020																								
Versturen documenten ronde 2																								
Oktober 2022																								
Bekendmaken voorlopige gunningsbeslissing																								
April 2021																								
Contractondertekening																								
Juni 2021																								

Docnr 226

From: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Fri, 4 Oct 2019 14:36:04 +0200
To: "512E DMO/VERWV/PROJN" 512E mindef.nl>
Subject: Fwd: Selectieleidraad
Attachments: Selection Guide Commentaar 512E ATT00001.htm

Goedemiddag 512E

Voor als je er weer aan toe bent.

In bijlage heb ik in de selectieleidraad mijn opmerkingen gevoegd. Veel admin en grammatica. Daarnaast een aantal inhoudelijke aanpassingen en voorstellen. Laten we een telcon doen over de punten waar je een issue mee hebt. Ik ben volgende week alleen dinsdag op de KHK.

512E

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 512E <512E@hotmail.com>
Datum: 3 oktober 2019 om 21:55:45 GMT-4
Aan: 512E <512E@mindef.nl>
Onderwerp: Selectieleidraad

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10

Docnr 228

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"

Sent: Fri, 4 Oct 2019 16:40:23 +0200

To: "512E" @hotmail.com" <512E @hotmail.com>

Subject: PoR

Attachments: 20190424 PoR ARC DCCG Fixed Wing.doc, PoR SAR helicopter.docx

Docnr 231

From: "512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO"

Sent: Tue, 8 Oct 2019 16:25:40 +0200

To: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP" <512E @mindef.nl>; "512e

BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr/ProjKustw" 512e mindef.nl>; "512e

DMO/WPSN/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E @mindef.nl>; "512E 512E

CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO/OD" <512E @mindef.nl>

Subject: FW: Lange Termijn Plan KW Carib en brief

Attachments: Lange Termijn Plan 2019-2028 def..pdf

Dit is de laatste versie van het LTP die is goedgekeurd door het presidium.

From: "5.1.2.E 5.1.2.E 5.1.2.E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: 15-10-2019 09:01:31
To: "5.1.2.e" "5.1.2.e" mindef.nl>
CC:
Subject: FW: SG KW CARIB
Attachments: Selection Guide DA ARC 19 08 15 5.1.2.e comm 5.1.2.e V1.0 5.1.2.e + 5.1.2.e + 5.1.2.e ;

5.1.2.E

Ik heb geen verder commentaar.

Voor wat betreft het stuk tekst dat ik nog aan zou leveren.

Bij paragraaf 2.1:

f. A valid copy of a current or recent Air Operator Certificate involving specialized air operations. EASA Part-SPO (Specialized Air Operations) or comparable regulations issued by a recognized aviation authority can be used as a reference for special operations. (paragraph 4.3.2.2);

De tekst op pagina 11 waarbij ik nog zou checken met de rijkswet kunnen we beter weglaten. Er staat nu al zoveel in dat het een duidelijk beeld geeft over de operaties. Ik zal ook in de PoR kijken of de tekst eruit kan. Het geeft de leverancier weinig meer informatie wat onze legal basis voor de operaties is.

Paragraaf 3.1 bij 3.b. Lot 2 is 3 uur

Paragraaf 4.3.2.1.

c. having the experience to initiate and execute a supplemental type certificate process with respect to the installation of aircraft surveillance and communication equipment and to maintain this equipment.

Bij Lot 2 SAR helicopter kan dit gewoon een "twin engine helicopter" zijn. Hoeft geen nadere info bij.

4.3.2.2. kan er wat mij betreft helemaal uit. Bovenstaande bij paragraaf 2.1 zou voldoende moeten zijn. Als het te moeilijk wordt om deze paragraaf te ontvechten uit de ESPD, laat het dan maar staan. Maar dat zou dan wel betekenen dat de nieuwe f. bij paragraaf 2.1. erbij komt zoals ik hierboven beschreven heb en dat de originele f. nu g. wordt met de QA tekst.

Start of Lot 1 preferably 1 January 2022
Start of Lot 2 preferably 1 September 2022

Succes,

5.1.2.E

-----Original Message-----

From: 5.1.2.e
Sent: dinsdag 15 oktober 2019 08:04
To: 5.1.2.E 5.1.2.E 5.1.2.E DMO/PROJN/PROJN DIP
Subject: SG KW CARIB

5.1.2.E

Bijgewerkt nav gister.

Als je nog iets hebt toe te voegen gaarne.

Na jouw terugkoppeling zal ik een ieder het gewijzigde doc sturen incl beknopte uitleg svz.

Vervolgens gewijzigde inhoud nog terugkoppelen met CARIB?

Mvg 5.1.2 E

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 5.1.2 E 5.1.2 E 5.1.2 E DMO/PROJN/PROJN DIP

Verzonden: zaterdag 12 oktober 2019 09:40

Aan: 5.1.2 e DMO/VERWV/PROJN

Onderwerp: Publicatie selectie KW CARIB

Hallo 5.1.2 E

Heb jij nog terugkoppeling op mijn bemerkingen op de selectieleidraad ? En is 5.1.2 E akkoord met het publiceren van het project op korte termijn. Streven is te publiceren in oktober dus we moeten wel even gas gaan geven.

5.1.2 E



ANNEX A

PROGRAMME OF REQUIREMENTS

DCCG Fixed Wing capability

for the

Dutch Caribbean Coastguard

Version 0.4 (dated 2 oktober 2019)



CONTENTS

Commented [5.1.2.e]: Nog updaten. Gaat niet automatisch

Coverpage	i
Contents	ii
1. Introduction	
1.1 General	1
1.2 Present situation	1
1.3 Required situation	2
2. Concept of operations	
2.1 Tasks for the Air Reconnaissance Capacity	3
2.2 Mission profiles	
2.2.1. Search And Rescue (SAR) near the border of the Area of Responsibility(AOR)	3
2.2.2. Ad-hoc counter-drugs operation around the islands of the NA&A	4
2.2.3. Environmental and fishery inspection in the EFZ around the SSS-islands	5
2.3 Mission Essential Equipment List (MEEL)	6
2.4 Airport information Curacao	7
3. Requirements	
3.1 Introduction	8
3.2 General requirements	8
3.3 Detailed requirements for aircraft and aircraft systems	9
3.4 Workstations in the cabin	10
3.5 Qualification requirements for pilots	11
3.6 Initial user training	11
4. Miscellaneous project issues and requirements	
4.1 Project organization	12
4.2 Crew responsibilities	12
4.3 Maintenance	12
4.4 Initial acceptance	12
4.5 Evaluations	13
Attachment A	Equipment description
Attachment B	Communications matrix
Attachment C	Responsibilities for the provision of specific equipment between State and Supplier specific
Attachment D	Banned and Restricted Substances
Attachment E	List of abbreviations

1. Introduction

1.1 General

This Programme Of Requirements (POR) describes the requirements for the aircraft and aircraft systems to be met with regard to the DCCG Fixed Wing capability for the Dutch Caribbean Coast Guard DCCG.

The concept of operations for the DCCG Fixed Wing capability is described in chapter 2. The operational, technical and training requirements for this DCCG Fixed Wing Capability are described in chapter 3. Miscellaneous issues and requirements are described in chapter 4.

In Attachment A the required equipment is described in more detail. Attachment B shows the communication requirements in a matrix, based on several operational scenarios. Attachment C details responsibilities for the provision of specific equipment between State and Supplier specific. Attachment D defines the banned and restricted substances. In Attachment E the used abbreviations are explained.

1.2 DCCG Area of Responsibility and tasking

The DCCG is responsible for several tasks in their Area Of Responsibility (AOR). This is a large area, including the Territorial Waters (TTW) of the Caribbean territory of the Kingdom of The Netherlands, the Curaçao and the adjacent Flight Information Regions (FIR) and the Caribbean sea (see chart below)¹.

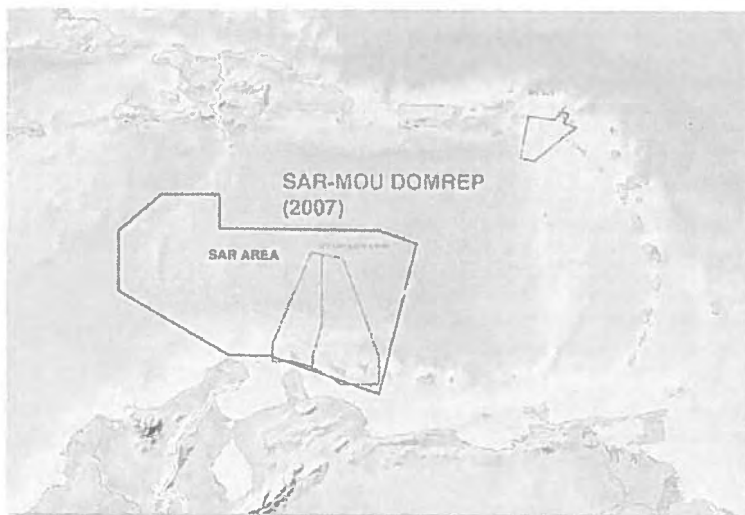


Figure 1. DCCG Area of Responsibility. (TS = Territorial Sea, EFZ = Exclusive Fishery Zone)

¹ TTW: 4.000, EEZ/EFZ: 32.000, SAR-area: 1 a w ICAO/IMO regulations 90.000 Nmi²

Commented [5.12a]:

-Specifieke vereisten voor dataverbindingen (real time video, chatfunctie, media files versturen, ect.) @ 5.12a heb jij hier een beeld en mogelijke tekst voor?

-Specificaties voor het mission management systeem, target data accumulatie i o m. IBO-systemen en uitwisseling tussen de systemen. VIU, IBASE, ect? @ 5.12a heb jij hier een beeld en mogelijke tekst voor?

- Inzet van EO bij SAR, automatic target detection capaciteit? Staat er nu in

- Automatic oil spill detection sensor? Eventueel als secundaire eis

- Currencies (niet zijnde tactisch of vliegend) programma voor crew members, wie is hier verantwoordelijk voor en wat worden de eisen? Moet in Annex C komen

-Zaken omtrent detacheringen? @ 5.12a wat bedoel je hier specifiek mee?

-Kosten voortkomend uit mechanicals, zoals brandstof afvoeren, refueling, landing fees, etc Worden meegenomen in de contractuele Terms and Conditions

Both national and international legislation is applicable in the AOR. National legislation has been laid down in regulations of the Kingdom of The Netherlands as a whole and are complemented by local regulations on the individual countries. International legislation is mainly based on regulations from the International Maritime Organization (IMO) and International Civil Aviation Organization (ICAO).

The task for the DCCG is general law-enforcement, such as counter drugs (CD) operations, border patrol, customs operations and Search and Rescue, transport etc.

Commented [5.1.2 e]: Omschrijving rijkswet ?

The majority of the targets of interest for the DCCG Fixed Wing capacity ranges from individual swimmers (RCS <1 m²), water scooters (RCS 1-2 m²), local fishing vessels/go-fasts (RCS 3 m²) to local fruit/fish barges and sailing vessels/pleasure craft (RCS 20 m²). Other shipping vary from coaster to medium tankers (RCS 40-10.000 m²). The first might be involved in illegal activities and SAR. The latter might assist during or part of SAR-operations. These vessels (>300 GRT) are obliged to use their AIS systems. Main shipping routes are located both North and South of the Dutch Leeward islands and East and West of the Dutch windward islands. Shipping density is low to medium. The ABC and SSS islands are mainly used as a hub for illegal goods originating from Venezuela and Colombia. Their next destination is Puerto Rico, Hispaniola and Europe.

1.3 DCCG Fixed Wing Capability

The Supplier shall provide DCCG Fixed Wing capability by using a number of dedicated fixed wing aircraft, equal in mission and safety equipment. With those aircraft, the Supplier shall be able to meet the requirement for a continuous readiness, ensuring that at any given time at least one aircraft is airborne within 90 minutes after first alert. The number of crews shall be such that all scheduled flights can be met and a continuous availability for ad-hoc flights is guaranteed.

A minimum of 2300 and a maximum of 2600 flight hours per year, for planned and ad-hoc flights, is to be expected. The flight hours will be used for DCCG tasks (as described in paragraph 2.1) and for specific Counter-drugs (CD) operations. The latter missions are flown as part of an international cooperation of Caribbean nations, in which the Royal Netherlands Navy participates. The task for the aircraft will be to detect and monitor vessels who are suspected of illegal activities, and to coordinate the interception of these vessels with other (DCCG and international) assets.

The Supplier shall provide the aircraft and shall be the operator of the aircraft. The supplier shall be responsible for all maintenance and servicing of the aircraft, the mission equipment and the safety equipment. Attachment C provides a detailed overview of the responsibilities for the provision of specific equipment between State and Supplier. The Supplier shall also provide sufficient and capable flight crews (pilots and sensor operators).

The main operating base is Coastguard Airstation Hato, situated on the Curacao International Airport (Hato). The Supplier shall use the facilities (hangar space, storage and offices) of the Coastguard Air Station Hato. Incidentally the aircraft will be assigned to operate from other airfields in the broader Caribbean area to support DCCG operations.

2. Concept of operations

This chapter describes the concept of operations for the DCCG Fixed Wing capability. The information provided in this chapter has to be used in conjunction with the requirements as laid down in chapter 3.

2.1 Information Based Operations at the DCCG JRCC

The vision for future operations for the DCCG is to build and maintain a real-time Recognized Maritime Picture (RMP) at the Joint Rescue and Coordination Center (JRCC) and its assets with the aim to have a full situational awareness of the area and to enable Information Based Operations (IBO). This vision influences the requirements of the DCCG assets and its capability to exchange voice and data beyond line-of-sight (BLOS) in a secure architecture.

Mission and Tactical Control for the DCCG Fixed Wing capability shall be executed from the JRCC when the operational scenario requires this. The communication systems between aircraft and JRCC shall support this tactical concept.

2.2 Tasks for the DCCG Fixed Wing capability

The aircraft shall be capable to perform the following tasks:

Surveillance/supervision/inspection and criminal investigation tasks:

- a. environmental and fishery inspection;
- b. customs/immigration patrol;
- c. shipping inspection;
- d. general law-enforcement (LE) tasks, such as counter drugs (CD) operations;
- e. Search And Rescue (SAR);
- f. tactical training.

Transport tasks for limited amount of passengers and/or cargo:

- g. (disaster)relief, providing a rapid insertion capability of specialized personnel and/or armed military personnel and/or first aid goods to a stricken location and the possibility of evacuating a limited amount of persons;
- h. Governmental flights for transport of passengers, sometimes escorted by armed governmental personnel.

2.3 Mission profiles

Three types of mission profiles are described in this paragraph covering the majority of most important and most demanding (with regard to endurance and sensorfit) missions to be executed. The three mission profiles are examples. The aircraft will execute a wider variety of missions during planned flights.

Every flight can be retasked into a SAR- or CD mission. Therefore every flight will be executed as airborne SAR-unit.

2.3.1. Search And Rescue near the boundaries of the Area Of Responsibility.

Aim: detection, localization and rescue of people in distress.

Execution: 90 minutes after the first alert by the Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) the aircraft will be airborne. Within these 90 minutes the maintenance crew will prepare the aircraft and the aircrew will be briefed by the JRCC about the ongoing SAR-case.

Transit to the boundary of the AOR (380 NM) will be completed in two hours after take-off. The aircraft will start a predetermined search after a descent to optimum search altitude (in most cases around 1000 feet). The search must be executed with best sensor-settings, using radar, Electro Optics/Infra Red (EO/IR), and visual detection and ranging means as search sensors. Sensor priority and set up depends on the kind of target (raft, Person In Water (PIW)), environmental conditions and the time of day. Tactical plot will be updated by using a drift buoy.

The aircraft must be able to execute search patterns for at least three hours.

Communication is paramount during the SAR tasking. The aircraft will often act as On Scene Coordinator (OSC) and therefore both the quality and amount of communication equipment as well as the capability of the aircraft crew must be sufficient to facilitate the OSC functionality.

If the aircraft detects persons in distress at the end of the three hours search, it must have enough fuel to remain on-station for one additional hour. During this hour the aircraft must be able to drop pyrotechnic signal-devices, a life-raft and/or supplies near the distress location. After completion of the on-station time, the aircraft will return to Hato within two hours transit-time. If the aircraft is unable to land at Hato (due to circumstances that cannot be attributed to the Supplier) it must have enough fuel to divert to an alternate airfield (in principle Aruba 65 NM or Bonaire 40 NM).

This mission profile leads to the following requirements:

Parameter	Requirement
Flight time	8 hours (incl. 4 hours at low level, excl. time to divert to an alternate airfield)
Transit speed	180 knots or more
Search speed	between 160 and 220 knots
Altitude	transit at optimum FL
Coverage	available onstation time must be sufficient to complete the search area with a specified trackspacing to obtain a coverage factor of 1.2 ensuring a probability of detection (POD) of 84 %.
Essential Mission Equipment	visual using bubble windows, radar, EO/IR, Visual detection and Ranging. communications (HF/UHF/VHF FM-AM/homing and SATCOM device), pyrotechnics, GPS drift buoy (SL-DMB), droppable liferaft.
Remarks	SAR flights are usually ad-hoc and on a continuous readiness base. Therefore execution should be possible during day and night

Table 2. Requirements for mission profile 1

2.3.2. Ad-hoc counter-drugs operation in the AOR

Aim: to detect and monitor all shipping suspected of illegal transport of persons and/or goods towards the ABC & SSS islands or through the AOR, followed by directing surface units to intercept and apprehend these vessels.

Execution: 90 minutes after the first alert by the Operations Department, providing intelligence about a potential transport, the aircraft will be airborne. Within these 90 minutes the maintenance crew will prepare the aircraft, and the aircrew will be briefed at the JRCC (DCCG HQ at Parera naval base). The aircraft will depart Hato to an undisclosed destination. Once clear of the island it will proceed to an operational area to start a covert (silent and disguised) search. Covertiness can be accomplished mainly by posture and/or sensor utilization, making best use of the environmental conditions. Targets are usually small and fast moving ships (known as Gofast (G/F)), but other vessels may also be used.

Once a possible target is detected, all efforts must be directed at determining the identity of the vessel, while avoiding counter detection. To achieve this, all sensors must be optimized for identification and the aircraft must remain outside visual detection range of the target. In case of a positive identification suspect vessel, the aircraft must maintain positive surveillance on the contact through the use of radar/EO/IR sensors and direct DCCG surface forces towards the target for interception and apprehension.

Operational intelligence information for these missions is usually limited to an expected illegal transport during night hours, to arrive at an undisclosed location at an unknown time. Therefore the aircraft must be able to execute a surveillance pattern (line barrier, box, etc.) for a long time. If a target is detected near the end of the planned on-station period, the aircraft must have fuel for one additional hour on station to ensure a positive handover to another aircraft, ship or shore authority.

Communication is essential, preferably on scrambled (secure) nets. On open nets voice crypto must be used.

This mission profile leads to the following requirements:

Parameter	Requirement
Flight time	8 hours (incl. 6-7 hrs at low level, excl. time to divert to an alternate airfield)
Transit speed	180 knots or more
Search speed	between 160 and 220 knots
Altitude	optimum detection and identification altitude, while remaining covert (including a all-lights-out posture)
Essential Mission Equipment	visual using bubble windows, radar, EO/IR, communications (HF/UHF/VHF FM-AM/secure voice)
Remarks	CD flights are usually ad-hoc, on a continuous readiness base. Therefore execution shall be possible during day and night.

Table 3. Requirements for mission profile 2

2.3.3. Environmental and fishery inspection in the EFZ around the SSS-islands.

Aim: to execute environmental and fishery inspection in the Exclusive Fishery Zone (EFZ) around the islands St. **5.1.2.e** St. Eustatius and Saba (SSS-area) in order to prevent illegal fishing activities as well as illegal pollution of the environment.

Execution: the crew will be briefed at the JRCC (DCCG HQ at Parera naval base) 2 hours before planned take-off time. After a two (2) hour transit flight the aircraft will arrive on station in the SSS-area. This SSS-area includes the EFZ and the TTW's around the SSS-islands. Normal patrol altitude will be around 1000 feet. The aircraft needs approximate 3-4 hours to search the area, including investigation of contacts of interest (COI's).

A predetermined route will be flown and special attention given to all vessels in general and fishing vessels (F/V) in particular. F/V in the EFZ will be checked for valid fishing licenses as well as regulatory fishing equipment. The aircraft needs to descend to the optimum altitude to be able to visually confirm names and registration numbers on vessels and observe activities aboard. The crew must therefore be familiar with low-level operations. Violators will be photographed and reported to the JRCC. If necessary a surface unit will be directed for interception and apprehension.

Detected oilspills will be reported to the JRCC and photo/video images will be collected of these spills and possible polluting vessels to be used as evidence. Communication will be established with the violating vessel to inform the captain of the violation and ensure his compliance to stop further pollution. If necessary a DCCG surface unit will be directed to interception and apprehension.

Communications (secure and unsecure) is important. Although the SSS-area is over 500 NM north of Curacao, the aircraft must at all times be able to exchange (data) information (voice and data) with the JRCC about contacts who are suspected of illegal activities. Secure communication is possible via the Motorola DM4000 series (or compatible system) which uses a relaystation at Saba. Preferred data link shall be through VHF LOS to enhance possibilities for wide band data streaming with Satcom datalink as back up communication for LOS and BLOS. Unsecure communication will be via HF radio.

This mission profile leads to the following requirements:

Parameter	Requirement
Flight time	8 hours (incl. 4 hrs at low level, excl. time to divert to an alternate airfield)
Transit speed	180 knots or more
Search speed	between 160 and 220 knots
Altitude	transit at optimum FL, search at approximately 1000 feet
Essential Mission Equipment	visual using bubble windows, radar Including oil spill detection functionality), EO/IR, communications (HF/UHF/VHF FM-AM/secure voice), photo- and video camera

Table 4. Requirements for mission profile 3

2.4 Mission Essential Equipment List

During every flight (planned or ad-hoc) one or more missions can be executed. The Mission Essential Equipment List (MEEL) describes all essential mission equipment required for each mission. Failure to comply with this MEEL may lead to cancellation of the intended flight. It is the Mission Commanders (MC) authority to accept an aircraft for the intended flight when the aircraft status is not in compliance with the MEEL for one or more missions to be executed during that flight. If, for example, the radar is found to be inoperative during the preflight for a SAR-mission, the MC can decide to continue the preflight and use that aircraft for SAR although not in compliance with the MEEL. This MEEL is based on the main components of mission equipment. The final MEEL will be determined in close cooperation between the Supplier and the State and depends on the final offered mission equipment suite. This final MEEL is referred to in the agreement, article x.

Commented [512e]: Checken met huidige contract

Every mission can change instantly into a SAR-mission if and when persons and/or vessels encounter an emergency and require immediate assistance. Because of this task, the aircraft is always an "airborne SAR-unit", although the primary mission may be different. This means that after retasking by DCCG to SAR, the crew must be ready to execute SAR and the aircraft shall always be equipped with droppable liferafts, pyrotechnic signals and drift buoys.

Commented [5.12a]: MEEL nog ter review in combinatie met begrip van Annex 5.1.2E J toevoegen aan Gunningspakket

Essential equipment										
Mission	Radar	IR	EO	Autonomous optical deflection	MMS and COMMS²	Homing device	Smoke markers	Buoys	Deployable liferaft	Miscellaneous
Search and Rescue	R	D	R	R	R	R	R	R	R	D: P/V
Counter Drugs	R	R	R	R	R	D	R	R	R	R: P/V
General law enforcement	D	D	D	D	R	D	R	R	R	R: P/V
Tactical training	R	R	R	R	R	D	R	R	R	R: P/V
Transport	R	D	D	D	R	D	R	R	D	R: P/V

Table 5. Mission Essential Equipment List (All equipment except communications)
R=Required D=Desired N=Not applicable P=Photo V=Video

Mission	Radio's
Search and Rescue	R: 2 VHF AM, 1 VHF FM, 1 HF, 1 UHF, SATCOM D: 2nd HF, secure voice
Counter Drugs	R: as SAR + secure voice + SATCOM + 401 network
General law enforcement	R: as SAR + secure voice
Tactical training	R: as SAR + secure voice
Transport	R: as SAR + secure voice

Table 6. Mission Essential Equipment List (Communications)
R=Required D=Desired

2.5 Airport information Curaçao

Runway	11.187 feet length and 197 feet wide, LDA 8.464 feet.
Maximum take-off weight	sufficient for 747 type aircraft
Fuel	F-34, JET A-1
Navigational equipment	ILS, VOR/DME, PAPI
Services	fire protection 9, PPR granted for CD-missions
Specifications	in accordance with Dutch Caribbean AIP

Table 7. Airport information Curaçao

The state will provide the infrastructure of the military part at Curaçao international airport (HATO), set forth in the agreement ANNEX C - INFRASTRUCTURE COASTGUARD AIR STATION HATO, to the disposal of the Supplier. The Supplier must be aware of the fact that part of the infrastructure will also be used by others, such as other providers of

Commented [5.12e]: Tekst aanpassing in gunningsdocumentatie

² Mission Management System and Operational Communication (voice and data with JRCC)

SAR and surveillance capabilities for the DCCG, the crew and supporting personnel of the helicopter of the West Indies Guard Ship (WIGS) under command of the Fleet Commander CZMCARIB, security, general service and DCCG personnel. Incidentally HATO Military Airfield is used by Netherlands and foreign detachments.

3. Requirements

3.1 Introduction

This chapter describes the requirements for the DCCG Fixed Wing capability. Requirements marked as "desired" are related to the quotation phase of the ARC DCCG project as mentioned and graded in the RFQ. Upon contract award to the selected supplier, the PoR will be reviewed to reflect the final contracted requirements.

3.2 General requirements

The Supplier is responsible for the procurement, installation, certification, qualification, maintenance, repair, replacement and adjustment of the aircraft and related support, mission and safety equipment, either already installed or planned to be installed, for the duration of this agreement. Three years after the aircraft have been delivered, the State determines whether the equipment must be updated due to operational reasons or regulation requirements. Updates will take place via the modification procedure of Article X of the Agreement. The Service Provider shall be responsible for interim updates that are the result of replacement of unserviceable parts (obsolescence) and obligatory modifications resulting from maintenance requirements.

The general requirements are the following:

- The Supplier must be able to provide a minimum of 2300 to a maximum of 2600 flight hours a year;
- The Supplier shall during the duration of the contract comply with the EASA requirements as laid down in Part-SPO (Specialised Operations) of Commission Regulation (EU) No 965/2012 and NLD MAROPS-1 (distributed separately) in addition thereto. Supplier shall be responsible for audits by an independent body (to be approved by the State) based on Part-SPO and NLD MAROPS-1 every two years and report the results to the State. The results of the audit shall be discussed with the State and be implemented by the Supplier;
- The Supplier must be willing to operate "due regard" according regulations for state aircraft to execute covert operations with "ADSB and IFF off" in applicable areas;
- All equipment and devices installed must be certified in accordance with the telecommunication legislation of the nation of registration of the aircraft and must meet the EASA requirements;
- All equipment installed must operate on the aircraft's power system or a Ground Power Unit when the aircraft is on ground;
- All equipment must function under all environmental and operational conditions that may occur during the missions performed by the aircraft;
- Cooling/ventilation capacity during pre-flight, start up, taxi and inflight shall be such that working temperatures in the cockpit and cabin shall be within acceptable limits;
- Maximum continuous electrical load shall not be exceeded in normal flight when operating all equipment simultaneously;
- To safeguard night operations a separation between cockpit and cabin shall be available to shield the cockpit from cabin lighting;
- The cockpit shall be NVG compatible (*desired*);
- The Supplier shall be responsible for the continuous availability of pilots, sensor operators and aircraft to be able to meet the 90 minute notice requirement at any time (one aircraft airborne within 90 minutes after first alert). When an aircraft is executing a planned flight, a second flight crew shall be available on the 90 minutes notice as stand-by.

Commented [15.12.a]: Commence moving on its own/blocks off, touchdown. Bekijk in Block hour time

- The State shall be responsible for the continuous availability of tactical coordinators (TACCO). Article 3 of the agreement details the procedures in the event the State is unable to provide this continuous availability.
- The State may be responsible for the continuous availability of two (2) sensor operators. Article 3 of the agreement details the procedures in the event the State provides this continuous availability.
- Supplier shall ensure that all aircrew and maintenance personnel involved is available for, and fully cooperate with, a screening procedure to be executed by the State in accordance with Article ... of the Agreement
- The Supplier shall ensure a dispatch reliability of more than 98% for Operational aircraft for planned and ad-hoc flights, measured over a twelve month period. Dispatch reliability means that the Operational aircraft shall be able to take off and commence the assigned mission within the allocated time. An aircraft is Operational from the moment that the aircraft is Airworthy (MEL) and Mission (MEEL) ready, all qualified crewmembers are on board of the aircraft, and the aircraft is capable to commence moving at its own power (sufficiently fueled). For a planned flight a delay in take-off time of maximum 15 minutes is acceptable. The ad-hoc flight shall commence within the mentioned 90 minutes timeframe;
- The Supplier shall ensure a mission reliability, based on the functional status of the aircraft and its systems, of more than 98.5%. Mission reliability means that the aircraft after take-off shall be able to complete the assigned mission as ordered;
- The Supplier is responsible for the provision and serviceability of specific equipment and services as detailed in Attachment C;
- The Supplier shall deliver to the State operational user manuals in English for aircraft, mission and safety equipment;
- The colour of the aircraft shall be painted in a grey tone-down colour on the outside with additional Coast Guard logo's and striping. The final layout is depending on the aircraft type and will be determined in a later stage.

3.3 Detailed requirements for aircraft and aircraft systems

Subject	Requirement	Additional information
Airframe		
Aircraft general		Capacity for 4 crewmembers, Pilot (P), Co-Pilot (CP), Mission Commander (MC), Sensor Operator (SO). To comply with ICAO/EASA legislation. Capacity for transport of passengers and/or cargo, as per item a. of Attachment A .
Cockpit		The cockpit shall be operated as a dual pilot cockpit, fully Visual Flight Rules/Instrumented Flight Rules (VFR/IFR) certified.
Observer stations	Desired	One (1) starboard and one (1) port side observer station, with outward bulged window or equivalent alternative to provide an extended view on the surroundings of the aircraft.
photo-optical window		One (1) starboard and one (1) port side.
Workstations		2 workstations in the cabin, one (1) for MC and one (1) for SO with outward bulged windows or equivalent alternative to provide an extended view on the surroundings of the aircraft. Workstations described in paragraph 3.4.
Galley	Desired	Refrigerator, microwave oven and coffee/hot water maker.

Commented [512e]: Ik ben er niet uitgekomen of we nu wel of niet voor volledig NVG compatible moeten gaan. De verplichting om met NVG te gaan vliegen brengt naast voordelen ook een bak ellende met zich mee.

Toilet		
Toilet	Desired	Vacuum flush toilet.
Aircraft Performance		
Endurance		Minimum of 8 hours. Total amount of fuel including 4 hours at low level (< 1000ft) and required reserve fuel. Based on ISA +20.
Transit speed		Minimum 180 knots.
Search speed		160-220 knots.
Minimal speed		150 knots.
Maximum speed		Minimum 250 knots.
Cross wind		Cross wind limit at least 25 knots.
Fuel dump	Desired	
Navigation		
Navigation and Flight Management System (NAV/FMS)		Comply with item b. of Attachment A.
Auto pilot		IFR approved Comply with item c. of Attachment A
V/UHF homing device		Capable of homing on all emergency Frequencies for SAR and on all V/UHF channels. Frequencies in accordance with STANAG 707. Comply with item d. of Attachment A.
Navigation indication	Desired	For situational awareness of the MC and SO. Sensor information as described in item e. of Attachment A.
Communication		
HF		2 sets, comply with item f. of Attachment A.
VHF(AM)		2 sets, comply with item g. of Attachment A.
VHF(FM)		1 set, comply with item h. of Attachment A.
UHF		1 set, comply with item i. of Attachment A.
Secure V/UHF voice communication (LOS)		1 set, comply with item j. of Attachment A.
SATCOM (BLOS)		1 set, comply with item k. of Attachment A.
Stand-alone US401 secure communication		Comply with item l. of Attachment A.
Communication with JRCC		Comply with item m. of Attachment A.
Radio selection panel (RSP)		SO and MC console shall have identical RSP. Comply with item n. of Attachment A.
ICS		ICS shall comply with item o. of Attachment A.
Automatic Identification System (AIS)		Comply with item p. of Attachment A.
Warship W-AIS	Desired	Comply with item q. of Attachment A.
ADSB-in	Desired	Integrated in Mission Management System (MMS)

Commented [51.2 e] s.1.2 E kijkt hier nog naar

(Specific) mission equipment		
Radar		Detection of small surface objects moving at speeds from slow to fast at large distances. Search mode and weather avoidance mode. Comply with detection capability as in item r. of Attachment A.
EO/IR		Integrated electro-optics and High Definition infrared detection system, comply with item s. of Attachment A.
Autonomous optical detection	Desired	Comply with item t. of Attachment A
Oil spill detection	Desired	daytime and night-time detection capability of layer thickness and coverage of a pollution (e.g. oil spill) at sea.
Digital camera		Comply with item w. of Attachment A.
Pyrotechnic signals		Storage and release of pyrotechnic signals (smoke markers) from the aircraft by free fall chute or other manual means. Comply with item x. of Attachment A.
Marker Buoys		Storage and release of SLDMB buoys from the aircraft by free fall chute or other manual means. Comply with item y. of Attachment A.
Tactical display		Comply with item z. of Attachment A.
Mission Management System (MMS)		Comply with item aa. of Attachment A.
Workstation in the cabin		Comply with item ab. of Attachment A.
Life raft (PIW)		Life raft, capacity must be for 8 persons. Comply with item ac. of Attachment A.
Life raft (Crew)		2 rafts, capacity must be for 7 persons (crew) per raft, to comply with item ad. of Attachment A.
NATO standard droppable canister		

Table 8. Detailed requirements for aircraft and aircraft systems

Commented [5.1.2.e]: Nieuwe referenties

Commented [5.1.2.e]: 5.1.2f komt nog met meer informatie

3.4 Minimum Qualification requirements for pilots

Coastguard missions can vary from "routine-like" flights, such as transportation, to special flight operations, such as low level operations at night in covert circumstances. Consequently only highly trained and qualified personnel will be able to carry out such missions in a safe and responsible way.

A typical environment for Coastguard missions is at night, low (VFR minima) and above sea. CD-ops are highly operational and tactical.

According to applicable legislation and regulations all pilots need a Commercial Pilot License (CPL) with the Type Rating on the aircraft.

Commented [5.1.2.e]: Toevoegen in taal training voor MC

Commented [5.1.2.e]: Toevoegen minimum requirements voor andere crew vanuit provider

3.5 Basic maritime training

Besides the requirements above, pilots must be qualified to execute maritime air surveillance tasks as described in Chapter 2. This encompasses the following skills and proficiencies for day and night flights to be trained under the responsibility of the Supplier prior to the DCCG Fixed Wing capability acceptance and prior to assignment of replacement crew for DCCG operations after FOC of the capability:

Commented [5.1.2]: Review met KWNL

- Low level training;
- Approach of contacts followed by photo- and video runs;
- Search-patterns;
- VFR night-flying operations (unaided);
- Crew Resource Management;
- Ditching procedures;
- Maritime survival and dinghy drill.
- Mission equipment training.

3.6 Mission training

For future crewmembers, the State shall provide mission training and all other general DCCG procedures. Documentation shall be delivered by the State.

Topics to be addressed are e.g.:

- Counter drugs- and Coast Guard operations;
- Tactical crew coordinating skills with MC and sensor operator;
- Overt and Covert operations;
- Recognition (ship/aircraft);
- Handover procedures;
- Working in a combined scene of action with several aircraft, helicopters and ships;
- Radio procedures maritime and SAR;
- Diplomatic clearance rules (civilian A/C) in the regional AOR;
- Intercept procedures (COI/GF).

The State shall produce a training plan that might include flights where the above mentioned skills are trained in the operational environment. The mission training might be concluded with a performance evaluation flight that will be judged by State personnel.

3.6 Restrictions in the use of hazardous substances requirements

The use of environmentally hazardous material shall be avoided. The term "use" is meant in the widest sense, ranging from use as an operational material or means of maintenance to the use as construction material for the vehicle or its components. The list of banned and restricted substances is enclosed as Attachment D. The list is subdivided into nine categories (see table 9).

Group	Category
1	Industrial chemicals, used for the maintenance of equipment
2	Fire-extinguisher
3	Corrosion prevention
4	Electronics / lighting
5	Textiles, clothing, personal equipment and shoes
6	Refrigerants
7	Radioactive sources
8	Ammunition

9	Nano materials
---	----------------

Table 9. Categorization of use and/or substances

The supplier shall inform the State in writing that he will NOT use any hazardous substances, which have been banned under the restriction categories 1A, 1B, 1C, and/or 2A, as indicated in Attachment D.

If the supplier intends to use substances and/or materials within the restriction categories 1D, 2B and/or 3A, he shall inform the State in writing.

The supplier shall actively support the State in his search for an alternative less hazardous - substance of restriction 2B.

The ban to use the hazardous substance / obligation to register the use of the hazardous substance is not valid if the maximum allowed level and/or detection level, mentioned in the appropriate table, has not been exceeded. When the assets reaches the ELOT, the supplier is obliged to dispose and / or destroy them in accordance with the then applicable standards, regulations and legislation.

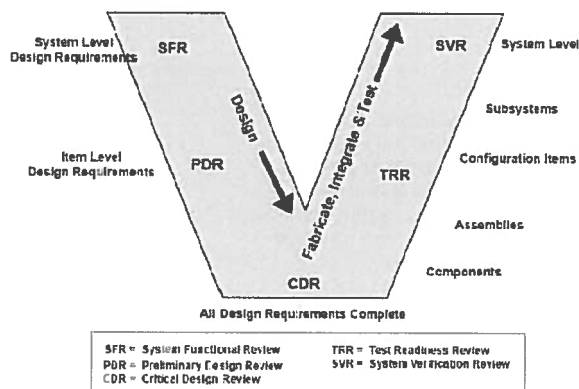
Commented [512e]: Staat dit op een juiste plek in de PoR of moet dit juist in RFQ en T&Cs staan

4. Miscellaneous project issues and requirements

This chapter describes the qualification, organization structure, communication matters, maintenance and other issues necessary to achieve a high standard of preparation and service during the agreement period.

4.1 Qualification

The Supplier shall be responsible to qualify the final configuration of the aircraft and all sub-systems integrated into the aircraft to make sure that the aircraft is safe for use under all specified conditions and conforms to the requirements of this PoR. The supplier shall use the system engineering process (V-model) to come to a final configuration.



The Supplier shall deliver the qualification process plan (Annex x....x of the Contract). All activities shall be determined and approved in consultation with the State.

Means of Compliance for all qualification activities shall be presented and approved in consultation with the State. The supplier shall be responsible for all planning/meetings/logistic/facility reservations activities, to undertake a specific qualification test. The supplier shall deliver all documentations/calculations/assessments/reports for all qualification activities in the English language.

The supplier shall invite the State to witness all qualification testing activities. The State shall formally inform the Supplier for attending as a witness for a specific qualification test. The State shall be free to determine which expert will be attending as a witness by a specific qualification test. This can also be a third party. Only when the State formally inform the supplier that there will be no witness, the Supplier may go on with a specific qualification test.

The Qualification Tests (QTs) shall be conducted by the Supplier. Prior to each QT the Supplier shall present the Test Plan (TP) to the State for approval. And a Test Readiness Review (TRR) shall be conducted under the responsibility of the Supplier. The State approves the TRR prior to the conduct of the test. After the QT the Supplier shall prepare a Test Report (TR) and present it to the State for approval.

4.2 Acceptance

Aircraft acceptance, including crew, cockpit-, mission- and safety equipment shall be based on an Acceptance Test Procedure (ATP) (as mentioned in agreement article 13 – ACCEPTANCE OF COMPLIANCE).

Commented [51.2 e]: Heet dit nog zo en komt het overeen met 4.1 en 4.2

Before starting the delivery of the series aircraft, the supplier shall perform an Acceptance Test (AT). In the AT the supplier demonstrates that each of the series production conforms to the requirements, specifications and documentation of the first qualified production aircraft configuration.

Failures are recorded in an acceptance log, indicating the period in which failures must be repaired. After completion of the ATP, the test log must be signed by the State and the Supplier.

4.3 Project organization

DCCG will assign a Project Coordinator (PC) (as mentioned in agreement article 17 – REPORTS AND NOTICES). After aircraft acceptance the PC represents the State in all matters concerning the agreement, except in the events that are outside the intent of this agreement. The Supplier shall assign a Project Manager (PM). The Supplier shall also assign a representative in the Operational Team (OT). The OT is responsible for the coordination of the flying activities (planned and ad-hoc) and the day-to-day operations with the aircraft. The State will coordinate and will be the chairman of the OT.

Commented [51.2 e]: OT ??

Tasks of the OT will be (at least):

- to issue a periodical (4 week) provisional planning of all flights (operational and training);
- the acceptance of periodical (4 week) maintenance planning;
- the evaluation of periodical (4 week) executed flights, maintenance and the registered (logbook) remarks and complaints.

Tasks for the Supplier are, with regard to the project organization, at least:

- to issue a specified yearly and periodical (4 weeks) maintenance planning;
- to issue reports with regard to deferred defects for each flight;
- to report periodically (4 weeks) about the execution of all flights, maintenance and accumulated flight hours in relation to the yearly planning;
- to report risks to DCCG with regard to the way these risks influence the operational use of the aircraft.

4.4 Crew responsibilities

The Pilot In Command is responsible for flight safety. The Mission Commander (tactical crew) is responsible for the execution of the mission. If there is a conflict between flight safety and mission, flight safety always overrules mission accomplishment.

4.5 Maintenance

Maintenance shall be carried out in accordance with the requirements of the Type Certificate Holder by a maintenance organization approved under an EASA or equivalently recognized civil aviation authority.

Additional maintenance tasks shall be carried out as deemed necessary by the Supplier in order to guarantee the dispatch and mission reliability requirements.

4.6 Evaluations

Mission equipment status and in particular equipment failures shall be recorded daily by the crew in a logbook provided by the Supplier. The State's Project Coordinator shall have full disclosure of the logbook upon request.

The Project Coordinator shall be able to assign State personnel to observe missions on-board the helicopter with the aim to evaluate mission effectivity and performance of the Supplier.

Attachment A Equipment description

a. Transport capacity

Parameters	Characteristics
10 seats in aircraft and storage facility for cargo	transport between ABC and SSS islands (return flight without fueling and taken into account reserve fuel and alternate airfield) for ten passengers and 500 kg cargo, or a combination of passengers and cargo to a maximum of 1500 kg.
Desired	Additional 10 seats in aircraft and storage facility for cargo considering transport between ABC and SSS islands (return flight without fueling and taken into account reserve fuel and alternate airfield) for twenty passengers or 1500 kg cargo, or a combination of passengers and cargo to a maximum of 1500 kg.

b. Navigation and Flight Management System (NAV/FMS)

Parameters	Characteristics
Requirement	Flight Planning Mode with data insertion via a separate PC. Driven by GPS and VOR/DME. GPS accuracy; maximum 0.5NM. RNP 5. Three Control Display Navigation Units (CDNU's) at both pilots and MC's position enable those positions to manage the FMS, execute search patterns (e.g. expanding square, ladder search and sector search, barrier search) and to monitor navigation and search pattern integrity. Coupling between AP and NAV/FMS search patterns and flight plan FMS PC interface present for data up/download by handheld PC.

c. Auto pilot

Parameters	Characteristics
IFR conditions	approved for missions under Instrument Flight Rules (IFR) conditions

d. V/UHF homing device.

Parameters	Characteristics
Frequency	Scan emergency channels 121.5, 156.8, 243.0 and 406.025 MHz, able to monitor all VHF/UHF frequency bands. When homing on one channel the other channels must be available for monitoring
Indications	relative bearing and signal strength

Commented [512e]: Kunnen we dit nauwkeuriger benoemen ?

e. Navigation indication (at MC and SO workstation)

Commented [5.1.2.e]: verplaatsen

Parameters	Characteristics
	Baromatic Altitude Indication, Radar Altitude Indicator, True Airspeed and groundspeed indication.

f. HF radio

Parameters	Characteristics
Frequency range	2-30 MHz
Memory	at least 20 channels
Adjustment	to tenths of kHz
Range	Typical range under standard Caribbean conditions during daylight at least 750 Nm.

g. VHF AM radio

Parameters	Characteristics
Frequency range	30-87.975 MHz, 108-156 MHz
Memory	at least 20 channels
Spacing	8.33 kHz
Range	at least 50 Nm

h. VHF FM radio

Parameters	Characteristics
Frequency range	156.000-174.000 MHz
Memory	all maritime channels (including 16,67 and 73) and at least 2 private channels (96 and 97 high)

i. UHF radio

Parameters	Characteristics
Frequency range	159-399.95 MHz
Memory	at least 4 channels
Range	at least 50 Nm

j. Secure voice communication (LOS)

This radio is to provide secure LOS communications between DCCG units. Motorola DM4000 series is the DCCG standard set installed in DCCG units so the installed secure set shall be of the DM4000 series or either fully compatible with this series of radios. Frequency range shall be between 138-174, 403-470, 450-520, 806-870 MHz. Power requirement is 5W as a minimum.

Commented [5.1.2.e]: Must have. Zeker gezien het feit dat met nieuwe systemen je hd filmpjes kan versturen over breedband satcom. Alternatief toevoegen bij de UHF. Door de grote LOS verbinding op de eilanden ook een UHF datalink required (scheelt heel erg in de satcom kosten)

k. SATCOM (BLOS)

Commented [5.1.2.e]: @ 5.1.2.e kun jij hier wat specificatie voor geven?

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Two SATCOM-radios shall be available for MC and SO with the control panels at the operator consoles (one control panel per operator). Two receivers shall be installed in each aircraft (one active, one hot backup) and will be used for voice, data & video-transmissions. Both will be controlled by the operators, each control set is to control both receivers;

l. Provisions for US 401 secure communication.

In order for the aircraft to operate in a US 401 secure network during certain operations, an external antenna plus wiring and integration of controls and voice (R/T) into the MC station as "provisions for" an occasional installation of a US 401 radio (GFE) is required.

m. Communication with JRCC

Datalink with the following capabilities:

- a) Encryption of DL transmission
- b) DL IP-based
- c) LOS DL and BLOS DL chat function
- d) LOS DL frequencies i.a.w. State
- e) LOS DL transmit broadband information (near) real-time
- f) BLOS DL use the SATCOM-radios
- g) BLOS DL able to T/R broadband information (near) real time
- h) LOS T/R-unit for the MOC
- i) Default selection setting LOS used for communication, automatic backup by the SATCOM
- j) It shall be possible to prepare transmissions jobs, transferred when a/c reconnects to the network
- k) Two queues shall be maintained: one for only LOS-connections and one for BLOS/LOS (whichever is available)
- l) Selective addressing of the aircraft
- m) LOS effective bandwidth 5 Mbps or more
- n) LOS range 50 nm when flying 1000ft MSL
- o) Selection of which DL (LOS or BLOS) to use shall be automatic, option for operator to overwrite the selection

Commented [5.1.2 e]: Wat verwachten we per jaar ...
wellicht per jaar evalueren ?

n. Radio selection panel

Each crewposition (P/CP/MC/SO/OBS) must have the possibility to select and receive 0, 1 or a selection of the COMMS radios at the same time and be equipped with an Internal Communication System (ICS) to communicate with all other stations in the aircraft. Pilot, Co-pilot, Mission Commander and sensor operator must be able to transmit with each radio.

o. Integrated Communication System (ICS)

It shall be possible to separate ICS in the cockpit from ICS between MC, sensoroperator and observer stations. All voice over the ICS shall be able to be recorded on/off selectable for the mission duration.

p. Automatic Identification System (AIS)

The aircraft shall be equipped with an AIS receiver for the determination of position, identity, tracking, speed, next port of call, call-number and other information (dangerous goods, owner) of vessels equipped with a transponder. The system shall be fully integrated with the mission management system with a blending of AIS contacts with radar contacts.

q. Wartime Automatic Identification System (W-AIS)

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Determination full message transponding and reception including position, identity, tracking, speed, of DCCG units equipped with a transponder. The W-AIS functionality shall be integrated in the Mission Management System.

Commented [5.12e]: Welk systeem heeft CARIB nu en waar moet het integreerbaar mee zijn ?

r. Radar

The radar is primarily used for detection of small, fast or slow moving surface contacts in a high sea state and high sea clutter environment at ranges varying between less than 10 NM all the way up to 40 NM. Secondly, the radar is used to establish the presence and volume of all types of shipping in a particular area, thereby aiding in the execution of SAR scenario's, General Law Enforcement and Environmental Control.

For covert performance it is required that the optimal detection probability, on small slow moving sea vessels, is possible at altitudes of 6000FT and higher.

Parameters	Characteristics
Coverage	360 degree radar with approximately 360 degree unobstructed coverage.
Modes	Search mode, weather avoidance mode, ISAR mode (Inverse Synthetic Aperture Radar), Moving target indication (MTI).
Stabilization	Continuous tracking of radar contacts during Rate 1 Turns (ROT).
Detection capability	Minimum ranges in scanning mode, a/c at required altitude, sea state 3 and with 90% probability of detection
	Radar Cross Section (m ²)
	0.2
	1
	10
	100
	3-5
	Range (Nm)
	3
	30
	50
	80
	5-40
Desired	1. Air to air mode 2. Hardware and software integrated IFF Interrogator on civil IFF modes

Commented [5.12a]: Opnemen in aanbestedingsdocumentatie dat Leverancier aan moet geven wat de uiteindelijk geïntegreerde unobstructed coverage is

Commented [5.12e]: DCCG wil dit graag als primaire eis. Heeft mogelijk nogal wat consequenties die we niet terug kunnen draaien tijdens de verwerving

s. EO/IR

Parameters	Characteristics
Sensor	HD Multi-Sensor – Multi Spectral Imaging System HD Thermal Imager 3-5 micron range, HD daylight (optimized for the Caribbean area)
Field of view	Minimum two selections, small and large.
Azimuth	360 degrees unobstructed slew coverage.
Turret	Retractable or equivalent method of lens protection
Auto tracking	auto track and auto scan functionality included
EO/IR control and presentation on screen	Controllable by Sensor operator. Presented on Mission Management System with slave on FMS at pilot and co-pilot position.
GPS position	GPS position, date and time info on at least operator station console and visible on all recordings and still images.
EO/IR data recording 1	EO/IR video data including GPS position, date and time recorded in digital (MPEG) format with a minimum of 8 hours HD storage time. The used format/container and codec must remain compatible with commonly used hard- and software for at least the contract duration period. Replay while recording possible.
EO/IR data recording 2	EO/IR still image data including GPS position, date and time recorded in digital JPEG format.
Slewing	Slewing of EO/IR sensor on radar, AIS and/or mission system contacts. Slewing in both bearing and azimuth
Desired	1. 2. Multispectral/LL SWIR sensor in the 1-3 micron range. 3. Optical spotter-scope daylight and low light spotter (due to dusk/dawn). 1080p or higher. 4. Sensor must be able to combine, overlay and display the different sensor pictures. 5. Full digital image blending: combine HD IR, colour, and SWIR spectral information for enhanced results essential in single video channel downlink

t. Autonomous optical detection

Autonomous optical detection capability to assist the flight crew in optical search for objects on the sea surface.

Parameters	Characteristics								
Tilt	+10 to -90 degrees								
Coverage	180 degrees (90 degrees left and right of a/c nose)								
Control and presentation on screen	Controllable by Sensor Operator and Mission Commander. Presented at Mission Management System.								
Detection capability	Capability to detect objects at 1000 ft flying altitude with sea state 3 and with 90% probability of detection at an search speed of 200 kts.								
	<table> <tr> <th>Objects</th><th>Range (Nm)</th></tr> <tr> <td>Persons in Water</td><td>1.5</td></tr> <tr> <td>Liferaft</td><td>3.5</td></tr> <tr> <td>20 feet fast boat</td><td>7.5</td></tr> </table>	Objects	Range (Nm)	Persons in Water	1.5	Liferaft	3.5	20 feet fast boat	7.5
Objects	Range (Nm)								
Persons in Water	1.5								
Liferaft	3.5								
20 feet fast boat	7.5								
Automated optimal search patterns	Inclusion of optimized automated search patterns in NAV/FMS search pattern modes.								
Slewing	Capability to slew the EO/IR sensor to the object as detected by this autonomous optical detection capability.								

w. Digital camera

Commented [512]: Specs nog te bepalen. 5.1.2 zoekt dit ui vanuit Kustwacht NL en aanbieding PAL.

Parameters	Characteristics
Digital photo camera
Integration in Mission Management System	Camera to be provided with aircraft position feed and to include position information on photo; Photo output (near) real time to Mission Management System.

x. Pyrotechnic signals

The aircraft shall have a capacity to store and release pyrotechnic signals (smoke markers) to mark any position via a free fall chute, an open door or other system.

Parameters	Characteristics
Release from a/c	Manual
Storage Capacity	A minimum of 8 smoke markers must be stored and readily available for each mission
Desired	1. automatic release upon activation from Mission Management System.

y. Marker buoys

The aircraft shall have a capacity to store and release SLDMB drift buoys in order to determine sea current.

Parameters	Characteristics
Release from a/c	Manual
Storage Capacity	A minimum of 3 buoys must be stored and readily available for each mission
Desired	1. automatic release upon activation from Mission Management System.

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

z. Tactical display

Showing (WX)radar, EO/IR, AIS, map, tactical picture, pilot or operator selectable. Pilots shall be able to show and select:

- a) Source;
- b) Orientation;
- c) Range and display of relevant symbols;
- d) Proposal for changes in flight plan/route;
- e) Accept or deny changes in flight plan/route.

aa. Mission Management System (MMS)

Mission Management system featuring:

- a) digital nautical map, nautical information, aviation features, tactical data
- b) detailed land chart with air data/aviation features
- c) Area: As described in 1.2.
- d) Scales between 1:2.000.000 and 1:4000
- e) Various layers, separate (de)-selection of depths, depth contours, nav aids, buoys, wrecks, lights
- f) Display and colour coding of all type AIS contacts
- g) Filtering of AIS contacts
- h) Selection of AIS contacts by ENI-number
- i) AIS silent and active mode, operator selectable, encrypted use
- j) Database waypoints
- k) Easy waypoint insertion and activation
- l) Route calculation
- m) Digital drawing
- n) Pre-programmed search area's/patterns
- o) Database tracks (old and present)
- p) Various cursor-options
- q) Real-time readout time, COG, SOG, dist. to WP
- r) Access via rollerball/mouse/keyboard
- t) Slewing of EO/IR on radar, AIS, Autonomous optical detection and/or mission system contacts
- u) LAT/LONG readout and insertion
- v) Actual updates of all charts
- w) Easy data-exchange
- x) Ship database
- y) Able to transmit/receive user-defined standard reports
- z) Store, export and replay function in HD, picture of screen, clips, annotate video, export
- aa) Sensor data recorded HD for 8 hours or more on removable media. The used format/container and codec must remain compatible with commonly used hard- and software for at least the contract duration period.
- ab) Camera footprint on MAP & ND
- ac) Map symbols & restricted areas on radar
- ad) Presentation of TCAS-data
- ae) Export of information shall include formats i.a.w. STANAG 4609 for video (including KLV), and for still imagery JPEG and STANAG 4545 (including precise image coordinates).

Commented [5.12]: Nog nader bekijken

ab. Workstations in the cabin

A workstation consists of a work-console with adjustable chair and required equipment. The layout of the workstations must be ergonomic and in accordance with the following requirements:

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

- a. The cabin shall be equipped with two multifunctional consoles, for the Mission Commander (MC) and for the sensoroperator (SO);
- b. The SO-console has control over all sensors and shall have the possibility to look at all sensors;
- c. The MC console shall have the capability to select and display all sensor and mission system views, duplicated from the SO console and to control the autonomous optical detection system;
- d. The MC console shall have the capability to display geographical charts of the Caribbean area. The aircraft should be displayed on the chart as a moving symbol, using input from the (D)GPS. The MC shall be able to insert symbology, such as text, lines and circles. It shall be possible to upload preflight mission data, save actual mission data on disk and retrieve the mission data after the mission for analysis;
- e. Each console shall have a clock, an ICS-system and adjustable lighting;
- f. Each console shall have a graphic colour display (minimum 19 inch) with adjustable brightness for day/night;
- g. Each console shall have a horizontal A2 sized desktop for use with a normal chart;
- h. Operation of consoles should be according to Windows look and feel, the mouse control being replaced by a trackball having 3 (quick)keys;
- i. Each console shall have storage-room for an A4 size file;
- j. Each console shall have a coffee cup holder and storage for loose equipment, flight-bags, books and maps.

Commented [512e]: Ook toevoegen navigation equipment

ac. Life raft (PIW)

Parameters	Characteristics
Requirement	The aircraft shall be able to manually deploy a self-inflating life raft in order to rescue PIW's. Raft equipped in accordance with SOLAS-regulations for a minimum of 8 persons. EPIRB 406 MHz available in raft.
Desired	1. automatic release upon activation from Mission Management System. 2. a second droppable liferaft shall be ready for release in case the first one fails or can't be reached by the PIW's.

ad. Life raft (crew)

Two crew life rafts, one on either side of the aircraft. Each life raft must be able to contain the entire crew (maximum 7 persons). Rafts equipped in accordance with SOLAS-regulations. EPIRB 406 MHz available in each raft.

Attachment B Communications MATRIX

A communications matrix for 2 situations will be described. The first for a pilot training flight from Curacao to Aruba and back without a mission crew. The second for a CD-flight near St. 5.1.2.e

Commented [5.1.2.e]: Comms matrix verwerken in eisen. Profiel invoeren naar hoofdstuk 2

Commented [5.1.2.e]: Er staat maar 1 operational flight ...

1. Operational flight:

In this example the aircraft is working together with the RNLN WIGS on a CD-mission near St. 5.1.2.e and communicates through BLOS means with JRCC at Curacao.

The pilots use VHF-AM and HF to communicate with ATC (and other aircraft) and UHF for communications with the WIGS and/or her helicopter. The pilots might use HF to transmit messages to base or other agencies (to obtain meteorological information, phone patch). They must be able to transmit on VHF-FM and secure VHF in order to assist the MC. ICS will be used for crew coordination.

The MC uses all radio's to execute the mission. VHF-AM might be used by the MC as a SAR-channel (in case of a mission change). VHF-FM will be used frequently to call vessels or to issue emergency traffic. If a COI is detected the MC will communicate with DCCG for consultation on the secure VHF HF is important if the aircraft is outside VHF or UHF range. ICS will be used for crew coordination.

The sensoroperator needs to maintain listening watch on all radio's in order to monitor the execution of the mission.

	VHF-AM	UHF	HF	VHF-FM	Secure VHF	ICS
Pilots	R/T	R/T	R/T	R/T	R/T	R/T
Mission commander	R/T	R/T	R/T	R/T	R/T	R/T
Sensor operator	R/T	R/T	R/T	R/T	R/T	R/T
Observers	R/T	R/T	R/T	R/T	R/T	R/T

Table 10. Communication requirements operational flight

Attachment C Responsibilities for the provision of specific equipment between State and Supplier

In order to clearly define the responsibilities between State and Supplier for the provision of operational equipment, support equipment, safety equipment and training, the following delineation is applicable.

Commented [512e]: @ 512e 512e kunnen jullie een voorstel tabel maken wie waar verantwoordelijk voor is ?

	Supplier	State
Mission equipment		
A		
B Noise cancellation headphones for all crew members		
Support equipment		
A ground power	X	
B ground airco	X	
Survival equipment		
A life rafts droppable	X	
B safety eq crew	X	
C life vests incl seasurvival gear	X	
Medical equipment		
A		
Other		
Meals during flights		X

Commented [512e]: Ik vrees dat we deze helemaal moeten uitkluwen anders komen ze weer met een verbandtommel aan. Ook de medische training van cabinpersoneel moet beschreven worden.

Opmerking 512e @ 512e wil je tekst aanleveren ?

Commented [512e]: Geen idee Ook geen expert. Zal eens rondvragen

Meer concreet omschrijven v.w.b. het integrale pakket aan benodigde consumables, support equipment en services. In de operationele fase moet er geen discussie meer kunnen zijn over wie wat inregelt en wie daarvoor betaald. Onder andere de aanschaf, het onderhoud en vervanging van alle consumables (survival gear, headsets, smoke markers, boeien, etc) maar ook aux airco's, power units, tractors, rolladders, etc.) en bijvoorbeeld vliegvoeding.

Ook survival drills, survival vests etc etc. Maar denk ook bijvoorbeeld aan CRM cursussen.

Commented [512e (512e)]: Headsets (NR) en inhoud survival vests zou ik nog toevoegen. Plus alle onderhoud. ALSE (Aviation Life Support Equipment) certified technician on site gewenst

Attachment D Banned and Restricted Substances

This Attachment consists of 2 parts:
 Procedure English (April 2015)
 List (March 2018)

Date of publication: April 2015

RESTRICTIONS IN THE USE OF HAZARDOUS SUBSTANCES IN EQUIPMENT AND CONSUMABLES

1. Introduction

- 1.1. When formulating the technical requirements for the procurement of equipment and consumables, the Defence Materiel Organisation (DMO) also takes the health, safety and environmental requirements into account. These last requirements have to cover the entire lifecycle from procurement, use until disposal.
- 1.2. When (potential) suppliers or manufacturers are being contacted by the DMO, the DMO informs them on the restrictions in the use of hazardous substances. The reasons for these restrictions can be as follows:
 - a. Ban or limitation on (certain) uses of hazardous substances;
 - b. Hazardous substance is mentioned on a priority list;
 - c. Emission of hazardous substances;
 - d. Radiation;

2. Categories of uses and hazardous substances

- 2.1 In order to put restrictions to the procurement of hazardous substances, the DMO has publicised list of "Banned and Restricted Substances", summarised "The List". The list is divided in a total of ten categories, based on uses as well as on limitations originating from law or the MOD's internal regulations.
- 2.2 The list has the following categories of uses and/or substances:
 1. Industrial chemicals, used for the maintenance of equipment;
 2. Fire-extinguisher;
 3. Corrosion protection;
 4. Electronics / lighting;
 5. Textiles, clothing, personal equipment and shoes;
 6. Refrigerants;
 7. Radioactive sources;
 8. Ammunition;
 9. Nano materials;
 10. Biocides
 11. Asbestos.

- 2.3 The List has the following list of restrictions:
- 1A. The legislator has issued a generic ban for the use of the hazardous substance;
 - 1B. The legislator allows the use of the hazardous substance for a specific described purpose. The legislator has issued a ban for all other – not described - purposes.
 - 1C. The legislator has issued a ban for the use of the hazardous substance.
The state can request the competent authority for an (specific) exemption. The state is reluctant to apply for an exemption and will only apply for an exemption when no alternatives are available.
The competent authority can issue (specific) requirements to the exemption;
 - 2A. The state does not allow the use of the hazardous substance. Sufficient alternatives are available;
 - 2B. The state discourages the use of the hazardous substance. In case the supplier has to use the substance in equipment, he has to inform the contract manager in writing:
 - Which alternatives have been investigated;
 - What is the reason, that he has not chosen one of the alternatives;
 - Where the substance is present in the equipment
 - 3A. The state registers the use of the hazardous substance. The contract manager from the DMO reports the use of the hazardous substance in the Environmental and Occupational Health and Safety chapter of the Introduction manual.
- 2.4 The ban to use the hazardous substance / obligation to register the use of the hazardous substance is not valid if the maximum allowed level or detection level mentioned in the appropriate table has not been exceeded.
- 2.5 When a supplier tenders for a contract, he has to inform the responsible manager of the DMO in writing:
- That he will not use any hazardous substance, which has been banned under the restriction categories 1A, 1B, 1C and/or 2A;
 - Which consumables and or components contains one or more substances of restriction 2B and their intended use. The supplier has to actively support the responsible manager within the DMO in his search for an alternative - less hazardous – substance of restriction 2B;
 - Which consumables and or components contains one or more substances of restriction 3A.
- 2.6 The responsible manager will make a risk assessment on the basis of the supplied information. The result of this risk assessment will be as follows:
- The tender may be turned down, when the offered consumable / equipment contains one or more hazardous substances of the restriction category 1A, 1C and/or 2A.
In case the responsible manager intends to accept the tender, he has to apply for permission from the Central Staff (category 1A, 1C) or Managing Director of the DMO (category 2A);
 - The presence of substances of category 2B will be assessed during the evaluation of the tender.

RESTRICTIONS IN THE USE OF HAZARDOUS SUBSTANCES IN EQUIPMENT AND CONSUMABLES

This publication on restrictions in the use of hazardous substances in equipment and consumables is part of the Netherlands Ministry of Defence (NLD MOD) policy on Health, Environment and Safety (HE&S). This publication is part of the Ministries publication MP 12-100.

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Annex 1: Operating chemicals:

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Benzene	71-43-2	Legislation permits use as a component of motor fuels	Directive 98/70/EG	1B
Benzene	71-43-2	Legislation prohibits use for all other purposes. Upper limit may not exceed: 0,1 % by weight Legislator prohibits use in metal working fluids.	REACH Regulation, annex XVII, section 5 (Regulation 1907/2006/EC).	1A
Chloroparafines (C10 – C13)		Upper limit may not exceed: 0,1 % by weight Legislator prohibits use in metal working fluids.	REACH Regulation, Candidate list annex XIV (Regulation 1907/2006/EC)	1A
		MinDef does not allow the use in lubricants, Upper limit may not exceed: 0,1 % by weight	REACH Regulation, Candidate list annex XIV (Regulation 1907/2006/EC)	2A
Organotin compounds: - Tributyltin - Triphenyltin - Tributyl(vinyl)tin - Azocyclo tin - Fentinhydroxyde - Triphenyltinacetate	688-73-3 36643-28-4 7486-35-3 41083-11-8 76-87-9 900-95-8	Legislation prohibits use in antifouling paint.	Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.4 REACH Regulation, annex XVII, section 20 (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Cybutryne	28159-98-0	MinDef discourages use in anti-fouling paint	International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling System on Ships	2B
Mercury compounds		Legislation prohibits use in antifouling paint.	REACH Regulation, annex XVII, section 18 (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Phenylmercurylacetate Phenylmercurylpropionate Phenylmercury-2-	62-38-4 103-27-5 13302-00-6	Legislation prohibits use in mixtures. Upper limit may not exceed: 0,01 % by weight.	REACH Regulation, annex XVII, section 62 (Regulation 1907/2006/EC)	1A

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
ethylhexanonate Fenylmercuryoctonate Fenylmercury-neodecanoate Cobaltchloride	13864-38-5 26545-49-3 7646-79-9	MinDef does not allow use as a medium for drying.	REACH Regulation, annex XIV (Regulation 1907/2006/EC)	2A
Lead compounds: Among others Leadcarbonate Leadsulfate	598-63-0 7446-14-2	Legislation prohibits use in paints.	REACH Regulation, annex XVII, section 16 and 17 (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Silica crystalline; Quartz Cristoballite Tridynite	14808-60-7 14464-46-1 15468-32-3	MinDef discourages use in paint, sealants and the like.	Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.4 CLP Regulation, annex I, chapter 3.5 (Regulation 1272/2008/EC)	2B
Glycol ethers - 2-ethoxyethanol - 2-ethoxyethylacetate - 2-methoxyethanol - 2-methoxyethylacetate - 2-methoxypropanole	110-80-5 111-15-9 109-86-4 110-49-6 1589-47-5	MinDef discourages use as solvent	Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.4	2B
- Nonylphenol - Nonylphenol/ethoxylates - 4-paraOnonylphenole - Octylfenol - Para-tert-octylfenol - 2,4,6-tri-tert-butylfenol	25154-52-3 (84852-15-3) 9016-45-9 104-40-5 1806-26-4 140-66-9 732-26-3	MinDef discourages use in paint	REACH Regulation, annex XVII, section 16 and 17 (Regulation 1907/2006/EC)	2B

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Chlorinated hydrocarbons, used as a solvent: Hexachloroethane Pentachloroethane 1,1,1,2 Tetrachloroethane 1,1,2,2 Tetrachloroethane 1,1,2 Trichloroethane Trichloroethane Trichloromethane 1,2-Dichloroethane 1,1-Dichloroethylene Trichlorobenzene	67-72-1 76-01-7 630-20-6 79-34-5 79-00-5 79-01-6 67-66-3 107-06-2 75-35-4 120-82-1	Legislation prohibits use	Directive 76/769/EC	1A
Other chlorinated hydrocarbons		MinDef discourages use	Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.4	2B
2-Naftyamine and it's salts Benzidine and it's salts 4-Nitrobiferyl 4-Aminobiferyl, xenylamine and it's salts	91-59-8 92-87-5 92-93-3 92-67-1	Legislation prohibits use.	REACH Regulation, annex XVII, section 12 until 16 (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Hydrochlorofluorocarbons HCFC's), used as solvent.		Legislation prohibits use.	Regulation on substances that deplete the ozone layer (Regulation 1005/2009/EC)	1A
Dichloromethane	75-09-2	Legislation prohibits use as paintstripper.	REACH Regulation, annex XVII, section 59, (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Volatile Organic Substances (VOS)		According to law, a paint system to be applied to military equipment may not contain quantities of the following volatile organic substances in excess of those specified hereafter (based on the ready to use product): • Pretreatment: 850 g/l	Directive 2004/42/EC	1B

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
		<ul style="list-style-type: none"> • Surface cleaning: 200 g/l • Putty, filling 250 g/l • Surfacer/sealer 540 g/l • General (metal)primers: 540 g/l • Wash primers: 780 g/l • Water-based paints: 140 g/l • High solid paints: 420 g/l • Finish coatings: 420 g/l • Special coatings for munitions and other military equipment: 840 g/l <p>Volatile organic substances* are hydrocarbons with a vapour pressure > 0,01 kPa (0,1 mbar). Legislation prohibits use in coatings</p>		
Cadmium	7440-43-9	Upper limit may not exceed 0,01 % by weight	REACH Regulation, annex XVII, section 23, (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Substances, mentioned in annex XIV of the REACH Regulation		Legislation prohibits use in substances and mixtures, unless an authorisation has been granted	REACH Regulation, annex XIV (Regulation 1907/2006/EC)	1A
CMR-substances.		According to law, the use of carcinogenic, mutagenic and/or reprotoxic substances is prohibited. in case a technically suitable alternative is available.	REACH Regulation, annex XVII, section 28, 29 and 30 (Regulation 1907/2006)	1A

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
		Upper limit may not exceed; 0,1 % by weight.	Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.17 (Regulation 1272/2008/EC) CLP Regulation, annex I chapter 3.5, 3.6 and 3.7 (Regulation 1272/2008/EC)	
Substances classified as acute toxic and/or suspected CMR.		MinDef discourages use of substances, classified by CLP Regulation as H 300, H301, H 310, H 311 and/or H 330, H 331 respectively H 341, H 351 and/or H361. Upper limit may not exceed: - H 300, H 301, H 310, H 311, H 330, H 331, H 351, H 361: 0,1 % by weight - H 341: 1 % by weight.	Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.4 CLP Regulation, annex I chapter 3.1, 3.5, 3.6 and 3.7 (Regulation 1272/2008/EC)	2B
Sensitising substances		MinDef discourages use of substances, classified by CLP Regulation as H 334 and/or H 317 Upper limit may not exceed : - H 334 (cat 1A) 0,1 % by weight - H 317 (cat 1A) 0,1 % by weight - H 334 (cat 1B) 1,0 % by weight - H 317 (cat 1B) 1,0 % by weight	Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.4 CLP Regulation, annex I chapter 3.1, 3.5, 3.6 and 3.7 (Regulation 1272/2008/EC)	2B

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Annex 2: Fire-extinguishing agents

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Halon 1211	353-59-3	Legislation exclusively permits use for existing critical applications. Legislation prohibits the use in new military vehicles, ships and ground equipment	Annex VI of Regulation 1005/2009/EC Annex VI of Regulation 1005/2009/EC	1B
Halon 1301	75-63-8			
Halon 1211	353-59-3			1A
Halon 1301	75-63-8			
Halon 1211	353-59-3	MinDef discourages use in new aircraft.	Annex VI of Regulation 1005/2009/EC	2B
Halon 1301	75-63-8			
Halon 1011	74-97-5	Legislation prohibits use.	Regulation 1005/2009/EC	1A
Halon 2402	124-73-2			
Perfluorohydrocarbons:		Legislation prohibits use.	Regulation 1005/2009/EC	1A
- Perfluoromethane	75-73-0			
- Perfluoroethane	76-16-4			
- Perfluoropropane	76-19-7			
- Perfluorobutane	355-25-9			
- Perfluoropentane	678-26-2			
- Perfluorohexane	355-42-0			
- Perfluorohexane	115-25-3			
- Perfluorocyclobutane				
Perfluorooctanoic acid and derivatives	335-67-1	MinDef discourages use.	POP Regulation (Regulation 757/2010/EC)	2B

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Annex 3: Corrosion protection / surface treatment

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Cadmium	7440-43-9	MinDef does not allow new military land vehicles, ships and equipment to be supplied with a corrosion resistant layer based on galvanised cadmium plating. Sufficient alternatives are available.	REACH Regulation, Candidate list annex XIV (Regulation 1907/2006/EC)	2A
Cadmium* en cadmium compounds: Cadmiumoxide Cadmiumsulfide	7440-43-9* 1306-19-0 1306-23-6	MinDef does not allow use of cadmium in new deliveries of electronic contacts unless: <ul style="list-style-type: none"> there are no technically equivalent alternatives; the OEM of the aircraft prohibits use of non-cadmium electronic contacts. 	ROHS Regulation (Regulation 2011/65/EC) Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.17 CLP Regulation, annex I chapter 3.5 (Regulation 1272/2008/EC)	2B
Chromium(VI) compounds	18450-29-9	According to law, military land vehicles, ships and equipment may not contain a corrosion resistant layer based on chromium(VI) compounds. Sufficient alternatives are available.	REACH Regulation, Candidate list annex XIV (Regulation 1907/2006/EC) Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.17 CLP Regulation, annex I chapter 3.5 (Regulation 1272/2008/EC)	2A
Chromium(VI) compounds	18450-29-9	According to law, the use of chromium(VI) in coating system to be applied on aircraft is prohibited for these parts of the aircraft, for which the Original Equipment Manufacturer (OEM) has certified the use of a non-chromium(VI) coating system. In case a chromium(VI)-containing coating system is to be applied on (parts	MinDef Policy REACH Regulation, Candidate list annex XIV (Regulation 1907/2006/EC) Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.17	2A

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
		of) an aircraft, the concentration of the chromium(VI) compounds in the coating system has to be as low as technically achievable.	CLP Regulation, annex I chapter 3.5 (Regulation 1272/2008/EC)	
Lead compounds: Among others Leadcarbonates Leadsulphate	598-63-0 1319-46-6 7446-14-2	Legislation prohibits use in a corrosion protection layer	REACH Regulation, annex XVII, section 16 and 17 (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Lead compounds: Leadchromate Leadchromate molybdate	7758-97-6 235-759-9	MinDef does not allow use.	REACH Regulation, Candidate list annex XIV (Regulation 1907/2006/EC) Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.17	2A
Silica crystalline; Quartz Cristoballite Tridynite	14808-60-7 14464-46-1 15468-32-3	MinDef discourages use in paints, sealants and the like.	CLP Regulation, annex I chapter 3.5 (Regulation 1272/2008/EC) Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.17 CLP Regulation, annex I chapter 3.5 (Regulation 1272/2008/EC)	2B

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Annex 4: Electronics / lighting

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Lead compounds	7439-92-1	MinDef MOD discourages use	ROHS Regulation (Regulation 2011/65/EC)	2B
Flame retardants: PBB TRIS PBDE (PBDE) PBDO (PBBO)	59536-65-1 126-72-7	Legislation prohibits use. Upper limit that may not be exceeded: 0,1 % by weight	ROHS Regulation (Regulation 2011/65/EC)	1A
Cadmium* en cadmium compounds: Cadmiumoxide Cadmiumsulfide	7440-43-9* 1306-19-0 1306-23-6	MinDef does not allow use of cadmium in new deliveries of electronic contacts unless: <ul style="list-style-type: none"> there are no technically equivalent alternatives; the OEM of the aircraft prohibits use of non-cadmium electronic contacts. 	ROHS Regulation (Regulation 2011/65/EC) Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.17 CLP Regulation, annex I chapter 3.5 (Regulation 1272/2008/EC)	2B
Beryllium* en berylliumcompounds: Beriliumchloride Beriliumfluoride Beriliumhydroxide Beriliumsulfate	7440-41-7* 7787-47-5 7787-49-7 13327-32-7 13510-49-1	MinDef discourages use in electronics.	Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.17 CLP Regulation, annex I chapter 3.5 (Regulation 1272/2008/EC)	2B
Lithium batteries		Transport legislation prohibits the transportation of lithium batteries, unless they successfully passed all required tests. Elucidation: The manufacturer must supply a statement, that the battery has successfully passed all legally required	UN-manual of Tests, and Criteria, Part III, subsection 38.3	1B 3A

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Batteries containing cadmium	7440-47-7	tests. MinDef does not allow use of batteries containing cadmium, unless no technically equivalent alternatives are available or the aircraft OEM prohibits use of alternatives. Upper limit may not exceed: 0,002 % by weight.	Directive 2013/56/EC	2B
Batteries		From 01-01-2014, the supplier is required to report the presence of batteries in equipment	Directive 2013/56/EC, paragraph 11	3A
PVC		MinDef discourages the use of PVC in electric wiring, especially in closed spaces	MinDef policy	2B

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Annex 5: Textiles, articles of clothing, personal gear and shoes

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Azo-dyes: 4-Aminodiphenyl Benzidine 4-Chloro-o-toluidine 2-NMaphthylamine o-Aminoazotoluene 2-Amino-4- Nitrotoluene 2,4-Diaminocanisole 4,4- Diaminodiphenyl- methane 3,3-Dichlorobezidine 3,3- Dimethoxybenzidine 3,3- Dimethylbenzidine 3,3-Dimethyl-4,4- diaminophenylmetha- ne p-Chloroaniline p-Cresidine 4,4-Methylene-bis- 2-chloroaniline 4,4-Oxydianiline 4,4-Thiodianiline 2,4-Thienediamine o-Toluidine 2,4,5- Trimethylaniline o-Anididine p-Amino-	92-67-1 92-87-5 95-69-2 91-59-8 97-56-3 99-55-8 615-05-4 101-77-9 91-94-1 119-90-4 119-93-7 838-88-0 106-47-8 120-71-8 101-14-4 101-80-4 139-65-1 95-80-7 95-53-4 137-17-7 90-04-0 60-09-3 95-68-1 87-62-7 118685-33-9	Legislation prohibits the use. All Azo-dyes who might disintegrate into amines which are (suspected to be) carcinogenic are mentioned on this list. Upper limit may not exceeded: 30 mg/kg for each of the substances mentioned on this list	REACH Regulation, annex XVII, section 43 (Regulation 1907/2006/EC)	1A

D-12

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Disperse orange 1 Disperse red 11 Disperse red 17 Disperse brown 1	2872-48-2 3179-89-3 23355-64-8			
Flame retardants: Tetrabromodiphenyl ether Pentabromodiphenyl ether Hexabromodiphenyl ether Heptabromodiphenyl ether Perfluorooctane sulfonic acid and derivatives Bis-(2,3-dibromopropyl) phosphate	5412-25-9 5455-55-1	The legislator prohibits use. The substances, mentioned on this list are persistent for the environment and are also suspected to harm the human immune system. Upper limit that may not be exceeded: 50 mg/kg.	POP Regulation (Regulation 757/2010/EC)	1A
Formaldehyde	50-00-0	Legislation prohibits use Upper limit that may not be exceeded: 100 ppm.	Consumer product safety decree formaldehyde d.d. 22-03-2001	1A
Cadmium	7440-43-9	MinDef does not allow use Upper limit that may not be exceeded: 100 ppm	REACH Regulation, annex XVII, section 23 (Regulation 1907/2006/EC)	2A

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Leather containing Chromium(VI)	7440-47-3	Legislation prohibits use of leather articles contains chromium(VI), which comes in contact with the skin. Legislation prohibits use of articles containing chromium(VI), in case these leather parts are in contact with the skin. Upper limit may not exceed: 3 mg/kg (0,0003 % by weight) of the total dry weight of the leather.	REACH Regulation, annex XVII, section 47 (Regulation 1907/2006/EC) Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.17 CLP Regulation, annex I chapter 3.5 (Regulation 1272/2008/EC)	1A
Mercury	7439-97-6	Legislation prohibits use. Upper limit that may not be exceeded: 1 ppm	REACH Regulation, annex XVII, section 18 (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Lead	7439-92-1	MinDef does not allow use. Upper limit that may not be exceeded: 100 ppm.	Government policy on sustainable procurement	2A
Nickel	7440-02-0	MinDef does not allow use Upper limit that may not be exceeded: 0,5 ug/cm2/week.	REACH Regulation, annex XVII, section 27 (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Organotin compound s: - Tributyltin - Trifenylin - Tributyl(vinyl)tin - Azocycloin - Fentinhydroxyde - Trifenylinacetate	688-73-3 36843-28-4 7486-35-3 41083-11-8 76-87-9 900-95-8	Legislation prohibits use. Upper limit that may not be exceeded: 0,1 gram / kilogramme.	REACH Regulation, annex XVII, section 20 (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Pesticides: HCH and all isomers Lindane Aldrin	608-73-4 58-89-9	Legislation prohibits use. (Pesticides can be present in natural fibres, especially cotton)	POP Regulation (Regulation 757/2010/EC) Biocide Regulation	1A

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Chloroacne Dieldrin Endrin Heptachlor Heptachlor epoxide Isodrin Kelevane Chlordecone (keptone) Telodrin Strobane Toxaphene Hexachlorobenzene DDT DDE DDD Methoxychlor Perthane Quintozene	300-00-2 57-74-9 60-57-1 72-20-8 76-44-8 1024-57-3 465-73-6 4234-79-1 143-50-0 297-78-9 8001-50-1 8001-35-2 118-74-1 50-29-3 72-55-9 72-54-8 72-43-5 72-56-0 82-68-8	Upper limit that may not be exceeded (valid for every separate pesticide): 0.5 ppm.	(Regulation 528/2012/EC)	
Solvents: Pentachloroethane Tetrachloromethane 1,1,1,2- Tetrachloroethane 1,1,2,2- Tetrachloroethane	76-01-7 56-23-5 630-20-6 79-34-5	Legislation prohibits use Upper limit that may not be exceeded: 1000 mg / kg.	REACH Regulation, annex XVII, section 33 until 40 (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Solvents: Benzene	71-43-2	MinDef does not allow use during the production process of yarn and/or fabrics.	Government policy on sustainable	2A

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Phenol Toluene Xylene (alle isomeren).	108-95-2 108-88-3 1330-20-7		procurement	
CMR-substances		The MOD does not allow the use of Carcinogenic-, Mutagenic- and/or Reprotoxic substances.	REACH Regulation, annex XVII, section 28 until 31 (Regulation 1907/2006/EC)	2A
Methylbromide Phosphine	74-83-9 7803-51-2	MinDef does not allow the use as a disinfectant in/on packaging and/or containers	Biocide Regulation (Regulation 528/2012/EC)	2A
Nano-materials		Supplier reports use to contract manager. The report must contain a risk assessment and the necessary risk management measurements The risk assessment must be based on the publication "Guidance on the protection of the health and safety of workers from the potential risks related to nanomaterials at work", Guidance for employers and health and safety practitioners, published by the European Commission, Directorate of Employment, Socials affairs and Inclusion, version June 2014. The document can be downloaded by internet.	European Commission policy	2B
Biocides		A foreign supplier may not use a biocide for treatment of (wooden) packaging and/or containers, unless the active substance is admitted for the intended use	Biocide Regulation (Regulation 528/2012/EC)	2A

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAS no.	Measure	Legislation	Restriction category
Biocides		Legislation prohibited use for treatment of clothing, shoes etc. unless the active substance is admitted for the intended use	Biocide Regulation (Regulation 528/2012/EC)	1B

Annex 6: Refrigerants

Substance / product	CAR no.	Measure	Legislation	Restriction category
CFC's		Legislation prohibits use	Regulation 1005/2009/EC	1A
HCFC's		Legislation prohibits use in new refrigerators and deep-freezers. Legislation prohibits the refilling of equipment with recycled HCFC's.	Regulation 1005/2009/EC.	1A
Ammonia Propane Carbondioxide HFC's	7664-41-7 74-98-6 124-38-9	MinDef does not allow use of these refrigerants in land vehicles, ships, aircraft and/or equipment.	MinDef policy	2A
		MinDef does not allow use of refrigerants with a global warming potential (GWP) of more than 2500	MinDef policy Regulation 517/2014/EC	2A
HFC's		MinDef discourages use of refrigerants with a global warming potential (GWP) of more than 150	MinDef policy Regulation 517/2014/EC	2B

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Annex 7: Radioactive sources

Substance / product	CAR no.	Measure	Legislation	Restriction category
Radioactive source		MinDef does not allow use, unless the contract manager can prove that use of closed radioactive sources is a necessity. This requirement is not valid for closed radioactive sources, for whom the radiation levels do not exceed the levels mentioned in annex 1 of the Radiation Protection Degree (2001). Supplier reports all radioactive sources to the contract manager. The report must contain the radiation levels (BeQ) of each source.	Nuclear energy act	2B
Radioactive source			MinDef policy	3A

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Annex 8. Munitions

Substance / product	CAR no.	Measure	Legislation	Restriction category
Substances, mentioned in annex XIV of the REACH Regulation		Legislation prohibits use in substances and mixtures, unless an authorisation has been granted	REACH Regulation, annex XIV (Regulation 1907/2006/EC)	1A
Depleted uranium	7440	MinDef does not allow use	MinDef policy	2A
Tungsten-Nickel-Cobalt alloy		MinDef does not allow use unless no alternative alloy is available	Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.17	2B
Carcinogenic, mutagenic and/or reprotoxic substances (CMR-substances).		MinDef discourages use	REACH Regulation, annex XVII, section 28, 29 and 30 (Regulation 1907/2006/EC) Health & Safety Decree, chapter 4, article 4.17 CLP Regulation, annex I chapter 3.5, 3.6 and 3.7 (Regulation 1272/2008/EC)	2B
All substances		For every part of munitions, the supplier must report: - name, CAS no and weight of every substance - if the substance contributes to emissions during - firing/ignition; - flight* - strike*	CLP Regulation, annex I chapter 3.5, 3.6 and 3.7 (Regulation 1272/2008/EC)	3A



Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

version 0.4

Substance / product	CAR no.	Measure	Legislation	Restriction category
		* when applicable		



Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Annex 9: Nano materials

Substance / product	CAR no.	Measure	Legislation	Restriction category
Nano-materials		<p>Supplier reports use to contract manager.</p> <p>The report must contain a risk assessment and the necessary risk management measurements</p> <p>The risk assessment must be based on the publication "Guidance on the protection of the health and safety of workers from the potential risks related to nanomaterials at work". Guidance for employers and health and safety practitioners, published by the European Commission, Directorate of Employment, Socials affairs and Inclusion, version June 2014.</p> <p>The document can be downloaded by internet.</p>	European Commission policy	2B

Annex 10: Biocides and disinfectants

Substance / product	CAR no.	Measure	Legislation	Restriction category
Biocides		Legislation prohibits use, unless CTGB (NLD regulator) has admitted the active substance for the intended use	Biocide regulation (Regulation 528/2012/EC)	1B
Methylbromide Phosphine	74-83-9 7803-51-2	MinDef does not allow use as a disinfectant in/on packaging and/or containers	Biocide regulation (Regulation 528/2012/EC)	2A
Cybutryne	28159-98-0	MinDef discourages use in Anti-fouling paint	International Convention on the Control of Harmful	2B

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Substance / product	CAR no.	Measure	Legislation	Restriction category
Biocides		A foreign supplier may not use a biocide for treatment of (wooden) packaging and/or containers, unless the active substance: - is mentioned in annex 1, 1A or 1B of this directive and is admitted for the intended use	Anti-Fouling Systems on Ships Biocide regulation (Regulation 98/8/EC)	2A

Annex 11: Asbestos

Substance / product	CAR no.	Measure	Legislation	Restriction category
Asbestos n.o.s. Actinolite Asbestos Anthophyllite Chrysotile Tremolite Crocidolite	1332-21-4 77536-66-4 12172-73-5 77536-67-5 12001-29-5 77536-68-6 12001-28-4	Legislation prohibits use Not detectable for any asbestos mentioned in the list.	REACH Regulation, annex XVII, section 6 (Regulation 1907/2006/EC)	1A

Annex 12: Reporting of substances of very high concern in (complex) objects

The supplier must report:

- substances mentioned in the candidate list annex XIV and/or annex XIV present in a concentration greater than 0,1 % (w/w) in any component article. The supplier may aggregate the information at assembly or sub-assembly level to make the information flow manageable, provided that the presence of any annex XIV- or candidate list annex XIV substance is not "hidden";
- the use of the substance (in general terms);
- risks caused by the presence of the substance during use, maintenance and/or waste disposal; where these risks are present, the appropriate risk management measures are reported in the user instruction, maintenance documentation and/or waste disposal instruction.

Programme Of Requirements DCCG Fixed Wing capability

Name of substance	Cas-number	Use of substance (in general terms)	Causes a risk during		Legislation
			Use*	Maintenance*	

* Yes or No

Attachment E List of abbreviations

AC	Aircraft
ACT	Aircrew Coordination Training
AIS	Automatic Identification System
AOR	Area Of Responsibility
ARC	Air Reconnaissance Capacity
ATC	Air Traffic Control
ATPL	Airline Transport Pilots License
BARALT	Barometric altitude
CD	Counter drugs
CDNU	Control Display Navigation Unit
DCCG	Dutch Caribbean Coast Guard
COI	Contact Of Interest
CPL	Commercial Pilot License
DGPS	Differential GPS
DME	Distance Measuring Equipment
DSC	Digital Selective Calling
EASA	European Aviation and Safety Agency
EFZ	Exclusive Fishery Zone
EO	Electro Optical
EPIRB	Emergency Position Indication Radio Beacon
FAA	Federal Aviation Administration
FIR	Flight Information Region
FMS	Flight Management System
FOV	Field Of View
FV	Fishing Vessel
GF	Go Fast
GPS	Global Positioning System
GS	Ground Speed
HD	Hard Disc
HF	High Frequency
HSI	Horizontal Situation Indicator
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICS	Internal Communication System
IMO	International Maritime Organization
IFR	Instrument Flight Rules
IR	Infra Red
IRDS	IR Detection System
ISA	International Standard Atmosphere
ISAR	Inverse Synthetic Aperture Radar
JAR	Joint Aviation Requirement
JRCC	Joint Rescue Coordination Center
LE	Law Enforcement
LLTV	Low Light Tele Vision
LOS	Line Of sight
MC	Mission Commander
ME	Multi Engine
MEEL	Mission Essential Equipment List
MMS	Mission Management System
MOD	Ministry Of Defense
MPA	Maritime Patrol Aircraft
NEI	Noise Exceeding Irridiance
NETD	Noise Exceeding Temperature Difference
NM	Nautical Mile

NVG	Night Vision Goggle
OAT	Outside Air Temperature
OSC	On Scene Coordinator
OT	Operational Team
PC	Project Coordinator
PIW	Person In Water
PM	Project Manager
POD	Probability Of Detection
RADALT	Radar altimeter
RNP	Required Navigational performance
ROT	Rate One Turn
RSP 1	Recognized Surface picture
RSP 2	Radio Selection Panel
R/T	Receive Transmit
SAR	Search And Rescue
SO	Sensor Operator
SOF	Safety Of Flight
SOLAS	Safety Of Lives At Sea
SRU	Search and Rescue Unit
SSS	Saba-St. Maarten-St. Eustatius
TOI	Target Of Interest
TTW	Territorial Waters
UDP	Uniform Daylight Period
UHF	Ultra High Frequency
VFR	Visual Flight Rules
VHF AM/FM	Very High Frequency Amplitude Modulation/Frequency Modulation
VOR	VHF Omni directional Range
WIGS	West Indies Guard Ship

Docnr 238

From: "5.1.2.E"
Sent: Tue, 22 Oct 2019 14:49:53 +0200
To: "5.1.2.E 5.1.2.E 5.1.2.E" DMO/PROJN/PROJN DIP" <5.1.2.E@mindef.nl>
Subject: RE: Toetsing KW CARIB
Attachments: Selection Guide DA ARC 19 10 22.doc

5.1.2.E

Vandaag met 5.1.2.E de SG besproken.

Mede op basis van deze discussie heb de SG aangepast.
Een aantal detail punten vullen we op het laatste moment aan/in.

Het aantal ervaringsuren vd fixed heb ik nu opgehoogd, waarbij ik de gebruikte verhouding eis/te verwachte vlieguren voor de NL aanbesteding goed in het oog heb gehouden.

Mbt QA heb ik de oude tekst teruggezet.

Voor de AOC-eis zal de terugkomen in de Award Guide.

We kunnen de uitkomst mbt lopende discussie over o.a. welke EASA eisen nu valide zijn met IL&T/MLA gebruiken om in de Award Guide op te nemen.

Ik heb van 5.1.2.E nog niets vernomen over hoe de knip tussen de SG en AG af te handelen, stuur haar even een reminder.

Opm?

Mvg 5.1.2.E

Van: 5.1.2.E 5.1.2.E 5.1.2.E DMO/PROJN/PROJN DIP
Verzonden: donderdag 17 oktober 2019 15:48
Aan: 5.1.2.E DMO/INKOOP/AIP/ILP 5.1.2.E mindef.nl>
CC: 5.1.2.E >
Onderwerp: RE: Toetsing KW CARIB

5.1.2.E

Ik zie een aantal opmerkingen van 5.1.2.E staan in het document. Prima.

Maar wel graag een aantal terug wijzigen:

4.3.2.1. Lot 1: weer terug wijzigen naar 5000 uur. Dat is veel maar we verlangen ook wat. 5.2.1

5.2.1

De installatie van Mission Management apparatuur is ook meegenomen op de STC. Geen wijzigingen dus. De kandidaat moet hiermee bekend zijn.

Verder mogen de opmerkingen op bladzijde 11 blijven staan en kunnen de opmerkingen dus weg.

5.1.2.E

From: 5.1.2.E
Sent: donderdag 17 oktober 2019 10:17
To: 5.1.2.E 5.1.2.E DMO/INKOOP/AIP/ILP <5.1.2.E@mindef.nl>

Cc: 512E 512E DMO/INKOOP/TDL/ADV <512E @mindef.nl>; 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP
<512E @mindef.nl>

Subject: Toetsing KW CARIB

512E

Bijgaand de aangepaste versie, nav opm 512E 512E

Om te bespreken komende di.

@ 512E heb jij nog opm?

Mvg 512E

Docnr 240

From: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Mon, 4 Nov 2019 13:52:09 +0200
To: "512E 512E DMO/INKOOP/AOID/INKOOPADV" <512E @mindef.nl>
Cc: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512e mindef.nl>
Subject: Gunningsmatrices voor Kustwacht CARIB
Attachments: 20191019 Gunningsmodel DCCG fixed wing.xlsx, 20190929 Gunningsmodel DCCG helicopter capability.xlsx

Hallo 512E

Ik heb de gunningsmatrices/excelfiles voor het Kustwacht CARIB project aangepast zodat deze nu oplijnen met de PoRren en de files ook weer functioneren.

Het enige dat ik niet voor elkaar krijg is het weergeven van de rangorde EMVI en het laten functioneren van de macro.

Wil jij hier svp naar kijken en ik hoor het ook graag als je andere gekke dingen tegenkomt.

512E

Docnr 243

From:

"5.1.2 e" "

Sent:

Mon, 4 Nov 2019 15:36:31 +0200

To:

"5.1.2 E" "5.1.2 E" DMO/INKOOP/AIP/ILP" <5.1.2 E @mindef.nl>

Cc:

"5.1.2 E" "5.1.2 E" "5.1.2 E" DMO/PROJN/PROJN DIP" <5.1.2 E @mindef.nl>

Subject:

Nota Selectieleidraad LVC CARIB

Attachments:

Afdoeningsnota ARC CARIB SG.pdf, Afdoeningsnota ARC CARIB SG.docx

5.1.2 E

Wil svp deze Nota tekenen en doorsturen naar 5.1.2 E

Mvg 5.1.2 E



Directie Inkoop
Afdeling Inkoop Projecten
Sectie Inkoop Luchtvaart
Projecten

Herculeslaan 1
3584 AB Utrecht
www.defensie.nl/dmo

Contactpersoon

S.1.2.E

S.1.2.e

NOTA

d.t.v. Hoofd Afdeling Inkoop Projecten

Voor akkoord: Voorzitter CCDEF

Datum
4 nov. 2019

Onze referentie

Betreft: Afdoeningsnota conform Inkoopinstructie CCDEF optie 3

Dossier: Vervanging Luchtverkenningcapaciteit KWCARIB

*Bij beantwoording datum,
onze referentie en onderwerp
vermelden.*

1. INLEIDING

Met deze nota wordt u de selectieleidraad aangeboden inzake de voorgenomen inkoop Vervanging Luchtverkenningcapaciteit KWCARIB. Naar aanleiding van de Opdracht Nota BS2018020034 is het inkooptraject gestart om luchtverkenningcapaciteit voor de Kustwacht CARIB te continueren.

Omschrijving van het project

Het vervangingsprogramma bestaat op hoofdlijnen uit twee percelen:

1. Beschikbaarheid van fixed wing capaciteit (lease) t.b.v. luchtverkenningcapaciteit;
2. Beschikbaarheid van Search-and-Rescue capaciteit (lease) en mede luchtverkenningcapaciteit;

Voor beide percelen worden functionele eisen gesteld aan o.a. aantal geschatte vliegreuren, de missieprofielen en (uitrusting in) het vliegtuig. HATO zal onveranderd als thuisbasis dienen;

Markt

Hoewel voor deze behoefte geen specifieke marktconsultatie gehouden is er zeer veel gelijkenis met twee recente consultaties voor Kustwacht Nederland.

Daaruit bleek dat een ruim aantal bedrijven in staat moeten worden geacht de gevraagde dienstverlening te kunnen leveren.

Financiële omvang

Het budget voor dit project bedraagt Mln € 235,7 (incl. BTW), voor een Period of Performance van 10 jaar.

Vanwege de financiële omvang van dit project resulteert dit in een beoordeling door CCDEF. Conform het verwervingsplan heeft behandeling plaatsgevonden volgens Inkoopinstructie II_2015/001 d.d. 26 januari 2015 Optie 3: Behandeling in de lijn.

Directie Inkoop
Afdeling Inkoop Projecten
Sectie Inkoop Luchtvaart
Projecten

Wettelijk kader en Aanbestedingsstrategie

De te contracteren dienstverlening is, mede gelet op het type vliegtuig incl. waarnemingsapparatuur dat daarvoor noodzakelijk is, als "civiel" te kenmerken. Deze aanbesteding valt dus onder de richtlijn 2014/23/EU, 2014/24/EU en 2014/25/EU zoals geïmplementeerd in de Aanbestedingswet 2012.

Conform het verwervingsplan is, gezien het complexe karakter, gekozen voor de in artikel 2.28 van de AW geboden mogelijkheid om de 'Mededingingsprocedure met onderhandeling' te volgen.

Volgorde van afhandeling

Voorgesteld wordt de afhandeling van de selectieleidraad te scheiden van de gunningsleidraad zodat meer tijd verkregen voor de afhandeling van de gunningsfase. Het opstellen van het PVE en de gunningsmatrix verloopt zodanig voorspoedig dat dat een dergelijke werkwijze mede rechtvaardigt

Behandelaar en beoordelaar

Het dossier wordt vanuit de Sectie Inkoop Luchtvaart Projecten behandeld door

5.1.2 E Het dossier is collegiaal getoetst en beoordeeld door 5.1.2 E

2. BEOORDELING

Vorm

Voor deze gunningsleidraad is gekozen om gebruik te maken van de Vervanging Luchtverkenningcapaciteit Kustwacht Nederland. Waar mogelijk is de inhoud intact gehouden en/of waar nodig aangevuld en gemodelleerd op basis van het modeldossier, meest recente Engelse versie. De inhoud is tevens in nauwe samenspraak met TDL en de PL KW NLD tot stand gekomen.

3. ADVIES

In te stemmen met het bovenstaande zodat op basis van bijgevoegde aanbestedingsdocumenten tot publicatie kan worden overgegaan.

5.1.2 e

5.1.2 E

Bijlagen: - Selectieleidraad



NOTA

d.t.v. Hoofd Afdeling Inkoop Projecten

Voor akkoord: Voorzitter CCDEF

Directie Inkoop
Afdeling Inkoop Projecten
Sectie Inkoop Luchtvaart Projecten
Herculeslaan 1
3584 AB Utrecht
www.defensie.nl/dmo

Contactpersoon

512e

512e

Betreft: Afdoeningsnota conform Inkoopinstructie CCDEF optie 3

Dossier: Vervanging Luchtverkenningcapaciteit KWCARIB

Datum
4 nov. 2019

Onze referentie

Bij beantwoording datum, onze referentie

1. INLEIDING

Met deze nota wordt u de selectieleidraad aangeboden inzake de voorgenomen inkoop Vervanging Luchtverkenningcapaciteit KWCARIB. Naar aanleiding van de Opdracht Nota BS2018020034 is het inkooptraject gestart om luchtverkenningcapaciteit voor de Kustwacht CARIB te continueren.

Omschrijving van het project

Het vervangingsprogramma bestaat op hoofdlijnen uit twee percelen:

1. Beschikbaarheid van fixed wing capaciteit (lease) t.b.v. luchtverkenningcapaciteit;
2. Beschikbaarheid van Search-and-Rescue capaciteit (lease) en mede luchtverkenningcapaciteit;

Voor beide percelen worden functionele eisen gesteld aan o.a. aantal geschatte vliegturen, de missieprofielen en (uitrusting in) het vliegtuig. HATO zal onveranderd als thuisbasis dienen;

Markt

Hoewel voor deze behoefte geen specifieke marktconsultatie gehouden is er zeer veel gelijkenis met twee recente consultaties voor Kustwacht Nederland. Daaruit bleek dat een ruim aantal bedrijven in staat moeten worden geacht de gevraagde dienstverlening te kunnen leveren.

Financiële omvang

Het budget voor dit project bedraagt 5.125 (incl. BTW), voor een Period of Performance van 10 jaar.

Vanwege de financiële omvang van dit project resulteert dit in een beoordeling door CCDEF. Conform het verwervingsplan heeft behandeling plaatsgevonden volgens Inkoopinstructie II_2015/001 d.d. 26 januari 2015 Optie 3: Behandeling in de lijn.

Wettelijk kader en Aanbestedingsstrategie

De te contracteren dienstverlening is, mede gelet op het type vliegtuig incl. waarnemingsapparatuur dat daarvoor noodzakelijk is, als "civiel" te kenmerken. Deze aanbesteding valt dus onder de richtlijn 2014/23/EU, 2014/24/EU en 2014/25/EU zoals geïmplementeerd in de Aanbestedingswet 2012.

Directie Inkoop
Afdeling Inkoop Projecten
Sectie Inkoop Luchtvaart Projecten

Conform het verwervingsplan is, gezien het complexe karakter, gekozen voor de in artikel 2.28 van de AW geboden mogelijkheid om de 'Mededingingsprocedure met onderhandeling' te volgen.

Volgorde van afhandeling

Voorgesteld wordt de afhandeling van de selectieleidraad te scheiden van de gunningsleidraad zodat meer tijd verkregen voor de afhandeling van de gunningsfase. Het opstellen van het PVE en de gunningsmatrix verloopt zodanig voorspoedig dat dat een dergelijke werkwijze mede rechtvaardigt

Behandelaar en beoordelaar

Het dossier wordt vanuit de Sectie Inkoop Luchtvaart Projecten behandeld door

5.1.2 E

Het dossier is collegiaal getoetst en beoordeeld door

5.1.2 e

5.1.2 E

2. BEOORDELING

Vorm

Voor deze gunningsleidraad is gekozen om gebruik te maken van de Vervanging Luchtverkenningcapaciteit Kustwacht Nederland. Waar mogelijk is de inhoud intact gehouden en/of waar nodig aangevuld en gemodelleerd op basis van het modeldossier, meest recente Engelse versie. De inhoud is tevens in nauwe samenspraak met TDL en de PL KW NLD tot stand gekomen.

3. ADVIES

In te stemmen met het bovenstaande zodat op basis van bijgevoegde aanbestedingsdocumenten tot publicatie kan worden overgegaan.

5.1.2 e

5.1.2 E

Bijlagen: - Selectieleidraad

Docnr 246

From: "5.12.E 5.12.E" DMO/INKOOP/AOID/INKOOPADV"
Sent: Wed, 6 Nov 2019 21:46:44 +0200
To: "5.12.E 5.12.E 5.12.E" DMO/PROJN/PROJN DIP" <5.12.E@mindef.nl>
Cc: "5.12.e" "5.12.e" mindef.nl>
Subject: RE: Gunningsmatrices voor Kustwacht CARIB
Attachments: 5.12.E - 20191019 Gunningsmodel DCCG fixed wing.xlsx, 5.12.E - 20190929 Gunningsmodel DCCG helicopter capability.xlsx

5.12.E

Bijgevoegd de beide bestanden.

- Een paar kleine formulefoutjes aangepast.
- Het weergeven van de rangorde EMVI werkend gemaakt.
- Macro verwijderd. Deze macro (de oranje knop) zorgde voor het aanmaken van 4 nieuwe, willekeurige offertes. Dat kun je echter ook bereiken door op de functietoets F9 te drukken.

Hopelijk is dit voldoende.

Met vriendelijke groet,

5.12.E

.....
Afdeling Ondersteuning Inkoop Defensie AOID
Defensie Materieel Organisatie DMO

T 5.12.E | **E** 5.12.E @mindef.nl

.....
(Regulier: Di+Wo KHK Utrecht, Do+Vr HNW)

Van: 5.12.E 5.12.E 5.12.E DMO/PROJN/PROJN DIP

Verzonden: maandag 4 november 2019 12:52

Aan: 5.12.E 5.12.E DMO/INKOOP/AOID/INKOOPADV <5.12.E@mindef.nl>

CC: 5.12.e DMO/INKOOP/AIP/ILP 5.12.e mindef.nl>

Onderwerp: Gunningsmatrices voor Kustwacht CARIB

Hallo 5.12.E

Ik heb de gunningsmatrices/excelfiles voor het Kustwacht CARIB project aangepast zodat deze nu oplijnen met de PoRren en de files ook weer functioneren.

Het enige dat ik niet voor elkaar krijg is het weergeven van de rangorde EMVI en het laten functioneren van de macro.

Wil jij hier svp naar kijken en ik hoor het ook graag als je andere gekke dingen tegenkomt.

5.12.E

Docnr 249

From: "5.12E 5.12E DMO/F&C/ADC PROJ"
Sent: Mon, 11 Nov 2019 14:05:34 +0200
To: "5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP" <5.12E@mindef.nl>; "5.12E BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr/ProjKustw" 5.12E mindef.nl>; "5.12E 5.12E, BS/AL/HDFC/Dir Begrot/Afd. BegrZ" <5.12E@mindef.nl>; "5.12E 5.12E CZSK/PCZSK/KWCARIB/ECON" <5.12E@mindef.nl>; "5.12E 5.12E, CZSK/PCZSK/KWCARIB/ECON" <5.12E@mindef.nl>
Subject: DLP 20.0 U200829 LVC KWCARIB nieuwe fasering
Attachments: 5.12E verlenen LVC KWCARIB.pdf, budgettaire planning LVC KW CARIB 30-05-2019 delta expl CZSK.xlsx

Allen, met betrekking tot vervanging LVC KW Carib heb ik onderstaande begroting gemaakt .

Ik ben hierbij uitgegaan van de reeds toegekende budget ad 5.12.b per jaar (eeuwig durend). Omdat de verlenging van PAL en COBHAM is reeds 5.12.b van U200725 BB naar U200838 expl) toegekend voor de jaren 2020-2022 (zie bijlage).

In het huidige DLP wordt nog steeds uitgegaan van een toevoeging van M€ 5.12.b (Budget 5.12.b RR 5.12.b en OR 5.12.b) ingaande in budget jaar 2021. Doordat we eerst de huidige PAL en Cobham contracten met 2 jaar verlengen, dient het budget inzake U200829 (verlenging LVC KW carib) ook met 2 jaar naar achteren geschoven te worden. Rekening houdend met het budget in maanden, dan zou het budget inzake de fixed wing in 2022 met 11 maanden (5.12.b) en voor de rotary wing met 1,5 maand (5.12.b) gevuld moeten worden. Daarna met de volle M€ 5.12.b (9 jaar) en restant in 2032. Dit leidt tot de volgende verdeling van het budget.

Spreadsheet heb ik gevoegd.

Als er nog vragen zijn, dan hoor ik het wel.

5.12E



Van: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP
Verzonden: maandag 11 november 2019 11:21
Aan: 5.12E BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr/ProjKustw 5.12E mindef.nl>; 5.12E 5.12E, BS/AL/HDFC/Dir Begrot/Afd. BegrZ <5.12E@mindef.nl>; 5.12E 5.12E CZSK/PCZSK/KWCARIB/ECON <5.12E@mindef.nl>; 5.12E 5.12E, CZSK/PCZSK/KWCARIB/ECON <5.12E@mindef.nl>
CC: 5.12E 5.12E DMO/F&C/ADC PROJ <5.12E@mindef.nl>
Onderwerp: RE: vraag

Goedemorgen,

BR

5.12E

From: 512e BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr/ProjKustw

Sent: vrijdag 8 november 2019 14:27

To: 512E 512E, BS/AL/HDFC/Dir Begrot/Afd. BegrZ <512E@mindef.nl>; 512E 512E
512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/ECON <512E@mindef.nl>; 512E 512E, CZSK/PCZSK/KWCARIB/ECON
<512E@mindef.nl>

Cc: 512E 512E DMO/INKOOP/AIP <512E@mindef.nl>; 512E 512E BS/AL/DS/Dir.
Plan./AfdMarOptr <512E@mindef.nl>; 512E BS/AL/HDFC/Dir Begrot/Afd. BegrZ 512E mindef.nl>;
512E Mr., BS/AL/DJZ/Cl. NTRH <512E@mindef.nl>; 512E BS/AL/HDFC/Dir Begrot/AfdVagTzBc
512E >; 512E 512E BS/AL/HDFC/Dir Begrot/AfdVagTzBc <512E@mindef.nl>; 512E
512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>; 512E 512E DMO/PROJN/BB PROJN
<512E@mindef.nl>

Subject: RE: vraag

512E

Dank, checkvraag staat uit bij beide projectleiders. BR

512E

Van: 512E 512E, BS/AL/HDFC/Dir Begrot/Afd. BegrZ

Verzonden: vrijdag 8 november 2019 10:41

Aan: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/ECON <512E@mindef.nl>; 512E 512E,
CZSK/PCZSK/KWCARIB/ECON <512E@mindef.nl>

CC: 512E 512E DMO/INKOOP/AIP <512E@mindef.nl>; 512E 512E BS/AL/DS/Dir.
Plan./AfdMarOptr <512E@mindef.nl>; 512E BS/AL/HDFC/Dir Begrot/Afd. BegrZ 512E mindef.nl>;
512E Mr., BS/AL/DJZ/Cl. NTRH <512E@mindef.nl>; 512E BS/AL/HDFC/Dir Begrot/AfdVagTzBc
512E >; 512E 512E BS/AL/HDFC/Dir Begrot/AfdVagTzBc <512E@mindef.nl>; 512E
BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr/ProjKustw 512E mindef.nl>

Onderwerp: FW: vraag

512E

In onderstaande tabel kun je de huidige stand van artikel 6 investeringen terugvinden voor de KWCARIB, met dank aan 512E. Deze standen zijn wat hoger dan jij nu hebt opgenomen in het Jaarplan 2020 (prijsbijstelling 2019 bv.), graag onderstaande overnemen in JP 2020.

Verder het advies om in samenspraak met DPLAN(AMO) de fasering juist te zetten, voor zover dat al kan. Zo zie je onder meer dat het 'spaarpotje' in 2019 nu 24,4 miljoen bevat, zonder blik op de actuele realisatie denk ik dat dat niet gerealiseerd gaat worden in 2019.

Vanaf volgende week begint in 'Den Haag' het traject van beschouwen en herfaseren van alle projecten in het DLP, om in februari DLP 20.0 te kunnen uitgeven. Lijkt me goed om daar op aan te haken en voor zover dat kan de juiste bedragen in de juiste jaren te zetten, voor specifieke vragen kun je naast mij ook 512E benaderen.

Groet

512E

R081

-
Detail
I
Toeg
ewe
en
Budg
et

Fonds	Functioneel gebied	Begroting mutatievoor	Budgetpost	Budgetmutatievoorste	Boekjaar	K4/2019	K4/2020	K4/2021	K4/2022	K4/2023	K4/2024	K4/2025	K4/2026	K4/2027
					Begrotingsjaar	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
BR														
1000	U0601	B0020308	IH DLP 19.0	U200829	VERVANGING LUCHTVERKEN NINGSCAPACITEIT KWCARIB	V0082533	V0082533	2019			5.12b			
1000	U0601	B0020308	IH DLP 19.0	U200829	VERVANGING LUCHTVERKEN NINGSCAPACITEIT KWCARIB	V0082549	V0082549	2019						
1000	U0601	B0020308	IH DLP 19.0	U200829	VERVANGING LUCHTVERKEN NINGSCAPACITEIT KWCARIB	V0082567	V0082567	2019						
BR														
1000	U0601	B0020528	DLP 19.1 PPB	U200829	VERVANGING LUCHTVERKEN NINGSCAPACITEIT KWCARIB	V0084355	V0084355	2019			5.12b			
1000	U0601	B0020528	DLP 19.1 PPB	U200829	VERVANGING LUCHTVERKEN NINGSCAPACITEIT KWCARIB	V0084357	V0084357	2019						

BR

5.12E

1000 Resultaat

5.1.2.b

Docnr 250

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Tue, 19 Nov 2019 10:39:33 +0200
To: "512E" "512E mindef.nl>; "512E
512E DMO/WPSN/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E @mindef.nl>; 512E BS/AL/DS/Dir.
Plan./AfdMarOptr/ProjKustw" 512E @mindef.nl>; 512E DMO/PROJN/DIP PROJN" 512E mindef.nl>;
"512E 512E CZSK/PCZSK/DOKM PM" <512E @mindef.nl>; 512E CZSK/PCZSK/DOKM/Kernteam
D/Proj coord" 512E @mindef.nl>; "512E 512E DMO/INKOOP/AIP" <512E @mindef.nl>;
"512E 512E CZSK/PCZSK/F&C" <512E @mindef.nl>; "512E 512E DMO/F&C/ADC PROJ"
<512E @mindef.nl>
Cc: "512E 512E CLSK/AFC/SDC" <512E @mindef.nl>
Subject: 4e projectvergadering ARC DCCG
Attachments: 20191003 Presentatie aan DKW naar aanleiding van PoR besprekingen.pptx, 20190710 Verslag 3e
Projectvergadering LVC KWCARIB.docx, 20191119 Agenda 4e Projectvergadering LVC KWCARIB.docx, 20191119 Orginele en
actuale planning ARC DCCG.docx

Heren,

In bijlage de agenda voor het overleg deze middag en het verslag van de 3^e projectvergadering. Tevens gevoegd twee documenten betreffende de terugkoppeling naar aanleiding van bezoek aan KWCARIB (agendapunt 6a) en betreffende het tijdspad van de verwerving (agendapunt 6f). Deze zullen we deze middag ook bespreken.

Tot straks,

512E

De uitnodiging met de verschoven data. Afhankelijk van de "accepted" en "rejected" zal ik beoordelen of deze hier blijft staan of dat we toch nog moeten schuiven.

Goed weekend,

512E



Defence Materiel Organisation
Ministry of Defence

Update voortgang LVC DCCG

Directorate of Projects

5.1.2.E

5.1.2.e

13 October 2022



Verbeterde aansturing LVC capaciteit

- **Helikopter**

Gericht op specifieke taakopdracht en minder “rondjes rond de kerk”

Professionaliseren SAR capaciteit

Specifieke opdrachten (SAR, IGP, transport) resulteren in bracket 600 tot 750 vliegreuren per jaar (= 12 tot 15 operationele uren per week)

Training voor behouden kwalificaties crew provider valt buiten deze bracket

- **Fixed Wing**

Gericht op surveillance en creëren RMP

Resulteren in bracket 2300 tot 2600 vliegreuren per jaar

Training voor behouden kwalificaties crew provider valt buiten deze bracket



Wijzigingen tov huidige situatie helikopter

- **Helikopter**

Samenstelling bemanning te leveren door provider (Pilots, Hoist Operator, Rescue Operator/Medic)

Helikopter capaciteit gericht op 24/7. Compliance aan te tonen door provider bij gunning van contract (specifiek evaluatiepunt)

Van gepland 5 dagen naar gepland 7 dagen

Eisen voor sensor suite geoptimaliseerd voor SAR
MEDEVAC kit gedefinieerd

Mogelijkheid aansluiten laptop met IP verbinding (data comms met JRCC)
Transport voor tenminste 3 PAX



Wijzigingen tov huidige situatie Fixed Wing

- **Fixed Wing**

Eisen voor sensor suite gedefinieerd op “huidige generatie”
Communicatie (voice/data) met JRCC en andere eenheden
geprofessionaliseerd

Toevoegen “Autonomous optical detection” system

Transport voor tenminste 10 PAX, gewenst 20 PAX

- **Samenstelling crew**

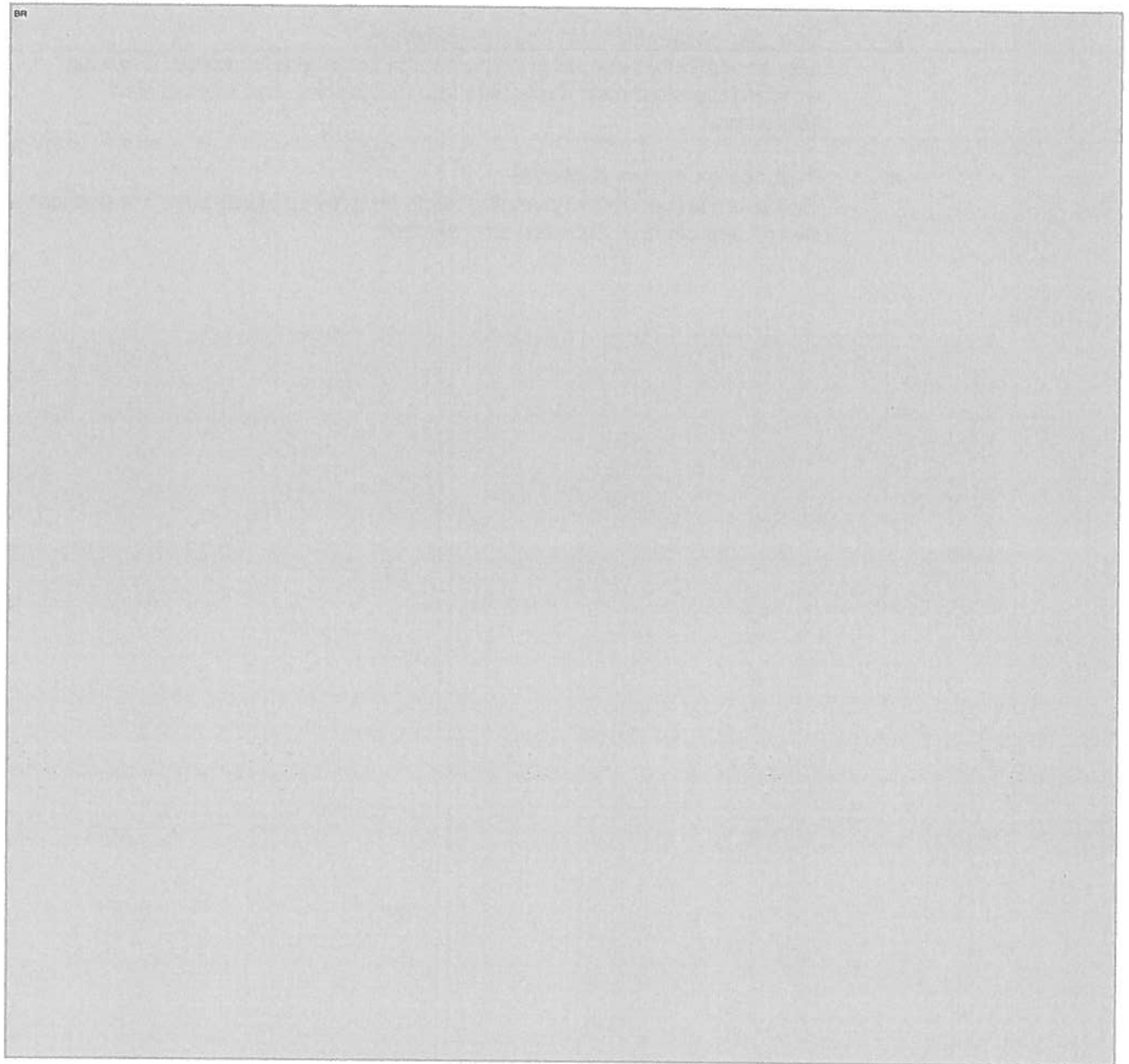
Mission Commanders (Tacco) worden geleverd door defensie

2x Sensor Operator door DCCG zolang deze geplaatst zijn op functie

5

Verslag 3e projectvergadering LVC KWCARIB

Datum overleg 10 juli 2019



6. Nieuw contract LVC KWCARIB
 - a. ATB / VT2
VT2 is afgerond en verwervingsplan is goedgekeurd.
 - b. Voortgang PvE
De PvE voor fixed wing en helikopters zijn voor 80% gereed en zijn tot stand gekomen in samenwerking met KWCARIB. Tevens is er een start gemaakt met de gunningsmatrix. Eind september zal de planging van de verwerving en de verwervingsdocumenten worden besproken in Curacao met KWCARIB met als doel aan het eind van de week overeenstemming te bereiken over de aanpak en de documenten.

- c. Operationeel toezicht door MLA
Inmiddels heeft de wijze van het houden van operationeel toezicht op kustwachtoperaties ook de aandacht getrokken van de tweede kamer. In augustus is overleg gepland tussen IVW en defensie over de taakverdering van het operationeel toezicht.
- d. Voortgang weegfactoren / gunningscriteria
Een eerste versie van de gunningsmatrix is inmiddels gereed. Deze zal worden bijgesteld naar aanleiding van het overleg op Curacao eind september.
- e. Planning en proces publicatie
Op basis van de nieuwe planning zoals besproken onder punt 3 is publicatie van de selectiefase voorzien eind oktober.

BR

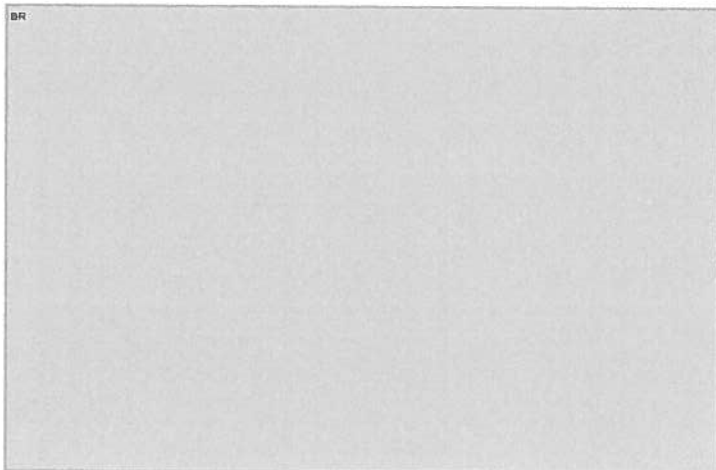


Agenda 4e projectvergadering LVC KWCARIB

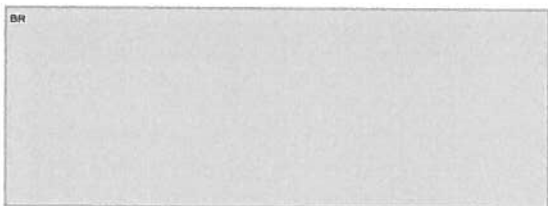
Tijd/Locatie: Dinsdag 19 november 2019

13:00 – 15:00

Locatie: PKC
Vergaderzaal D-K18 Overste



6. Nieuw contract LVC KWCARIB
 - a. Terugkoppeling bezoek aan KWCARIB
 - b. Voortgang selectiefase
 - c. Voortgang PvE
 - d. Voortgang weegfactoren / gunningscriteria
 - e. Operationeel toezicht door MLA
 - f. Planning inkoop



Planning - Aanbesteding Luchtverkenningcapaciteit CARIB

			Originele planning	Actuele planning
1		Ontvangen ATB inclusief VTB	Juli 2019	Juli 2019
3	1 mnd	Opstellen – rouleren Verwervingsplan	Juli 2019	Juli 2019
4	3 mnd	Opstellen Aanbestedingsdocumenten (Publicatie, Selectie en Gunning leidraad incl. concept overeenkomst en fine-tuning PVE)	Oktober 2019	Oktober 2019
4a	5 dgn	Presentatie aan en afstemming met CARIB	September 2019	September 2019
6	1 dag	Publicatie Selectie leidraad via Negomatrix	Oktober 2019	November 2019
7	2 mnd	Ontvangen reactie bedrijven + evaluatie*	December 2019	
8	1 dag	Bekendmaking (voorlopige) selectie beslissing	Januari 2020	
9	1 mnd	Alcatel termijn / Stand still periode (20 kalenderdagen)		
10	1 dag	Versturen Gunning leidraad	Februari 2020	
11	2 dagen	Site survey HATO + Bidders days	Maart 2020	
12	4 mnd	Ontvangst en opening offertes	Juni 2020	
13	1 mnd *	Eerste evaluatie	Juli 2020	
14	2 mnd *	Onderhandelingsronde 1 met alle aanbieders (sequentieel)	Augustus 2020	
15	1 mnd	Evaluatie r. 1 (eventueel nog ronde 2 **)	September 2020	
16	1 mnd	Vaststelling evt aangepaste aanbestedingsdocumenten, incl. afstemming met behoeftesteller/gebruiker		
17	1 dag	Versturen evt. aangepaste concept-contract incl PoR	Oktober 2020	
18	2 mnd	Ontvangst en opening offertes	December 2020	
19	1 mnd	Evaluatie DMO + afstemming met behoeftesteller/gebruiker	Januari 2021	
20	3 mnd	Staffing dossier (DMO/HDFC (VTI) + MinFin)	April 2021	
21	1 dag	Bekendmaken Voorlopige Gunning beslissing		
22	1 mnd	Alcatel termijn / Stand still periode (20 kalenderdagen)	Mei 2021	
23	1 dag	Contract ondertekening ***	Juni 2021	
24	9 - 18 mnd (?)	Levertijd periode gecontracteerde leverancier	Juni / November 2022	

* periode hangt in hoge af van aantal aanbieders

** periode hangt in hoge af van uitkomst onderhandelingen

*** akkoord door externe opdrachtgever, alle landen?

Docnr 255

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Tue, 19 Nov 2019 11:16:24 +0200
To: "512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>
Subject: ter info
Attachments: 20190710 Verslag 3e Projectvergadering LVC KWCARIB.docx, 20191119 Agenda 4e Projectvergadering LVC KWCARIB.docx, Planning Excel.xlsx, 20191119 Orginele en actuale planning ARC DCCG.docx

Hoi 512E

Vanmiddag hebben we in NLD weer projectoverleg met de NLD stakeholders. Ter info de agenda en het verslag van het vorige overleg.

512E

	2018				2019				2020				2021				2022				2023							
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4				
Bestand contract fixed wing capaciteit	Bestand contract				Escalatieprocedure - onderhandeling				Verlenging contract				Verlenging contract				Optie op verlenging											
Nieuw DCG contract																												
Fixed Wing																												
Helicopters																												
Realisatie capaciteit				Realisatie capaciteit				Realisatie capaciteit				Realisatie capaciteit				Realisatie capaciteit				IOC								
																								IOC				

Bestand contract helicopters

Bestand contract

Beopecting voor verfening/optiones

Publicatie selectieproces van Nieuwmetris
 Versuren gansgplekter
 Overnemer en opening offertes
 Verpand contracten onder 2
 Betreft de vooijge gansgplekter
 Contracten/verfening

Oktober 2019
 Februar 2020
 Juni 2020
 Oktober 2022
 April 2021
 Juni 2021

Verfening contract

Gunningfase

Selectiefase

Realisatie capaciteit

IOC

Docnr 257

From: "5.12.E 5.12.E 5.12.E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Tue, 19 Nov 2019 17:30:24 +0200
To: "5.12.E 5.12.E", CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO" <5.12.E@mindef.nl>; "5.12.E 5.12.E"
1, CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <5.12.E@mindef.nl>
Cc: "5.12.E 5.12.E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO/OD" <5.12.E@mindef.nl>; "5.12.E 5.12.E"
van, 5.12.E CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO" <5.12.E@mindef.nl>
Subject: Re: Attchment B/C in paketen van eisen

Dank je. Ik ga het bekijken en invoegen. Succes met de verhuizing,

5.12.E

Van: "5.12.E 5.12.E", CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO" <5.12.E@mindef.nl>

Datum: dinsdag 19 november 2019 om 13:56:01

Aan: "5.12.E 5.12.E 5.12.E" DMO/PROJN/PROJN DIP" <5.12.E@mindef.nl>; "5.12.E 5.12.E"
CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <5.12.E@mindef.nl>

Cc: "5.12.E 5.12.E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO/OD" <5.12.E@mindef.nl>; "5.12.E 5.12.E"
van, 5.12.E CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO" <5.12.E@mindef.nl>

Onderwerp: RE: Attchment B/C in paketen van eisen

Ho 5.12.E

Klopt! Ik had het nog niet verstuurd. Ik zat nog op feedback te wachten. Gevoegd het bestand met de tabel. Tekst kan je uiteraard aanpassen naar gepast jargon. De inhoud moet wel overeind blijven.

Tevens hieronder nog even de feedback van 5.12.E en mijn reply. Mogelijk verduidelijkt dat gelijk een aantal vragen / gedachten die je hebt na het lezen van de tabel.

- Is 30 ISLDMB's op jaarbasis niet aan de hoge kant? Het lijkt me wat veel. Zat meer te denken aan stuk of 20 (10-15 voor ops) en stuk of 5 voor training. Lijkt me inderdaad voldoende.

- Het is wel relaxed om expandables via de provider te bestellen maar goedkoper om het zelf te doen. Je ziet nu het gedoe met de DMB. Zie niet meer zo het voordeel dat PAL er tussenzit.

Expendables is een ruim begrip. Voor zakken buiten de DMBs en Smoke Markers om, zijn wij op HATO momenteel niet ingericht v.w.b. beheer, controle, onderhoud en logistiek.

V.w.b. ordnance hebben we op dit moment nog geen betrouwbare systematiek (supply chain) om deze via inkoop/defensie af te roepen. Voor zowel de SL-DMBs en de Smoke Markers is de pilot opgestart maar beide lopen nog niet.

- * PAL heeft nog niet geconfirmeerd aan DMO dat de SL-DMBs uit de DASH gegooid kunnen/mogen worden, derhalve staat de aankoop via DMO bij MetOcean stil.
- * De SOMAT reageert niet op verzoeken om een autorisatie aan te vragen bij CZSK voor de NATO smoke markers. Derhalve staat deze pilot ook stil.

Door deze zaken op te nemen in het POR voorkomen we dat we tijdens de looptijd van het contract (dure) Techmods moeten aanvragen. De kosten worden integraal verwerkt in de biedingen voor het contract en wij zien deze niet terug.

Wat we bij PAL nu ook zien, is dat ze aankopen via TM behandelen als zijnde een aankoopbroker. Als het product niet goed is dan nemen ze niet de verantwoordelijkheid. Ze positioneren zich als mediator tussen fabrikant en de end user

(KW). Indien de ordnance in het contract zit komt een provider daar niet mee weg. Wij (de KW) verbruiken een vastgestelde (werkende) quotum ordnance op jaarbasis binnen de contractprijs.

- Initial and recurrent training. Item A, derde kolom. Gaat dit over nieuw personeel van de kustwacht of over recurrent training?

Derde kolom zegt dat de initiële training module (IMQT) afgeroepen kan worden gedurende de gehele contractperiode (t.b.v. van nieuw KW/KM personeel op functie). Anders krijgen we enkel een IMQT bij aanvang van het contract en moeten we om de 2-3 jaar wederom dure TMs aanvragen. De provider moet zelf zorgdragen voor de aanwezigheid van instructeurs binnen zijn bedrijfsvoering (in house instructiecapaciteit) om dit te borgen. Ze kunnen bijvoorbeeld direct 3 "Deweys" plaatsen. Momenteel bestaat er bij PAL geen recurrency voor de IMQT.

- Item C. Ik ben zelf wel gecharmeerd over hoe we het nu doen. 1 X door de provider, 1 x door CML. Is dat in het convenant opgenomen en willen we dat niet doortrekken (is dat überhaupt mogelijk?)

CRM 1 x per jaar komt van PAL af. Defensie hanteert 1 x per 3 jaar. Wat de recurrency tijdens een nieuw contract gaat worden is nog niet duidelijk. We moeten niet iets opschrijven wat we mogelijk niet waar kunnen maken.

CRM via het CML (onder het convenant) is geen garantie. We kunnen het aanvragen maar (zoals gebleken) kampt het CML vaak ook met tekorten. Uiteraard kunnen we het (buiten een nieuw providercontract om) blijven aanvragen onder

het convenant en als extraatje achter de hand houden. Mogelijk is er wel een herziening nodig. Ik weet niet of er een termijn vermeld staat in het convenant (ligt bij 512E).

Groeten

512E

From: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP

Sent: dinsdag 19 november 2019 6:32

To: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO; 512E 512E, CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO

Subject: Attchment B/C in pakketen van eisen

Hoi 512E 512E

In jouw laatste revisie van de PvEen geef je aan dat 512E de attachments tussen leveringen Staat/Supplier al naar mij opgestuurd heeft. Ik heb die echter niet ontvangen.

@ 512E wil je die nogmaals sturen ?

512E

Docnr 258

From: "5.1.2 e"
Sent: Tue, 3 Dec 2019 11:21:05 +0200
To: "5.1.2 E 5.1.2 E 5.1.2 E" DMO/PROJN/PROJN DIP" <5.1.2 E@mindef.nl>
Subject: RE: Contract helikopter luchtverkenningcapaciteit KW CARIB

5.1.2 E

Hierbij stuur ik je mijn antwoorden in het zwart.

Groet,

5.1.2 E

5.1.2 b (5.1.2 E)
5.1.2 e

Ministry of Defence

DMO/Projects Procurement Division

Kromhoutkazerne | Herculeslaan 1 | 3584 AB | Utrecht | Gebouw K8 | 1A
Postbus 90004 | 3509 AA | Utrecht | MPC 55A

M (5.1.2 E)
5.1.2 E@mindef.nl
www.defensie.nl/dmo

From: 5.1.2 E 5.1.2 E 5.1.2 E DMO/PROJN/PROJN DIP
Sent: maandag 2 december 2019 21:31
To: 5.1.2 e >
Subject: RE: Contract helikopter luchtverkenningcapaciteit KW CARIB

Hallo 5.1.2 E

Wanneer was de exacte datum van de "acceptance of Compliance" van artikel 4. Hebben we daar een schrijven/bewijs van ? Ja, we hebben middels een brief bevestigd dat zij 14 oktober 2012 mochten beginnen. Er waren echter nog wel wat restpunten.

Hoe kunnen we omgaan met artikel 9 waarin we de ADR een auditonderzoek kunnen laten doen. En hoe kan Cobham dat gebruiken om hun onbalans zichtbaar te maken ? Alleen de Staat kan de ADR van NLD een opdracht geven voor een onderzoek. Cobham moet de Staat informatie verstrekken die betrouwbaar, compleet en valide is op de dag dat de ADR het onderzoek uitvoert. Indien de prijzen echt veel te hoog blijken te zijn, is er in het contract expliciet opgenomen dat FBH mee moet werken om de prijzen aan te passen. Cobham dient dus naar beste eer en geweten te handelen. Er is niet in het contract opgenomen dat wij de prijzen naar boven moeten bijstellen indien de prijzen te laag blijken te zijn. Er kan dus een onbalans zichtbaar worden na een ADR onderzoek welke dan naar redelijkheid en billijkheid zal moeten worden afgehandeld.

Artikel 12 geeft Cobham de mogelijkheid technical changes voor te stellen. Dat kunnen ze doen nadat we het contract met de twee optiejaar verlengd hebben wat mij betreft. Cobham refereert aan een evaluatie na 4 jaar en Cobham claimt dat die tijd nu is aangebroken. Onzin. Wij hebben deze evaluatie, weliswaar verlaat, op ons initiatief eind 2018 uitgevoerd en afgerond. Er waren toe geen significante wijzigingen noodzakelijk. Het momentum van de evaluatie van 4 jaar is dus voorbij. Los daarvan, is het voorstellen van een wijziging niet alleen mogelijk ten tijde van het evaluatie moment van 4 jaar. De voorstellen die zij nu doen kunnen, bij voldoende financiële middelen, ook worden verwerkt middels de artikel 12 - Technical Changes, (ook de missies naar St. 5.1.2 e).

Ik vind artikel 4 niet helemaal helder maar het kan ermee door wat mij betreft om de optie af te dwingen. Ik denk dat Cobham (met de tekst van artikel 4) het ziet als een amendement en conform artikel 27.1 Het contract valt onder Nederlands recht (art. 27 lid 3) Het invoeren van de optie is dus een recht van de Staat welke door ons kan worden ingeroepen middels bijvoorbeeld een brief. Daarnaast betreft het een Europese

aanbesteding waarbij er geen significante wijziging van de scope van de aanbesteding mogen plaatsvinden. Cobham heeft hierbij tijdens de aanbesteding aangegeven de optie van tweemaal een jaar te willen voldoen en daarnaast hebben zij vervolgens ook het contract nog eens ondertekend.

Een amendement is daarnaast alleen mogelijk als wij dit ook willen. Gezien het feit dat ieder voorstel, op een paar punten komma's na (letterlijk), een verslechtering van onze positie betekent en het feit dat het voorstel een significante wijziging van de algehele scope van het contract ten tijde van de aanbesteding betekent gaan wij wat mij betreft geen amendement opstellen voor de verlenging van het contract.

Er zijn twee sporen:

- Wijzigingen van artikelen in het contract is geen optie omdat het een Europese aanbesteding betreft. Ze zijn daarnaast ook allemaal in ons nadeel. Een deel lijkt ook voort te komen uit de huidige manier van samenwerking tussen de DCCG en Cobham.
- Wijzigingen van de scope van de operationele uitvoering het contract: deze zullen van geval tot geval moeten worden beoordeeld en middels artikel 12 bij voldoende financiële middelen, moeten worden verwerkt. Het betreft soms ook de samenwerking met de DCCG. Deze kan wellicht in de praktijk worden verbeterd maar we dit niet contractueel vastleggen en daarmee onze positie verslechteren.

Course of Action wat mij betreft:

Optie afroepen op korte termijn zonder de discussie moeilijk te maken met extra personeel,

Gesprek in NL met Cobham over hun opmerkingen welke per email zijn gemaakt en daarbij ook onze extra wensen inbrengen (zoals extra personeel)

Review van eventuele technical changes zoals door Cobham voorgesteld, inclusief inbreng van ADR voor review van validity

Course of action wat mij betreft:

Morgen eerst samen de brief van Cobham bespreken, onderwerpen categoriseren en gezamenlijk de strategie richting Cobham bepalen.

Daarna zal ik bij 512E de status van de ATB voor inhuur nog een keer navragen.

Vervolgens way-ahead bepalen (Hetzij invoeren voor de optie zonder personeel, hetzij optie invoeren met personeel)

Indien Inkoop vasthoudt aan verlengen optie inclusief verwerking extra COBHMA personeel, dan stuur ik als PL aan op een maximaal periode van acht maanden voorafgaand aflopen contract. Als het voor die tijd niet geregeld is, dan gewoon verlengen opties in contract zonder extra personeel. We kunnen niet het risico lopen van het verlopen van de opties en daarna zelf door onze eigen organisatie gebeten worden.

Spreek je dinsdag,

512E

From: 512E

Sent: vrijdag 29 november 2019 11:54

To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>

Subject: Contract helikopter luchtverkenningcapaciteit KW CARIB

Goedemorgen 512E

Hierbij stuur ik je het contract van de helikopter luchtverkenningcapaciteit voor de KWCARIB. Hierna volgt nog een mail met de overige bijlagen.

Ik zal vandaag 512E even bellen en aangeven dat we zijn e-mail hebben ontvangen. Daarnaast zal ik aangeven dat we de e-mail in behandeling hebben en dat we erop terug zullen komen.

Ik ben volgende week woensdag en donderdag op de KHK. Wanneer ben jij op de KHK om het een en ander te bespreken?

Groet,

512E

512b (512E)

512e

.....

Ministry of Defence

DMO/Projects Procurement Division

Kromhoutkazerne| Herculeslaan 1 | 3584 AB | Utrecht | Gebouw K8 | 1A

Postbus 90004 | 3509 AA | Utrecht | MPC 55A

.....

M (512E)

512E @mindef.nl

www.defensie.nl/dmo

Docnr 259

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Tue, 3 Dec 2019 16:15:56 +0200
To: "512E 512E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>
Subject: RE: combat life saver



From: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO
Sent: dinsdag 3 december 2019 14:38
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Subject: combat life saver

Goedemorgen 512E

Die medische kwalificaties is een redelijk oerwoud.
Ik ben nu zover dat waarschijnlijk een FREC4 met SALM of HEMT(A) en FREC 5 voldoende moet zijn.
Lekker die afkortingen, ik probeer er een leesbare tekst bij te zoeken op playmobil niveau.

Gr.

512E 512E
512E

.....
Dutch Caribbean coastguard

Marinebasis Parera | Nightingaleweg 22 | Willemstad | Curaçao | Gebouw Dradu, 512E
NAPO 399 | 3509 VS Utrecht

.....
MDTN *512E

T (512E) NAVAL BASE PARERA
T (512E) CG AIRSTATION HATO

M (512E)

512E @mindef.nl

Docnr 262

From:

"512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"

Sent:

Wed, 8 Jan 2020 09:54:07 +0200

To:

"512E 512E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>

Subject:

20191119 Orginele en actuale planning ARC DCCG

Attachments:

20191119 Orginele en actuale planning ARC DCCG.docx, Planning Excel.xlsx

512E

Zoals gevraagd. We lopen ongeveer een maand achter op schema.

512I

512E

Planning - Aanbesteding Luchtverkenningcapaciteit CARIB

			Originele planning	Actuele planning
1		Ontvangen ATB inclusief VTB	Juli 2019	Juli 2019
3	1 mnd	Opstellen – rouleren Verwervingsplan	Juli 2019	Juli 2019
4	3 mnd	Opstellen Aanbestedingsdocumenten (Publicatie, Selectie en Gunningsleidraad incl. concept overeenkomst en fine-tuning PVE)	Oktober 2019	Oktober 2019
4a	5 dgn	Presentatie aan en afstemming met CARIB	September 2019	September 2019
6	1 dag	Publicatie Selectieleidraad via Negometrix	Oktober 2019	November 2019
7	2 mnd	Ontvangen reactie bedrijven + evaluatie*	December 2019	
8	1 dag	Bekendmaking (voorlopige) selectie beslissing	Januari 2020	
9	1 mnd	Alcatel termijn / Stand still periode (20 kalenderdagen)		
10	1 dag	Versturen Gunningsleidraad	Februari 2020	
11	2 dagen	Site survey HATO + Bidders days	Maart 2020	
12	4 mnd	Ontvangst en opening offertes	Juni 2020	
13	1 mnd *	Eerste evaluatie	Juli 2020	
14	2 mnd *	Onderhandelingsronde 1 met alle aanbieders (sequentieel)	Augustus 2020	
15	1 mnd	Evaluatie r. 1 (eventueel nog ronde 2 **)	September 2020	
16	1 mnd	Vaststelling evt aangepaste aanbestedingsdocumenten, incl. afstemming met behoeftesteller/gebruiker		
17	1 dag	Versturen evt. aangepaste concept-contract incl PoR	Oktober 2020	
18	2 mnd	Ontvangst en opening offertes	December 2020	
19	1 mnd	Evaluatie DMO + afstemming met behoeftesteller/gebruiker	Januari 2021	
20	3 mnd	Staffing dossier (DMO/HDFC (VTI) + MinFin)	April 2021	
21	1 dag	Bekendmaken Voorlopige Gunningsbeslissing		
22	1 mnd	Alcatel termijn / Stand still periode (20 kalenderdagen)	Mei 2021	
23	1 dag	Contractondertekening ***	Juni 2021	
24	9 - 18 mnd (?)	Levertijd periode gecontracteerde leverancier	Juni / November 2022	

* periode hangt in hoge af van aantal aanbieders

** periode hangt in hoge af van uitkomst onderhandelingen

*** akkoord door externe opdrachtgever, alle landen?

Docnr 264

From: "5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP"

Sent: Wed, 8 Jan 2020 09:55:41 +0200

To: "5.12E BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr/ProjKustw" 5.12E mindef.nl; "5.12E 5.12E CZSK/CZMCARIB" <5.12E @mindef.nl>

Cc: "5.12E DMO/INKOOP/AIP/ILP" 5.12E mindef.nl; "5.12E 5.12E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <5.12E @mindef.nl>

Subject: RE: Tender luchtverkenningcapaciteit kuwa 5.12E

Goedemorgen 5.12E

De verwerving voor de vervangende capaciteit voor zowel vastvleugelig als helikopters is gestart en doorloopt momenteel de eerste fase (de selectiefase). Hierin zullen relevante bedrijven die reeds soortgelijke kustwacht en surveillance operaties uitvoeren zich kunnen kwalificeren voor de volgende fase (de Award fase). In de Award fase wordt het programma van eisen enz. gedeeld zodat de bedrijven een offerte kunnen maken.

Selectiefase wordt eind februari afgerond. Offerte binnen Q3 2020. Contracttekening voorzien medio 2021. Invoering nieuwe assets vanaf medio 2022.

5.12E

From: 5.12E BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr/ProjKustw 5.12E mindef.nl>

Sent: woensdag 8 januari 2020 08:30

To: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12E @mindef.nl>; 5.12E 5.12E CZSK/CZMCARIB <5.12E @mindef.nl>

Cc: 5.12E DMO/INKOOP/AIP/ILP 5.12E mindef.nl; 5.12E 5.12E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <5.12E @mindef.nl>

Subject: FW: Tender luchtverkenningcapaciteit kuwa 5.12E

Bon dia 5.12E PJ, alle goeds voor 2020,

PCDS heeft gevraagd naar status LVC KWCARIB. 5.12E kun je de laatste stand van zaken schetsen en de geactualiseerde planning?

Vwb de opmerking over 'eigen' doeleinden: daar lijkt mij dat CZMCARIB/DKWCARIB iets over moet zeggen. Het is tenslotte in eerste instantie een KWCARIB asset. Hoeveel ruimte aan extra uren bood het nieuwe contract ook al weer bij huidige personeelsbezetting?

Mvg 5.12E

Van: 5.12E 5.12E BS/AL/DS/Kab DS <5.12E @mindef.nl>

Verzonden: woensdag 8 januari 2020 07:01

Aan: 5.12E BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr/ProjKustw 5.12E mindef.nl>

Onderwerp: Fwd: Tender luchtverkenningcapaciteit kuwa 5.12E

Goedemorgen 5.12E Kun jij misschien wat meer licht schijnen op onderstaande vraag? Ik kom graag fysiek even langs als dat makkelijker is.

5.12E

----- Oorspronkelijk bericht -----

Van: "512E 512E BS/AL/DS/Kab DS" <512E@mindef.nl>

Datum: 07-01-20 16:44 (GMT+01:00)

Aan: "512E 512E BS/AL/DS/Dir. Plan./Afd. IP&C" <512E@mindef.nl>

Onderwerp: Tender luchtverkenningcapaciteit kuwa 512E

Hey 512E 512E is benieuwd waar de aanbesteding ligt voor de vervanging luchtverkenningcapaciteit kuwa Carib. Vooral benieuwd in hoeverre die capaciteit ook voor 'eigen' doeleinden kan worden toegerust.

Ben jij een goed aanspreekpunt of moet ik me intern DS wenden?

512E

Docnr 265

From:

"512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP"

Sent:

Wed, 8 Jan 2020 10:53:06 +0200

To:

"512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>

Subject:

ATBs voor inhuur personeel tbv helikopteroperaties

Hallo 512E

Ik heb nog even gekeken naar het financiële plaatje voor inhuur personeel maar initieel zat dit in de behoeftestelling en budgetten waarop ik mijn opdracht heb aangenomen. Daarna is CZSK echter beheerder van de budgetten geworden en die heeft het een en ander uit elkaar getrokken. Ik stel voor dat je eerst intern CARIB en CZSK de ATB opstelt en dat we het vanaf daar oppakken. Houdt me svp cc zodat ik eventueel wat ondersteuning kan geven en dingen in de juiste richting kan drukken.

512E

Docnr 266

From: "5.12E"
Sent: Mon, 13 Jan 2020 12:53:20 +0200
To: "5.12E" 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP" <5.12E@mindef.nl>
Cc: "5.12E" BC., DMO/INKOOP/AIP/ILP" <5.12E@mindef.nl>
Subject: RE: planning produceren gunningsleidraad ARC DCCG

5.12E

De planning volgens de SG is dat we de Award Guide 6 april (week 15) (termijn is incl. Alcatel termijn) uploaden.

Dat be kent

- POR klaar: begin week 10, 2 mrt
- Gunningsleidraad klaar: 18 maart / eind week 13
- Collegiale check + evt aanpassingen week 14

Als alles zo verloopt zoals gepland dan is de Bidders Day in week 18.

Mvg 5.12E

Van: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12E@mindef.nl>
Verzonden: maandag 13 januari 2020 09:14
Aan: 5.12E DMO/INKOOP/AIP/ILP 5.12E mindef.nl>
Onderwerp: planning produceren gunningsleidraad

Goedemorgen 5.12E

Wat is jouw planning met betrekking tot het opstellen van concepten en finale versies van de gunningsleidraad. Gezien jouw activiteiten en reizen voor KWNL zal er een flink blok tijd in deze voorbereiding tussenuit vallen en stel ik voor een duidelijke planning af te spreken die resultaat in een tijdige beschikbaarheid van de leidraad. Ik zie namelijk niet gebeuren dat er maar iets gebeurd aan de gunningsleidraad als jij op pad bent voor KWNL.

Ik zie graag je voorstel tijdspad.

5.12E

Docnr 269

From: "512 e"
Sent: Wed, 15 Jan 2020 12:54:35 +0200
To: "512 E" 512.E 512.E DMO/PROJN/PROJN DIP" <512 E @mindef.nl>
Subject: SG docs evaluatie
Attachments: Compliance matrix selection stage ARC DCCG - LOT 1 FW.xlsx, Compliance matrix selection stage ARC DCCG - LOT 2 Heli.xlsx

512 E

Nog 3,5 week en de aanmeldingen zijn binnen....

Zal de docs begin week 7 op de DWRDD schijf zetten.

Tbv de evaluatie bijgevoegd twee templates.

Mvg 512 E

SELECTION PHASE ARC DCCG - LOT 2 Helicopter capability- Negometrix 138732

Name of Candidate:

Ref.: Selection Guide (SG)

Deliverables by Candidate	Reference in SG	Delivered by Candidate?	Remarks	Compliant Reason(s) for rejection	
				Yes	No
General					
Cover letter	Para 2.1				
European Single Procurement Document (ESPD)	Para 2.1/Annex 1				
Consortium: each member signed ESPD (if applicable)	Para 2.1/Para 2.2/Annex 1				
Consortium: which member leading? (if applicable)	Para 2.1/Para 2.2				
Third party ESPD (if applicable)	Para 2.1/Annex 1				
List of sub-contractors (if applicable)	Para 2.1/Para 2.3/Annex 2				
Model reference contracts (core competences)	Para 2.1/Para 4.3.2.1/Annex 3				
Copy of ISO QA-system certificate or equivalence	Para 2.1/Para 4.3.2.2				
Financial Declaration	Para 2.1/Para 4.3.3				
Text in English language	Para 2.4				
Is submitted information confidential?	Para 2.7				
Candidature received before closing date?	Para 2.10				
Information complete and without reservation or conditions?	Para 2.10				
Validly submitted law part VI of ESPD?	Para 2.10/Annex 1				
Not in situation as in article 2.86 of Aanbestedingswet, ESPD signed?	Para 4.1/section A of part III ESPD				
Not in situation as in article 2.87 of Aanbestedingswet, ESPD signed?	Para 4.1/section B/C of part III ESPD				
Registered in professional or trade register, registration number in ESPD?	Para 4.3.1/Annex I				
Consortium: each member provided registration number?	Para 4.3.1/Annex I				
Operational experience:	Para 4.3.2.1 - Lot 2 Heli				
(combined) reference contract provided?					
CG- or comparable flights					
at least 250 hours SAR					
at least 250 hours "other relevant"					
at low altitude					
day and night					
acted as air operator					
800 actual hours in total last three years					
Maintenance experience:	Para 4.3.2.1 Lot 2 Heli				
(combined) reference contract provided?					
twin engine helicopter					
according EASA 145 or comparable					
Reference contracts	Para 4.3.2.1 Lot 2 Heli				
only actual achieved results (not finalized contract)					
public or private reference only used one single time					
not older than 07 Feb. 2017					
relevant references?					
relevant examples?					
able to contact refendary (if required)					
hard, verifiable data					
third party use stated in ESPD (if applicable)	ESPD Deel II C				
each member of Consortium indicated the requirement which it complies to?	ESPD Deel II A				
member of Consortium demonstrated performed relevant expertise?	ESPD Deel II C				
Quality Assurance					

Docnr 272

From: "512E"
Sent: Wed, 15 Jan 2020 14:43:05 +0200
To: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Subject: RE: SG docs evaluatie
Attachments: Compliance matrix selection guide - Dossier versie - voorbeeld.xlsx

512E

Aanpassing/aanvullingen in

E.e.a. mede nav ervaring SG evaluatie KWNLD.

Eerder gestuurde versie zijn "werkexemplaren" De dossier versie is compacter van inhoud en dus meer leesbaarder i.g.v. staffing.

Mvg 512E

Van: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Verzonden: woensdag 15 januari 2020 12:36
Aan: 512E DMO/INKOOP/AIP/ILP 512E mindef.nl>
Onderwerp: RE: SG docs evaluatie

Dank 512E

Kunnen we hier ook de "first action responsible officer" vanuit ons projectteam aan toevoegen per kolom?
Ja +overige, zie onder

General: 512E (primair) - 512E - secundair
Operational, maintenance, mission equipment etc: 512E - secundair
Reference contracts: 512E (primair) - 512E - secundair
Quality: 512E - secundair - 512E - secundair
Financial Capability: 512E 512E 512E inhoud verklaring is puur juridisch, bijv. een jaarrapport met prachtige cijfers is niet compliant, een handtekening door een verkeerde functionaris kan ook leiden tot non-compliance.

Review en en opstellen werkversie uitsluitend ter bespreking tussen PL en CM.

I.g.v. twijfel/discussie, betreffende documenten uit selectiefase nader bespreken met betreffend project team lid
(512E).

Uiteindelijke beslissing tot wel of niet toelaten tot gunningsfase ligt bij Inkoop, in nauwe samenspraak met PL.

Opstellen van dossier versie door CM.

Afschrijvingsbrieven voorleggen aan en zo nodig bespreken met AOID.

Gr 512E

From: 512E DMO/INKOOP/AIP/ILP 512E mindef.nl>
Sent: woensdag 15 januari 2020 11:55
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Subject: SG docs evaluatie

512E

Nog 3,5 week en de aanmeldingen zijn binnen....

Zal de docs begin week 7 op de DWRDD schijf zetten.

Tbv de evaluatie bijgevoegd twee templates.

Mvg 512E

Docnr 273

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Wed, 15 Jan 2020 15:42:33 +0200
To: "512E" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E@mindef.nl>;
"512E 512E" DMO/INKOOP/TDL/ADV" <512E@mindef.nl>; "512E 512E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO"
<512E@mindef.nl>
Cc: "512E" "512E mindef.nl"; "512E 512E"
DMO/F&C/ADC PROJ" <512E@mindef.nl>; "512E 512E" DMO/F&C/ADC PROJ"
<512E@mindef.nl>
Subject: Selectiefase KWCARIB, evaluatie leveranciers
Attachments: Compliance matrix selection stage ARC DCCG - LOT 1 FW.xlsx, Compliance matrix selection stage ARC DCCG - LOT 2 Heli.xlsx

Heren,

Langzaam beginnen we aan de voorbereidingen voor de evaluatie van de documenten die we over een week of 3 kunnen verwachten. In bijlage de formulieren die we per leverancier (en eventueel per lot) zullen gebruiken in de evaluatie. Verantwoordelijkheid voor een tijdige evaluatie ligt per blok bij:

General:	512E (primair)	512E -
secundair		
Operational, maintenance, mission equipment etc:	512E (primair)	512E
512E - secundair		
Reference contracts:	512E (primair)	512E
- secundair		
Quality:	512E (primair)	512E
512E - secundair		
Financial Capability:	512E	

We verwachten tussen de 20 en 25 aanbieders voor deze fase die eventueel ook op twee lots kunnen aanbieden. Dus waarschijnlijk richting de 30 evaluaties die we moeten uitvoeren. Verzoeken hiervoor tijd in te plannen zodat we zelf niet de oorzaak van vertragingen zullen zijn. Na invulling van alle formulieren wil ik nog een laatste verificatieronde maken of iedereen het eens is over de evaluatie van alle formulieren. Wellicht dat we daarvoor een telcon beleggen.

Uiteraard gaat 512E geen onderscheid maken in de informatieverstrekking tussen actie en CC geadresseerde. Als je ergens (wat voor onderwerp dan ook) een opmerking over wilt maken, schroom niet om de primair verantwoordelijke te benaderen. Echter is alle info in dit traject commercieel vertrouwelijk en is het delen daarvan met mensen buiten deze groep niet gewenst.

512E

From: 512E DMO/INKOOP/AIP/ILP 512E mindef.nl>
Sent: woensdag 15 januari 2020 11:55
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Subject: SG docs evaluatie

512E

Nog 3,5 week en de aanmeldingen zijn binnen....

Zal de docs begin week 7 op de DWRDD schijf zetten.

Tbv de evaluatie bijgevoegd twee templates.

Mvg 512E

Docnr 274

From: "5.12E 5.12E 5.12E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Wed, 29 Jan 2020 15:20:40 +0200
To: "5.12E 5.12E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <5.12E@mindef.nl>
Subject: FW: Attachment B/C in pakketen van eisen
Attachments: Input voor Leveringen Staat - Supplier.xlsx

Hallo 5.12E

Ik ben de beide PoR aan het vervolmaken. Ik kom echter tot de conclusie dat deze input alleen voor de Fixed wing is. Correct?

Kun je dit ook bekijken voor de heli. Daar zullen we veel minder input hebben maar zal toch ook inzicht in moeten zijn.

5.12E

From: 5.12E 5.12E, CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO <5.12E@mindef.nl>

Sent: dinsdag 19 november 2019 13:56

To: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12E@mindef.nl>; 5.12E 5.12E
CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <5.12E@mindef.nl>

Cc: 5.12E 5.12E CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO/OD <5.12E@mindef.nl>; 5.12E
CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO <5.12E@mindef.nl>

Subject: RE: Attachment B/C in pakketen van eisen

Hoi Michel

Klopt! Ik had het nog niet verstuurd. Ik zat nog op feedback te wachten. Gevoegd het bestand met de tabel. Tekst kan je uiteraard aanpassen naar gepast jargon. De inhoud moet wel overeind blijven.

Tevens hieronder nog even de feedback van 5.12E en mijn reply. Mogelijk verduidelijkt dat gelijk een aantal vragen / gedachten die je hebt na het lezen van de tabel.

- Is 30 ISLDMB's op jaarbasis niet aan de hoge kant? Het lijkt me wat veel. Zat meer te denken aan stuk of 20 (10-15 voor ops) en stuk of 5 voor training.

Lijkt me inderdaad voldoende.

- Het is wel relaxed om expandables via de provider te bestellen maar goedkoper om het zelf te doen. Je ziet nu het gedoe met de DMB. Zie niet meer zo het voordeel dat PAL er tussenzit.

Expendables is een ruim begrip. Voor zakken buiten de DMBs en Smoke Markers om, zijn wij op HATO momenteel niet ingericht v.w.b. beheer, controle, onderhoud en logistiek.

V.w.b. ordnance hebben we op dit moment nog geen betrouwbare systematiek (supply chain) om deze via inkoop/defensie af te roepen. Voor zowel de SL-DMBs en de Smoke Markers is de pilot opgestart maar beide lopen nog niet.

- * PAL heeft nog niet geconfirmeerd aan DMO dat de SL-DMBs uit de DASH gegooid kunnen/mogen worden, derhalve staat de aankoop via DMO bij MetOcean stil.
- * De SOMAT reageert niet op verzoeken om een autorisatie aan te vragen bij CZSK voor de NATO smoke markers. Derhalve staat deze pilot ook stil.

Door deze zaken op te nemen in het POR voorkomen we dat we tijdens de looptijd van het contract (dure) Techmods moeten aanvragen. De kosten worden integraal verwerkt in de biedingen voor het contract en wij zien deze niet terug.

Wat we bij PAL nu ook zien, is dat ze aankopen via TM behandelen als zijnde een aankoopbroker. Als het product niet goed is dan nemen ze niet de verantwoordelijkheid. Ze positioneren zich als mediator tussen fabrikant en de end user

(KW). Indien de ordnance in het contract zit komt een provider daar niet mee weg. Wij (de KW) verbruiken een vastgestelde (werkende) quotum ordnance op jaarbasis binnen de contractprijs.

- Initial and recurrent training. Item A, derde kolom. Gaat dit over nieuw personeel van de kustwacht of over recurrent training?

Derde kolom zegt dat de initiële training module (IMQT) afgeroepen kan worden gedurende de gehele contractperiode (t.b.v. van nieuw KW/KM personeel op functie). Anders krijgen we enkel een IMQT bij aanvang van het contract en

moeten we om de 2-3 jaar wederom dure TMs aanvragen. De provider moet zelf zorgdragen voor de aanwezigheid van instructeurs binnen zijn bedrijfsvoering (in house instructiecapaciteit) om dit te borgen. Ze kunnen bijvoorbeeld direct 3

"Deweys" plaatsen. Momenteel bestaat er bij PAL geen recurrency voor de IMQT.

- Item C. Ik ben zelf wel gecharmeerd over hoe we het nu doen. 1 X door de provider, 1 x door CML. Is dat in het convenant opgenomen en willen we dat niet doortrekken (is dat überhaupt mogelijk?)

CRM 1 x per jaar komt van PAL af. Defensie hanteert 1 x per 3 jaar. Wat de recurrency tijdens een nieuw contract gaat worden is nog niet duidelijk. We moeten niet iets opschrijven wat we mogelijk niet waar kunnen maken.

CRM via het CML (onder het convenant) is geen garantie. We kunnen het aanvragen maar (zoals gebleken) kampt het CML vaak ook met tekorten. Uiteraard kunnen we het (buiten een nieuw providercontract om) blijven aanvragen onder

het convenant en als extraatje achter de hand houden. Mogelijk is er wel een herziening nodig. Ik weet niet of er een termijn vermeld staat in het convenant (ligt bij 512E).

Groeten

512E

From: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP

Sent: dinsdag 19 november 2019 6:32

To: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO; 512E 512E, CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO

Subject: Attchment B/C in pakketen van eisen

Hoi Jelle, 512E

In jouw laatste revisie van de PvEen geef je aan dat 512E de attachments tussen leveringen Staat/Supplier al naar mij opgestuurd heeft. Ik heb die echter niet ontvangen.

@ 512E wil je die nogmaals sturen ?

512E

Specific Equipment and Services to be supplied by the Supplier/Provider

Aircrew Equipment & Gear	Specification	Service Requirement	Total Units	Note
A. Noise Cancellation headphones for ICS and radio communications	COTS	Provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period	Minimum of 12 units: 5 x TACCO; 2 x SO; 5 x DCCG STAFF). Shall be part of the personal equipment of individual DCCG members	The State does not determine the requirements for the equipment issued to Supplier's personnel. The Supplier shall do so within it's own responsibility outside of this contract
B. Aircrew Flotation / Survival Vest	CO2 inflated primary bladder, back up bladder, integrated extraction harness, MOLLE pocket mounting system; Integrated water activated emergency light	provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period	Minimum of 12 units: 5 x TACCO; 2 x SO; 5 x DCCG STAFF). Shall be part of the personal equipment of individual DCCG members	The State does not determine the requirements for the equipment issued to Supplier's personnel. The Supplier shall do so within it's own responsibility outside of this contract
C. Aircrew Sea Survival Kit (Stowable in integrated survival vest MOLLE fitted pockets)	Individual kit content (at least or equivalent): 01 x Waterproof PLB 406/121.5MHz (+36 hours battery life); 01 x survival knife with integrated belt cutter; 01 x small waterproof flash light; 01 x pyro day/night marker; 01 x Israeli bandage; 03 x break light; 03 x pencil flare; 1 x 48 hours medication against sea sickness; signal mirror; signal whistle; 3 x 100ml Emergency Drinking Water pouch.	provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period	Minimum of 12 units: 5 x TACCO; 2 x SO; 5 x DCCG STAFF). Shall be part of the personal equipment of individual DCCG members	The State does not determine the requirements for the equipment issued to Supplier's personnel. The Supplier shall do so within it's own responsibility outside of this contract

Survival and Emergency Equipment (aircraft)					
A. Emergency Equipment					
B. Aircrew Life Raft	All on board emergency related equipment required by EASA or a subsidiary aviation authority	provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period	In accordance with aviation authority requirements	E.g. Fire extinguishers, emergency medical kit, smoke hood, fire ax, etc.	
	EASA/FAA approved offshore life raft: minimum capacity 7 persons. Minimum features: canopy, drift anchor, emergency top light, boarding ramp or ladder; manually inflatable outside the aircraft. Storage valise size and weight operable by one person. Integrated survival kit (near SOLAS B or equivalent). EPIRB.	provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period	2 x single units stowed on aircraft with easy access and near emergency exits		
Misison Equipment					
A. PIW Life Raft (droppable from aircraft)	SOLAS (or equivalent) approved offshore life raft: minimum capacity 8 persons; Time delayed automated inflation; integrated survival kit (near SOLAS A or equivalent)	provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period	2 x single units stowed on aircraft with easy access for dispatch from aircraft		
	METOCEAN ISLDMB or equivalent; GPS positioning with satellite communication for measuring surface ocean currents. USCG SAROPS compatible monitoring software	provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period. Satellite communication contract and monitoring software to be included	3 x single unit to be stowed on board for each mission. Estimated yearly operational requirement: 20 units	Operational requirement does not account for mandatory or company training and/or pilot standardization	
B. Self Locating Datum Marker Buoys (SL-DMB)					

C. Location Markers (pyrotechnic signal)	13 minutes minimum burn time (smoke/candle)	provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period.	6 x single unit to be stowed on aircraft for each mission. Estimated yearly operational requirement: 150 units	Operational requirement does not account for mandatory or company training and/or pilot standardization	
Support Equipment and Provisions					
A. All required maintenance and support equipment for sustaining required platform and flight operations, ground and in flight training.	E.g. but not limited to: Auxiliary airco unit, GPU, tugs, pushbacktractor, maintenance stands / ladders, maintenance and service equipment, tool storage, reserve stores, etc. Office supplies and IT hardware.	provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period.	N/A	Supplied by the State: , Aircraft Hangar; corporate and maintenance office space, storage space, kitchen, shower and laundry facilities, crewroom, (all this within the available and existing infrastructure of the DCCG AIR STATION); office furniture (limited to chairs, desks and cabinets); availability of landline telcom and internet connection; public utilities and facilities; cleaning services and security as required by the State; Airfield, work space and ramp emergency and safety installations and equipment as required by authorities.	
Initial and (Re)Current training					
A. Initial Training for DCCG Tacco's and Sensor Operators	In flight and on ground emergency procedures, standard aircraft operating procedures, aircraft familiarization and equipment training	The Supplier shall develop a training program including all documentation and training manuals, shall act as custodian of the module, provide updates as required and facilitate availability of the training program during the full contract period.	Scheduling of the module shall be available for all DCCG appointed Tacco's and Sensor Operators during the full contract period	The state shall provide follow up training for mission qualification for all Tacco's during the contract period	

[illegible]

Docnr 276

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Tue, 4 Feb 2020 14:02:39 +0200
To: "512E 512E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>; "512E" DMO/INKOOP/AIP/ILP" <512E@mindef.nl>; "512E" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E@mindef.nl>
Subject: update en finalizeren PoR KWCARIB Fixed Wing

512E 512E

De PoR fixed wing is zo goed als klaar (versie 0.5 inmiddels). Er staan met name nog wat open punten die ik aan kan passen als ik het concept contract en de concept gunningsdocumenten heb ontvangen. Dat zal ik op dat moment doen.

De andere openstaande punten betreffen:

Paragraaf 3.3. NATO droppable cannister: @ 512E heb jij hier inmiddels al wat meer informatie over ?

Paragraaf 3.4. minimum training voor andere crew van provider dan de vliegers. Bijvoorbeeld SO. @ 512E kun jij dit aanleveren ?

Paragraaf 3.5. We zouden nog een slag doen met de laatste versie van eisen zoals KWNL die stelt. @ 512E wil jij dit verifiëren en terugkoppelen,?

Annex A punt j. @ 512E wil jij hier nog naar kijken svp.

Annex A punt p. @ 512E wil jij hier nog naar kijken svp.

Annex A punt w. @ 512E Waar willen we dat het tactical display zit. Is dit bedoeld als onderdeel van de MMS en in de workconsole of is dit specifiek een display in de cockpit ?

512E

Docnr 277

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Tue, 3 Mar 2020 14:51:01 +0200
To: "512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>
Subject: RE: PoR FW

Hoi 512E

Dank voor de toevoegingen. Ik ga deze zeer binnenkort bekijken en invoegen. Nu is even de focus op het afronden van de selectiefase. Dan direct daarna afronden PoRren en gunningsmatrices.

Je hoort van me.

512E

From: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>
Sent: maandag 2 maart 2020 15:08
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Subject: PoR FW

Hoi 512E

Ik heb de feedback van de staf verwerkt in de PoR FW.
Graag je commentaar.

Gr.

512E

512E 512E

512E

.....
Dutch Caribbean coastguard

Marinebasis Parera | Nightingaleweg 22 | Willemstad | Curaçao | Gebouw Dradu, 512E
NAPO 399 | 3509 VS Utrecht

.....
MDTN * 512E

T (512E) NAVAL BASE PARERA
T (512E) CG AIRSTATION HATO

M (512E)

512E @mindef.nl

Docnr 278

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Thu, 5 Mar 2020 15:25:12 +0200
To: "512E 512E" DMO/F&C/ADC PROJ" <512E @mindef.nl>; "512E
DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512E @mindef.nl>; "512E 512E" DMO/F&C/ADC PROJ"
<512E @mindef.nl>; "512E" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90"
<512E @mindef.nl>; "512E" BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr/ProjKustw" 512E mindef.nl>;
512E DMO/PROJN/DIP PROJN" 512E @mindef.nl>; 512E /PBV/KAB" 512E mindef.nl>
Subject: 5e projectvergadering LVC KWCARIB
Attachments: 20200305 Verslag 4e Projectvergadering LVC KWCARIB.docx, 20200305 Agenda 5e Projectvergadering LVC KWCARIB.docx, 20200305 Orginele en actuele planning ARC DCCG.docx

Ter voorbereiding op het overleg dinsdag a.s. hierbij de agenda, het verslag van het vorige overleg en de actuele tijdsplanning van de nieuwe aanbesteding.

512E

Gezien het aantal afwezigen in verband met recent ingeplande activiteiten voor KWNEED, wil ik deze projectvergadering verplaatsen. Daarom als voorstel 10 maart. Afhankelijk van het aantal acceptaties/afwijzigingen zal ik een vergaderzaal bespreken en bekendstellen.

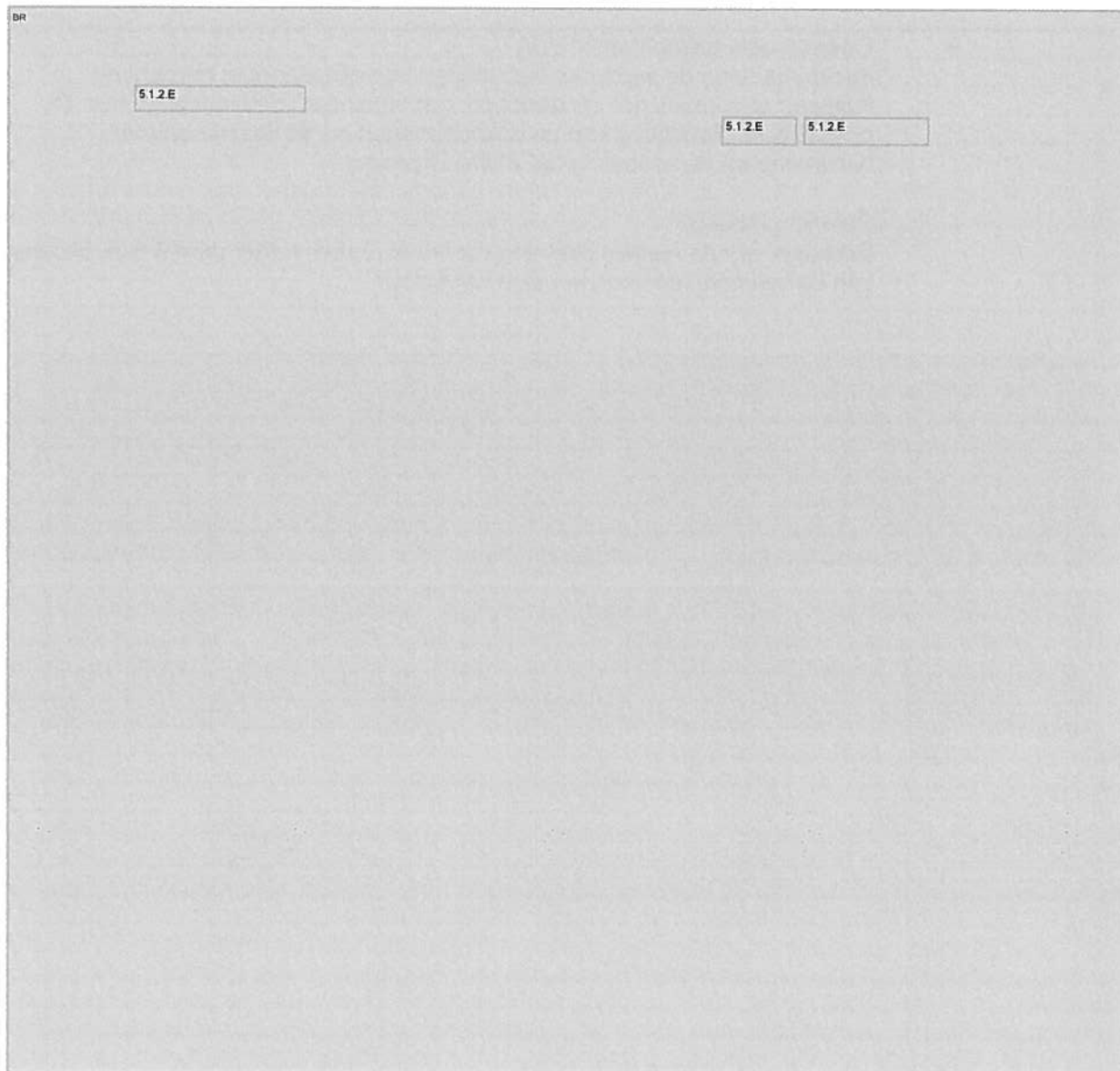
512E

=====

Bij deze de uitnodiging voor de 5e projectvergadering LVC KW CARIB

Verslag 4e projectvergadering LVC KWCARIB

Datum overleg 19 november 2019



6. Nieuw contract LVC KWCARIB
 - a. Terugkoppeling bezoek KWCARIB
Eind september zijn de planning van de verwerving en de verwervingsdocumenten besproken in Curaçao met KWCARIB. De out-brief zoals gepresenteerd aan DKW CARIB wordt besproken.
 - b. Voortgang selectiefase
De selectiefase zal in negometrix worden opgestart eind november/ begin December.
 - c. Voortgang PvE

De PvE voor fixed wing en helikopters zijn voor 80% gereed en zijn tot stand gekomen in samenwerking met KWCARIB.

- d. Voortgang weegfactoren / gunningscriteria
De conceptversie van de gunningsmatrix is inmiddels gereed op basis van de gesprekking in Curaçao.
- e. Operationeel toezicht door MLA
Inmiddels heeft de wijze van het houden van operationeel toezicht op kustwachtoperaties ook de aandacht getrokken van de tweede kamer. Dit project is in afwachting van de ontwikkelingen op dit dossier en met betrekking tot de keuzes in het KWNLD project.
- f. Planning Inkoop
Op basis van de nieuwe planning zoals besproken onder punt 3 is publicatie van de selectiefase voorzien eind november.

BR

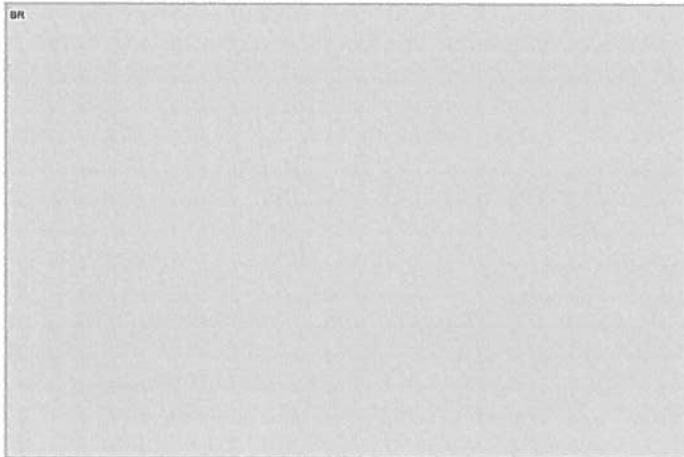
Agenda 5e projectvergadering LVC KWCARIB

Tijd/Locatie: Dinsdag 10 maart 2020

13:00 – 15:00

Locatie: PKC

Vergaderzaal D-018 Commodore



6. Nieuw contract LVC KWCARIB
 - a. Voortgang selectiefase
 - b. Voortgang PvE
 - c. Voortgang weegfactoren / gunningscriteria
 - d. Operationeel toezicht door MLA
 - e. Planning inkoop



Planning - Aanbesteding Luchtverkenningcapaciteit CARIB

			Originele planning	Actuele planning
1		Ontvangen ATB inclusief VTB	Juli 2019	Juli 2019
3	1 mnd	Opstellen – rouleren Verwervingsplan	Juli 2019	Juli 2019
4	3 mnd	Opstellen Aanbestedingsdocumenten (Publicatie; Selectie en Gunningsleidraad incl. concept overeenkomst en fine-tuning PVE)	Oktober 2019	Oktober 2019
4a	5 dgn	Presentatie aan en afstemming met CARIB	September 2019	September 2019
6	1 dag	Publicatie Selectieleidraad via Negometrix	Oktober 2019	November 2019
7	2 mnd	Ontvangen reactie bedrijven + evaluatie*	December 2019	Januari 2020
8	1 dag	Bekendmaking (voorlopige) selectie beslissing	Januari 2020	Maart 2020
9	1 mnd	Alcatel termijn / Stand still periode (20 kalenderdagen)		
10	1 dag	Versturen Gunningsleidraad	Februari 2020	April 2020
11	2 dagen	Site survey HATO + Bidders days	Maart 2020	12/13/14 Mei 2020
12	4 mnd	Ontvangst en opening offertes	Juni 2020	Augustus 2020
13	1 mnd *	Eerste evaluatie	Juli 2020	
14	2 mnd *	Onderhandelingsronde 1 met alle aanbieders (sequentieel)	Augustus 2020	
15	1 mnd	Evaluatie r. 1 (eventueel nog ronde 2 **)	September 2020	
16	1 mnd	Vaststelling evt aangepaste aanbestedingsdocumenten, incl. afstemming met behoeftesteller/gebruiker		
17	1 dag	Versturen evt. aangepaste concept-contract incl PoR	Oktober 2020	
18	2 mnd	Ontvangst en opening offertes	December 2020	
19	1 mnd	Evaluatie DMO + afstemming met behoeftesteller/gebruiker	Januari 2021	
20	3 mnd	Staffing dossier (DMO/HDFC (VTI) + MinFin)	April 2021	
21	1 dag	Bekendmaken Voorlopige Gunningsbeslissing		
22	1 mnd	Alcatel termijn / Stand still periode (20 kalenderdagen)	Mei 2021	
23	1 dag	Contractondertekening ***	Juni 2021	
24	9 - 18 mnd (?)	Levertijd periode gecontracteerde leverancier	Juni / November 2022	

* periode hangt in hoge af van aantal aanbieders

** periode hangt in hoge af van uitkomst onderhandelingen

*** akkoord door externe opdrachtgever, alle landen?

Docnr 282

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Fri, 6 Mar 2020 10:36:59 +0200
To: "512e" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E@mindef.nl>
Subject: RE: update en finalizeren PoR KWCARIB Fixed Wing

512E 512e

Ik ga ze bekijken en invoegen.

512E

From: 512e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E@mindef.nl>
Sent: vrijdag 6 maart 2020 09:23
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Cc: 512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>; 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl
Subject: RE: update en finalizeren PoR KWCARIB Fixed Wing

512E 512E

Zie comments hieronder:

Groet,

512e

From: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Sent: dinsdag 4 februari 2020 13:03
To: 512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>; 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl; 512e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E@mindef.nl>
Subject: update en finalizeren PoR KWCARIB Fixed Wing

Goedemorgen 512e 512E

De PoR fixed wing is zo goed als klaar (versie 0.5 inmiddels). Er staan met name nog wat open punten die ik aan kan passen als ik het concept contract en de concept gunningsdocumenten heb ontvangen. Dat zal ik op dat moment doen.

De andere opstaande punten betreffen:

Paragraaf 3.3. NATO droppable cannister: @ 512E heb jij hier inmiddels al wat meer informatie over ?
Paragraaf 3.4. minimum training voor andere crew van provider dan de vliegers. Bijvoorbeeld SO. @ 512E kun jij dit aanleveren ?
Paragraaf 3.5. We zouden nog een slag doen met de laatste versie van eisen zoals KWNL die stelt. @ 512e wil jij dit verifiëren en terugkoppelen,?

In de PoR FW KW NL staat:

Besides the requirements above, pilots must be qualified to execute maritime air surveillance tasks as described in Chapter 2. This encompasses the following skills and proficiencies (to be trained by the Service provider prior to aircraft delivery):

- * Low level training;
- * Approach of contacts followed by photo- and video runs;
- * Search-patterns;

- * VFR night-flying operations;
- * Crew Resource Management;
- * Ditching procedures;
- * Mission equipment training.

Nu staat er vooralsnog:

Besides the requirements above, pilots must be qualified to execute maritime air surveillance tasks as described in Chapter 2. This encompasses the following skills and proficiencies for day and night flights to be trained under the responsibility of the Supplier prior to the DCCG Fixed Wing capability acceptance and prior to assignment of replacement crew for DCCG operations after FOC of the capability:

- * Low level training;
- * Approach of contacts followed by photo- and video runs;
- * Search-patterns;
- * VFR night-flying operations (unaided);
- * Crew Resource Management;
- * Ditching procedures;
- * Maritime survival and dinghy drill.
- * Mission equipment training.

Dat is dus uitgebreider en lijkt mij prima. Wat wel ontbreekt is het stukje over ATPL (als alternatief op de CPL) en medical certificate. In de KWNED FW staat:

3.6.5 Qualification requirements for pilots. According to applicable legislation and regulations all pilots need a Commercial Pilot License (CPL) or Airline Transport Pilot License (ATPL), depending on the offered aircraft type, with the following active ratings:

- * Multi-Engine Instrument Rating (ME/IR);
- * Active (not frozen) CPL(A)- or ATPL(A)-license;
- * Class 1 medical certificate.

Annex A punt j. @ 512E wil jij hier nog naar kijken svp.

Two SATCOM-radios shall be available for MC, cockpit crew and SO with the control panels at the operator consoles/cockpit (one control panel per operator). Two receivers shall be installed in each aircraft (one active, one hot backup) and will be used for voice, data & video-transmissions. Both will be controlled by the operators, each control set is to control both receivers;

Dit is precies zoals deze in de FW NL is gekomen. Hier wordt niet gek van opgekeken door de aanbieders. Wat we wel zagen (bij 1 aanbieder voor NL) was besparing in het systeem door het delen van 1 satcom antenne door twee (satcom)systemen. Ook zijn er argumenten om voor maar 1 satcom radio te kiezen. Het niet beschikbaar zijn van een satcom(verbinding) wordt meestal veroorzaakt door invloeden van buitenaf (het weer). Bij een dubbel uitgevoerd systeem (=duur) vallen er dus ook twee systemen uit. Praktisch gezien zou 1 radio voldoende moeten zijn.....wellicht nog ter discussie stelle (512E?).

Annex A punt p. @ 512E wil jij hier nog naar kijken svp.

Annex A punt w. @ 512E Waar willen we dat het tactical display zit. Is dit bedoeld als onderdeel van de MMS en in de workconsole of is dit specifiek een display in de cockpit ?

Docnr 283

From: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Thu, 19 Mar 2020 13:30:09 +0200
To: "512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>
Cc: "512E DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E@mindef.nl>
Subject: Reply vragen op observaties PoR Fixed Wing

Hallo 512E

Ik heb de CARIB opmerkingen op het PoR geëvalueerd. Een flink aantal heb ik geaccepteerd, een aantal niet overgenomen. Vragen die je in opmerkingen aan de zijkant hebt gemaakt heb ik hieronder beantwoord.

Tabel 2: *waar is de 180 kts op gebaseerd.* Destijds bij het eerste contract wilden we wel en flinke snelheid om ter plaatse te komen maar ook weer geen twin turboprops uitschakelen. Wel eventuele aanbieders met kleinere vliegtuigen en lagere snelheden die aan hun max zitten om een transit uit te voeren. Daarnaast wilden we binnen twee uur de randen van het operationele gebied bereiken. 180 kts leek toen een mooie snelheid. We kunnen hem ook hoger leggen als je dat aangeeft zonder daarbij bepaalde zinvolle vliegtuigtypes uit te sluiten.

Tabel 3: *low level. 6-7 hours.* low level is meer belastend voor het airframe, brandstofgebruik en crew. Vandaar dat dit specifiek is benoemd. Dan kunnen we, indien er een operationele wens is, ook op grotere hoogte de operaties uitvoeren. Andersom zou dit tot problemen kunnen leiden.

Page 9: *opmerking over security screening van personeel.* De eisen hiervoor staan in de Terms and Conditions.

Page 11: *SATCOM up and downlink.* Dat hoeven we niet apart te vermelden. Communicatie is twee kanten op onder normale omstandigheden. Je zet dat ook niet bij UHF etc.

Tabel 8: *Moeten de vakken leeg zijn en wat betekent desired daarin:* Zoals onder 3.1. aangegeven: "This chapter describes the requirements for the DCCG Fixed Wing capability. Requirements marked as "desired" are related to the quotation phase of the ARC DCCG project as mentioned and graded in the RFQ. Upon contract award to the selected supplier, the PoR will be reviewed to reflect the final contracted requirements".

EN OM VERDER TE BESLUITEN:

Tabel 8: *Een tweede liferaft voor PiW* staat nu als desired. Wil je dat als required? Staat ook in de gunningsmatrix met een bedrag.

Tabel 8: *waar wil je dat photo opical window.* Naast de MC en sensops? Maken die de foto's. of ergens anders in het vliegtuig zodat een andere persoon de foto's kan maken?

Paragraaf 3.5 *Unaided:* wat stel je voor. Maakt mij niet uit.

Attachment A.b. *Flight planning mode TCAS / Mode S.* Wat wil je toevoegen??

Smokes versus location marking signalling devices Ik begrijp wat jullie zeggen maar een smoke is toch voornamelijk bedoeld om een plek te markeren zodat een andere eenheid gemakkelijk kan zien waar ze naartoe moeten.

Behoefte om telefoons uit te luisteren. Heb je daar specificaties of requirements voor?

Hoor graag,

512E

Docnr 284

From: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Mon, 23 Mar 2020 16:18:09 +0200
To: "512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>
Subject: RE: PiW SAR helicopter

dank

From: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>
Sent: maandag 23 maart 2020 14:20
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Subject: RE: PiW SAR helicopter

Goed punt.

Het idee is dat we minimaal drie paxen moeten kunnen vervoeren waarvan er 1 op een brancard.
Dus bij een bemanning van 4 gaat het om minimaal 7 personen.

Gr.

Van: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Verzonden: vrijdag 20 maart 2020 06:46
Aan: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>
Onderwerp: PiW SAR helicopter
Urgentie: Hoog

Hallo 512E

Iets wat ik niet klip en klaar tegenkom in de PoR voor de helicopter is hoeveel personen wij met 1 sortie uit het water/van een boot willen hijsen. Verder staat er soms in dat het een 6-POB helicopter moet zijn en soms een 7 POB.

Wat mij betreft 4/5 benmanningsleden en 2 PiW. Totaal dus 7 personen.

Hoe zit dat dan met brancard ?

512E

Docnr 285

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Mon, 23 Mar 2020 16:49:05 +0200
To: "512E 512E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>
Subject: RE: aircrew

top

From: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>
Sent: maandag 23 maart 2020 15:33
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Subject: RE: aircrew

Ja ik zag het. Lijkt me keurig. Moet volgens mij voldoende guidance geven voor een provider.

Van: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Verzonden: maandag 23 maart 2020 10:21
Aan: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>
Onderwerp: aircrew

Hallo 512E

Dit heb ik er nu van gemaakt op basis wat jij mij hebt aangeleverd en op basis van mijn verdere zoektocht (na jouw opmerkingen) op internet:

The qualification requirements for the hoist operator, Rescue Operator and Medical shall be in accordance with applicable legislation and regulations. Hoist Operator engaged in Coastguard-operations shall as a minimum comply with the FREC-3 (First Response Emergency Care level 3) or EMT (Emergency Medical Technician) qualification requirements. Rescue Operator engaged in Coastguard-operations shall as a minimum comply with the FREC-4 (First Response Emergency Care level 4) or AEMT (Advanced Emergency Medical Technician) qualification requirements. In addition to the requirements of the Rescue Operator, the Medical shall as a minimum comply with SALM-3 (Safe Administration of Lifesaving Medication level 3) qualification requirements. They above mentioned minimum requirements may be fulfilled with equivalent nationally recognized qualifications and upon agreement by the State.

Hoor graag,

512E

Docnr 286

From: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Mon, 23 Mar 2020 16:53:55 +0200
To: "512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>
Subject: koppeling search pattern

Search pattren training: *"Moeten we hier nog bijzetten dat dit gekoppeld moet zijn aan een autopilot systeem?"*

Hoeft niet. Deze paragraaf gaat over training en de eis staat al in Attachment A.a

512E

Docnr 287

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"

Sent: Mon, 23 Mar 2020 18:42:16 +0200

To: "512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>

Subject: Nog twee dingen

Hallo 512E

In de PoR voor de heli hadden we nog een discussie openstaan mbt communicatie tussen JRCC en heli. En dan met name over een datalink. Zoals het er nu staat (en naar mijn mening voldoende) is dat er een voice communicatie tussen heli en JRCC is voor LOS en voice en data via SATCOM (BLOS). Bij de fixed wing hebben we dit ver uitgewerkt maar gezien de toekomstige rol van de heli denk ik dat dit voldoende is.

Attachment B. die heb ik gekopieerd vanuit de fixed wing attachment en daarbij de typische fixed wing aspecten weggelaten. Daarbij heb ik het jaarlijkse verbruik van het aantal SLDMB's hetzelfde gelaten en die van de smokes verminderd naar 50. Wil je hier nog naar kijken en beoordelen of het zo correct staat ?

512E

Docnr 288

From: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Tue, 24 Mar 2020 15:02:23 +0200
To: "512E 512E DMO/INKOOP/AOID/INKOOPADV" <512E @mindef.nl>
Cc: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512e mindef.nl>; "512e DMO/PROJN/DIP PROJN" 512e mindef.nl>
Subject: gunningsmatrix
Attachments: 20191019 Gunningsmodel DCCG fixed wing.xlsx, 20190929 Gunningsmodel DCCG helicopter capability.xlsx, Gunningsmodel vervanging Kustwachtvliegtuigen_versie 190219 - FK Vluchtd....xlsm

Beste 512E

Wat gaat er niet goed in mijn beide gunningsmatrixen.

De onderste twee/drie criteria gaan uit van een fictieve korting van een x bedrag bij 100% en lopen lineair af tot nul bij een lager percentage. Als voorbeeld QA bij helikopters. Deze loopt wel af bij lagere scores maar eindigt op 250.000 bij een score van 50%. Eigenlijk zou die op 0 moeten eindigen.

Dezelfde calculatie geldt voor alle twee/drie laatste aspecten in de matrix.

Toch heb ik het idee dat ik deze calculatie 1-op-1 heb overgenomen van andere gunningsmatrixen. Als voorbeeld daarvan heb ik de vastgesteld gunningsmatrix voor KW NLD gevoegd. Daarin wordt dezelfde rekenfout gemaakt (en als dus zo toegepast mogelijk de verkeerde leverancier gegund ...)

Hoor graag,

512E

Docnr 290

From: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP"

Sent: Wed, 25 Mar 2020 13:33:54 +0200

To: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512e mindef.nl>

Cc: "512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E @mindef.nl>; "512e

512E DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E @mindef.nl>

Subject: Status PoR en gunningsmatrix

Goedemorgen 512E

De beide PoRren en gunningsmatrixen voor KWCARIB zijn klaar. Het enige dat nog gedaan moet worden is het oplijnen met conceptcontracten en gunningsleidraad. Wanneer denk jij die klaar te hebben zodat ik de laatste slag kan maken in de afstemming tussen de verschillende documenten?

Als er in de tussentijd nog wijzigingen komen vanuit KWCARIB en administratieve wijzigingen, dan zal ik die ook invoeren en altijd de laatste versie zichtbaar laten op het sharepoint.

512E

Docnr 291

From: "5.12.E 5.12.E 5.12.E DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Wed, 25 Mar 2020 15:03:41 +0200
To: "5.12.e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <5.12.E @mindef.nl>;
"5.12.E 5.12.e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <5.12.E @mindef.nl>
Cc: 5.12.e DMO/PROJN/DIP PROJN" <5.12.e @mindef.nl>
Subject: RE: NVG Class A of B in helicopter cockpit

Hoi 5.12.e

Hmmm. Ik ben niet helemaal overtuigd.

Voor operaties in het grond domein met landingen in confined environment met weinig licht kan ik me Cat A voorstellen. Voor operaties in CARIB waarin (denk ik) de NVG met name gebruikt worden tijdens zoekpatronen met hogere snelheden weet ik niet of CAT A succesvol is. Tijdens hijsen met lage snelheid is het nut van een NVG niet meer zo hoog. Zeker niet als er sprake is van hoisting van een schip. Dan is er gevoegelijk veel licht.

De vraag is ook of we de NVG moeten baseren op de configuratie van de cockpit of juist andersom ?

Wat is jouw visie 5.12.E ?

To be continued,

5.12.E

From: 5.12.e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <5.12.E @mindef.nl>
Sent: woensdag 25 maart 2020 10:35
To: 5.12.E 5.12.E 5.12.E DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12.E @mindef.nl>
Cc: 5.12.e >
Subject: RE: NVG Class A of B in helicopter cockpit

Goedemorgen 5.12.E

Deze had ik al eerder uitgezocht. Zie verhaal hieronder. Ik was nog niet zo ver om die eisen mbt de Carib eisen te vergelijken. Maar laatste zin lijkt mij het belangrijkste.

Groet,

5.12.e

Goedemorgen 5.12.E

Aangaande het puntje van NVG voor de SAR kist: de class A komt uit de rotary wing hoek. Dit is een technisch verhaal waarbij de het NVIS door hardware, software en gekozen filters en bepaald spectrum verwerkt en zichtbaar maakt. CAT A focust op lage snelheid, dicht bij de grond, waarbij het terrain beter zichtbaar blijft. CAT B is meer bedoeld voor hogere snelheden en hoogten (meer licht). Er bestaat ook nog een verder uitgewerkte en complexe CAT C. Om een lang verhaal kort te maken: ik heb contact gehad met de (heli) vliegers hierover. Om niet verzeild te raken in details van frequenties, generaties goggles, kleuren en filters, stel ik voor om er hier een functionele eis van te maken, zoiets als:

The cockpit instrument optical energy emitted must be within the NVIS radiance range and chromaticity compatible with the provided type of aircraft and ANVIS system, when the system is used during missions.

Met als tip: (In helicopters, Class A (A)NVIS systems and compatible illumination is commonly used).

Vermoedelijk zal dit dus uitkomen op een CAT A, maar het belangrijkste is de compatibiliteit met de cockpit, waarbij de typische missie 's nachts veilig moet kunnen worden uitgevoerd.

Groet,

512e

From: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>

Sent: woensdag 25 maart 2020 10:18

To: 512e DMO/PROJN/DIP PROJN <512e@mindef.nl>; 512e

DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E@mindef.nl>

Subject: NVG Class A of B in helicopter cockpit

Hoi 512e 512e

Bij het doornemen van alle specs voor de helicopter zie ik dat SAR NLD een Class A NVG stelt en dat KW CARIB een Class B NVG stelt.

Nu ben ik geen NVIS/NVG specialist maar als we verschillende eisen stellen moet we in ieder geval weten waarom lijkt me.

Wat ik me algemeen herinner is dat Class B geen last heeft van rood licht in cockpit/cabin en dat een Class A dat wel kan hebben. Dat kan als hinderlijk ervaren worden in operaties en in sommige situaties als gevaarlijk. Wat is jullie visie? Wat is de reden dat er voor KW NLD voor Class A is gekozen? Moeten we dit nog bij een "echte" specialist voorleggen.

512E

Docnr 292

From: "5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Wed, 25 Mar 2020 16:43:16 +0200
To: "5.12E 5.12E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <5.12E@mindef.nl>
Subject: RE: training hours

Dank 5.12E

Dit is voldoende om het rekenmodel aan te vullen. Dan kan ik dat laatste stukje van de gunningsmatrix ook invullen.

5.12E

From: 5.12E 5.12E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <5.12E@mindef.nl>
Sent: woensdag 25 maart 2020 15:30
To: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12E@mindef.nl>
Subject: RE: training hours

5.2.1

Grove schatting van de kosten per vliegtuig is iets van 1200 dollar per uur. Ik ben nu thuis maar zal morgen op de zaak het contract er nog eens op naslaan.

Van: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12E@mindef.nl>
Verzonden: maandag 23 maart 2020 12:24
Aan: 5.12E 5.12E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <5.12E@mindef.nl>
Onderwerp: training hours

Hallo 5.12E

De volgende tekst staat er nu in:

The Supplier shall be responsible for the initial, currency and continuation training of present and future crewmembers of the Supplier. The hours required for these activities are inside the contracted flying hours. The Supplier shall state the number of yearly required flight hours for currency and continuation training during the period of performance including the proportionment of training hours which can be combined with operational flight hours and those for which specific training flight have to be conducted. The proportionment shall be used as one of the award criteria during the tendering phase and shall be agreed upon in the final contract. Specific training flights are not necessarily regarded as airborne SAR. Specific training flight shall not effect the 24/7 notice requirement.

Wat verwacht jij aan verhouding en aantallen vliegtuig die de leveranciers nodig hebben om specifieke training uit te voeren. Wat kost een vliegtuig voor de AW139 op dit moment (grootweg) ?

Dan zal ik hierop de gunningsmatrix gaan aanpassen.

5.12E

Docnr 294

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Thu, 16 Apr 2020 12:07:53 +0200
To: "512e" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E@mindef.nl>
Cc: "512E 512e" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>
Subject: RE: "richtantenne" GSM gebruik

Hoi 512e

Dan stel ik voor om de wens voor uitluisteren te negeren en niet op te nemen in deze fase. Kan ook altijd nog later als een technical change op het contract.

De eis voor 3/4/5G communicatie kunnen we nog wel invoeren als zijnde een faciliteit aan boord van en geïntegreerd in ICS. Wil jij kijken of je hier wat aanvulling in de PoR voor Fixed Wing en Heli kan brengen ?

512E

From: 512e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E@mindef.nl>
Sent: donderdag 16 april 2020 11:47
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Subject: RE: "richtantenne" GSM gebruik

Goedemorgen 512E

Hmmm, ja inderdaad lastig om over deze onderwerpen iets zinnigs te roepen. Ik heb een aantal 'snufjes' gevonden voor het uitluisteren, maar dat gaat gepaard met een heleboel juridische onzin en regel. Conclusie van het verhaal is eigenlijk goede afspraken met de provider van het mobiele netwerk die verplicht is opnames vrij te geven onder bepaalde omstandigheden. Daar heb je dus geen apparatuur in de kist voor nodig. Die andere oplossing die ik tegen kwam, was een soort 'spoof' mast die je meeneemt aan boord. Wanneer er mensen in een bepaald gebied onderling bellen, dan zorg je dat jouw nep-mast de sterkste in vermogen is. De telefoon maakt dan verbinding en dan kan je er van alles mee (beetje net als met Wifi). Dit behelst nog wel het e.e.a. aan uitzoeken en afstemmen. Ook zie ik meer militaire producten die de kist gebruiken om het bereik voor grondtroepen te extenden, dus al vliegende relay.

Voor het faciliteren van mobiele data (gsm e.d.) communicatie van kist naar centrum zijn voldoende commerciële oplossingen beschikbaar. Dat is dan eigenlijk niet meer dan een ingebouwde carkit met een externe antenne. Ook daarvoor eerst concrete eisen op papier moeten komen. Wellicht hadden deze eisen eerder op tafel gelegd moeten worden.

Groet,

512e

From: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Sent: woensdag 15 april 2020 12:02
To: 512e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E@mindef.nl>
Subject: "richtantenne" GSM gebruik

Hoi 512e

De tweede:

CARIB had een behoefte voor Fixed Wing om:

Behoeftte om telefoons uit te luisteren.

Daarop heb ik de vraag gesteld: "Heb je daar specificaties of requirements voor ?" en daarna niets meer gehoord.

Omdat ik het zelf vergezicht vind en betwijfel of er commerciële toepassingen zijn die ingebouwd kunnen worden in vliegtuigen heb ik hem uiteindelijk niet meer opgenomen in de PoR. Als jij wel mogelijkheden ziet hoor ik het graag.

512E

Docnr 295

From: "5.12e" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90"
Sent: Tue, 9 Jun 2020 10:58:30 +0200
To: "5.12E 5.12E 5.12E" DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12E@mindef.nl>
Subject: RE: Compliance matrix
Attachments: Carib fixed wing compliance matrix requirements 962020.xlsx

He.....deze dus

From: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12E@mindef.nl>
Sent: dinsdag 9 juni 2020 10:43
To: 5.12e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <5.12E@mindef.nl>
Subject: FW: Compliance matrix

Hoi 5.12e

Dank !!! Ik kan begrijpen dat hier best wel wat uurtjes inzitten.

Als je in de teksten van de excel file iets gewijzigd hebt waardoor het duidelijk is geworden, moeten we dat dan ook nog wijzigen in de PoR ? Lijkt me wel.

@ 5.12E heb jij voor ons de compliance matrix die gebruikt is KWNLD (of een ander project) zodat we kunnen kijken wat er nog meer in de lay-out kan komen te staan aan tabellen, informatie etc. ?

5.12E

From: 5.12e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <5.12E@mindef.nl>
Sent: dinsdag 9 juni 2020 10:37
To: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12E@mindef.nl>
Subject: RE: Compliance matrix

Goedemorgen 5.12E

Ik heb een compliance matrix toegevoegd voor FW Carib. Het lijkt een eenvoudig lijstje, maar zitten behoorlijk wat uurtjes in. Alles is nu in een tweekoloms weergave gepresenteerd. Eisen die niet eenlijnig waren in de PoR zijn uitgekamd en de zwaarste staat in het lijstje. Ook staan ze maar een keer erin, dus niet onder een groep en alsnog verder gespecificeerd. Referenties naar de attachments heb ik laten staan. Dingen als "preferably" zijn eisen geworden (vaak omdat ze toch als desired zijn opgebracht). Ook enige aandacht voor de categorie desired – desired. Ik bedoel daarmee dat als we iets als optie opbrengen, er een onderliggende optie kan zitten. Of willen we gewoon de full monty? Iets om nog even over te hebben.

Hier alvast mijn versie van vandaag.

Groet,

5.12e

From: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12E@mindef.nl>
Sent: donderdag 4 juni 2020 08:56
To: 5.12e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <5.12E@mindef.nl>
Subject: Compliance matrix

Hoi 5.12e

Is het nog gelukt om de word PoR voor CARIB fixe dwing en heli om te zetten in een excel bestand die kan dienen als compliance matrix voor de leveranciers ?. Ik ga er even vanuit dat je je nieuwe smartcard al hebt ontvangen

512E

Desired?

Requirements

General requirements

The Supplier shall provide the DCCG Fixed Wing capability by using a number of dedicated Dutch (PH) registered aircraft and in an identical configuration of mission and safety equipment to provide a minimum of 2300 to a maximum of 2600 flight hours per year;

The Supplier shall during the duration of the contract comply with the EASA requirements as laid down in Part-SPO (Specialised Operations) of Commission Regulation (EU) No 965/2012 and NLD MAROPS-1 (distributed separately) in addition thereto. Supplier shall be responsible for audits by an independent body (to be approved by the State) based on Part-SPO and NLD MAROPS-1 every two years and report the results to the State. The results of the audit shall be discussed with the State and be implemented by the Supplier;

The Supplier shall be willing to operate "due regard" according regulations for state aircraft to execute covert operations with "navigation lights, ADSB and IFF off" in applicable areas;

All equipment and devices installed must be certified in accordance with the telecommunication legislation of the nation of registration of the aircraft and must meet the EASA requirements;

All equipment installed shall operate on the aircraft's power system or a Ground Power Unit when the aircraft is on ground;

All equipment shall function in all environmental and operational conditions that may occur during the missions performed by the aircraft;

Cooling/ventilation capacity during pre-flight, start up, taxi and inflight shall be such that working temperatures in the cockpit and cabin shall be within acceptable limits;

Maximum continuous electrical load shall not be exceeded in normal flight when operating all equipment simultaneously;

To safeguard night operations a separation between cockpit and cabin shall be available to shield the cockpit from cabin lighting;

The cockpit shall be NVG compatible (desired);

The Supplier shall be responsible for the continuous availability of pilots, sensor operators and aircraft to be able to meet the 90 minute notice requirement at any time (one aircraft airborne within 90 minutes after first alert). When an aircraft is executing a planned flight, a second flight crew shall be available on the 90 minutes notice as stand-by.

The State will be responsible for the continuous availability of Mission Commander (MC). Article 3 of the agreement details the procedures in the event the State is unable to provide this continuous availability.

The State may be responsible for the continuous availability of two (2) sensor operators. Article 3 of the agreement details the procedures in the event the State provides this continuous availability.

Supplier shall ensure that all aircrew and maintenance personnel involved is available for, and fully cooperate with, a screening procedure to be executed by the State in accordance with Article ... of the Agreement

The Supplier shall ensure a dispatch reliability of more than 98% for Operational aircraft for planned and ad-hoc flights, measured over a twelve month period. Dispatch reliability means that the Operational aircraft shall be able to take off and commence the assigned mission within the allocated time. An aircraft is Operational from the moment that the aircraft is Airworthy (MEL) and Mission (MIEL) ready, all qualified crewmembers are on board of the aircraft, and the aircraft is capable to commence moving at its own power (sufficiently fuelled). For a planned flight a delay in take-off time of maximum 15 minutes is acceptable. The ad-hoc flight shall commence within the mentioned 90 minutes timeframe;

The Supplier shall ensure a mission reliability, based on the functional status of the aircraft and its systems, of more than 98.5%. Mission reliability means that the aircraft after take-off shall be able to complete the assigned mission as ordered;

The Supplier is responsible for the provision and serviceability of specific equipment and services as detailed in Attachment B;

The Supplier shall deliver to the State operational user manuals in English for aircraft, mission and safety equipment;

The colour of the aircraft shall be painted in a grey tone-down colour on the outside with additional Coast Guard logo's and striping. The final layout is depending on the aircraft type and will be determined in a later stage.

Commence moving on its own/blocks off, touchdown. Bekijken in Block hour time

Detailed requirements for aircraft and aircraft systems

Airframe

Aircraft general

Capacity for 4 crewmembers, Pilot (P), Co-Pilot (CP), Mission Commander (MC), Sensor Operator (SO).

Cockpit

The cockpit shall be operated as a dual pilot cockpit, fully Visual Flight Rules/Instrumented Flight Rules (VFR/IFR) certified.

Observer stations

One (1) starboard and one (1) port side observer station, with outward bulged window or equivalent alternative to provide an extended view on the surroundings of the aircraft.

Photo-optical window

One (1) starboard and one (1) port side.

Workstations

2 workstations in the cabin, one (1) for MC and one (1) for SO with outward bulged windows or equivalent alternative to provide an extended view on the surroundings of the aircraft. Workstations described in paragraph 3.4.

Galley

Refrigerator, oven and coffee/hot water maker.

Toilet

Toilet

Vacuum flush toilet.

Aircraft Performance

Endurance

Minimum of 8 hours. Total amount of fuel including 4 hours at low level (< 1000ft) and required reserve fuel. Based on ISA +20.
Transit speed Minimum 180 knots.
Search speed 160-220 knots.
Minimal speed At least 150 knots during patrol.
speed Minimum 250 knots.
Cross wind limit at least 25 knots.
Fuel dump

Desired

Navigation

Navigation and Flight Management System (NAV/FMS) Comply with item b. of Attachment A.
Auto pilot IFR approved Comply with item c. of Attachment A
Navigation indication For situational awareness of the MC and SO.

Desired

Communication

Comply with Attachment A.

Minimum Qualification requirements for pilots

According to applicable legislation and regulations all pilots need a Commercial Pilot License (CPL) with the Type Rating on the aircraft.

desired

Basic maritime training

pilots must be qualified to execute maritime air surveillance tasks as described in Chapter 2.

Low level training;
Approach of contacts followed by photo- and video runs;
Search-patterns;
VFR night-flying operations (unaided);
Crew Resource Management;
Ditching procedures;
Maritime survival and dinghy drill.
Mission equipment training.

Restrictions in the use of hazardous substances requirements

The supplier shall inform the State in writing that he will NOT use any hazardous substances, which have been banned under the restriction categories 1A, 1B, 1C, and/or 2A, as indicated in Attachment C.

The supplier shall actively support the State in his search for an alternative less hazardous – substance of restriction

when the assets reaches the ELOT, the supplier is obliged to dispose and / or destroy them in accordance with the then applicable standards, regulations and legislation.

4.1 Project organization

The Supplier shall assign a Project Manager (PM).

The Supplier shall also assign a representative in the Operational Team (OT).

Issue a specified yearly and periodical (4 weeks) maintenance planning;

issue reports with regard to deferred defects for each flight;

report periodically (4 weeks) about the execution of all flights, maintenance and accumulated flight hours in relation to the yearly planning;

report risks to DCCG with regard to the way these risks influence the operational use of the aircraft.

4.2 Crew responsibilities

The Pilot In Command is responsible for flight safety.

The Mission Commander (tactical crew) is responsible for the execution of the mission.

Flight safety always overrules mission accomplishment.

4.3 Maintenance

Maintenance shall be carried out in accordance with the requirements of the Type Certificate Holder, under an EASA maintenance organization certificate and under an EASA or equivalently recognized civil aviation authority .

Additional maintenance tasks shall be carried out as deemed necessary by the Supplier in order to guarantee the dispatch and mission reliability requirements

4.4 Initial acceptance

Aircraft acceptance, including cockpit-, mission- and safety equipment shall be based on an Acceptance of compliance Test Procedure (ATP)

The ATP shall describe all tests necessary to demonstrate the compliance to the requirements described in this document.

how and when acceptance tests shall be performed;

the authorities who are involved;

test conditions;

<p>the way in which results shall be recorded; the procedure for repair of failures. Failures are recorded in a test log, indicating the period in which failures must be repaired. After completion of the ATP, the test log must be signed by the State and the Supplier. If, during the ATP, failures turn out to be such that further testing would give unreliable results, the ATP shall be stopped and failures must be repaired prior to continuation of the ATP. After the failures have been repaired, the acceptance tests concerning that particular system or item shall be performed once more.</p>	
4.5 Evaluations	
Mission equipment status and in particular equipment failures shall be recorded daily by the crew in a logbook provided by the Supplier.	
Attachment A Equipment description	
a. Transport capacity	Desired
<p>transport between ABC and SSS Islands (return flight without fuelling and taken into account reserve fuel and alternate airfield to meet legal requirements) for ten passengers and 500 kg cargo, or a combination of passengers and cargo to a maximum of 1500 kg. Additional 10 seats in aircraft and storage facility for cargo considering transport between ABC and SSS Islands (return flight without fuelling and taken into account reserve fuel and alternate airfield to meet legal requirements) for twenty passengers or 1500 kg cargo, or a combination of passengers and cargo to a maximum of 1500 kg.</p>	
b. Navigation and Flight Management System (NAV/FMS)	
<p>Flight Planning Mode with data insertion via a separate PC. Driven by GPS and VOR/DME. GPS accuracy; maximum 0.5NM. RNP 5. Three Control Display Navigation Units (CDNU's) at both pilots and MC's position enable those positions to manage the FMS, execute search patterns (e.g. expanding square, ladder search and sector search, barrier search) and to monitor navigation and search pattern integrity. Coupling between AP and NAV/FMS search patterns and flight plan FMS PC Interface present for data up/download by handheld PC.</p>	
c. Auto pilot	
approved for missions under Instrument Flight Rules (IFR) conditions	
d. V/UHF homing device.	
<p>Capable of homing on all emergency Frequencies for SAR and on all V/UHF channels. Frequencies in accordance with STANAG 707. Comply with item d. of Attachment A. Scan emergency channels 121.5, 156.8, 243.0 and 406.025 MHz. Able to transmit and receive on all VHF/UHF frequency bands. When homing on one channel the other channels must be available for monitoring.</p>	
Indicate relative bearing and signal strength	
e. HF radio	
2 sets	
Frequency range 2-30 MHz	
Memory at least 20 channels	
Adjustment to tenths of kHz	
Typical range under standard Caribbean conditions during daylight at least 750 Nm.	
f. VHF AM radio	
2 sets	
Frequency range 30-87.975 MHz, 108-156 MHz	
Memory at least 20 channels	
Spacing 8.33 kHz	
Range at least 50 Nm	
g. VHF FM radio	
1 set	
Frequency range 159-399.95 MHz	
Memory all maritime channels (including 16,67 and 73) and at least 2 private channels (96 and 97 high)	
h. UHF radio	
1 set	
Frequency range 159-399.95 MHz	
Memory at least 4 channels	
Range at least 50 Nm	
i. Secure voice communication (LOS)	
1 set Secure V/UHF voice communication (LOS)	
the installed secure set shall be of the DM4000 series or either fully compatible with this series of radios.	

Frequency range shall be between 138-174, 403-470,450-520, 806-870 MHz.
Power requirement is 5W as a minimum.

j. SATCOM (BLOS)

1 set
Two SATCOM-radios shall be available for MC, cockpit crew and SO the control panels at the operator consoles/cockpit (one control panel per operator).
Two receivers shall be installed in each aircraft (one active, one hot backup) will be used for voice, data & video-transmissions.
Both will be controlled by the operators
each control set is to control both receivers

k. Provisions for US 401 secure communication.

In order for the aircraft to operate in a US 401 secure network during certain operations, an external antenna plus wiring and integration of controls and voice (R/T) into the MC station as "provisions for" an occasional installation of a US 401 radio (GFE) is required.

l. Communication with JRC

Datalink
Encryption of DL transmission
DL IP-based
LOS DL and BLOS DL chat function
LOS DL frequencies i.a.w. State
LOS DL transmit broadband information (near) real-time
BLOS DL use the SATCOM-radios
BLOS DL able to T/R broadband information (near) real time
LOS T/R-unit for the MOC

Default selection setting LOS used for communication, automatic backup by the SATCOM
It shall be possible to prepare transmissions jobs, transferred when a/c reconnects to the network
Two queues shall be maintained: one for only LOS-connections and one for BLOS/LOS (whichever is available)
Selective addressing of the aircraft
LOS effective bandwidth 5 Mbps or more
LOS range 50 nm when flying 1000ft MSL
Selection of which DL (LOS or BLOS) to use shall be automatic, option for operator to overwrite the selection

m. Radio selection panel

Each crew position console shall have identical RSP.
Each crewposition (P/CP/MC/SO/OBS) must have the possibility to select and receive 0, 1 or a selection of the COMMS radios at the same time
be equipped with an Internal Communication System (ICS) to communicate with all other stations in the aircraft.
Pilot, Co-pilot, Mission Commander and sensor operator must be able to transmit with each radio.

n. Integrated Communication System (ICS)

It shall be possible to separate ICS in the cockpit from ICS between MC, sensoroperator and observer stations.
All voice over the ICS shall be able to be recorded on/off selectable for the mission duration.

o. Automatic Identification System (AIS)

The aircraft shall be equipped with an AIS receiver for the determination of position, identity, tracking, speed, next port of call, call-number and other information (dangerous goods, owner) of vessels equipped with a transponder.
The system shall be fully integrated with the mission management system with a blending of AIS contacts with radar contacts.

p. Warship Automatic Identification System (W-AIS)

Warship W-AIS
Determination full message transponding and reception including position, identity, tracking, speed, of DCCG units equipped with a transponder.
The W-AIS functionality shall be integrated in the Mission Management System.

Desired

ADSB-in

ADSB-in
ADSB-in integrated in MMS.

Desired

Desired

q. Radar

the optimal detection probability, on small slow moving sea vessels, at altitudes of 6000FT and higher.
360 degree radar with approximately 360 degree unobstructed coverage.
Search mode, weather avoidance mode,

ISAR mode (Inverse Synthetic Aperture Radar), Moving target indication (MTI). Continuous tracking of radar contacts during Rate 1 Turns (ROT). Minimum ranges in scanning mode, a/c at required altitude, sea state 3 and with 90% probability of detection (tabel RCS en range). Air to air mode Hardware and software integrated IFF interrogator on civil IFF modes	Desired Desired
r. EO/IR	
FULL HD Multi-Sensor – Multi Spectral Imaging System FULL HD Thermal Imager 3-5 micron range, FULL HD daylight (optimized for the Caribbean area) Minimum two selections, small and large. 360 degrees unobstructed slew coverage. Retractable or equivalent method of lens protection auto track and auto scan functionality included Master controllable by Sensor operator and slave controllable at Mission Commander position. Presented on Mission Management System with slave on FMS at pilot and co-pilot position. GPS position, date and time info on at least operator station console and visible on all recordings and still images. EO/IR video data including GPS position, date and time recorded in digital (MPEG) format with a minimum of 8 hours HD storage time. The used format/container and codec must remain compatible with commonly used hard- and software for at least the contract duration period. Replay while recording possible. EO/IR still image data including GPS position, date and time recorded in digital .JPEG format. Slewing of EO/IR sensor on radar, AIS and/or mission system contacts. Slewing in both bearing and azimuth Multispectral/LL SWIR sensor in the 1-3 micron range. Optical spotter-scope daylight and low light spotter (due to dusk/dawn). 1080p or higher. Sensor must be able to combine, overlay and display the different sensor pictures. Full digital image blending: combine HD IR, colour, and SWIR spectral information for enhanced results essential in single video channel downlink	Desired Desired Desired Desired
s. Autonomous optical detection	
Search mode and weather avoidance mode. Tilt +10 to –90 degrees Coverage Controllable by Sensor Operator and Mission Commander. Presented at Mission Management System. Capability to detect objects at 1000 ft flying altitude with sea state 3 and with 90% probability of detection at an search speed of 200 kts (see tabel Annex A s.) Inclusion of optimized automated search patterns in NAV/FMS search pattern modes. Capability to slew the EO/IR sensor to the object as detected by this autonomous optical detection capability.	
t. Digital camera	
Minimum full frame 20.8 megapixel CMOS sensor. Minimum camera lens focal length range 18-400 mm. Camera to be provided with aircraft position feed and to include position information on photo; Photo output (near) real time to Mission Management System.	
u. Pyrotechnic signals	
Manual Release from a/c A minimum of 6 smoke markers must be stored and readily available for each mission automatic release upon activation from Mission Management System.	Desired
v. Marker buoys	
Manual Release from a/c A minimum of 3 buoys must be stored and readily available for each mission automatic release upon activation from Mission Management System.	Desired
w. Tactical display	
Showing (WX) radar, EO/IR, (W)AIS, map, tactical picture, pilot or operator selectable. Pilots shall be able to show and select Source Pilots shall be able to show and select Orientation Pilots shall be able to show and select Range and display of relevant symbols Pilots shall be able to show and select Proposal for changes in flight plan/route Pilots shall be able to show and select Accept or deny changes in flight plan/route	
x. Mission Management System (MMS)	
Digital nautical map, nautical information, aviation features, tactical data Detailed land chart, switchable between standard presentation view with street names and pre-imported satellite image overlay, and air data/aviation features	

Area: As described in paragraph 1.2. of this Programme of requirements	
Scales between 1:2.000.000 and 1:4000	
Various layers, separate (de)-selection of depths, depth contours, navals, wrecks, lights	
Display, filtering and colour coding of all type AIS contacts	
Automatic detection and indication of Vessels of Interest, uploaded on the MMS before the mission or manually entered during the mission	
Selection of AIS contacts by ENI-number	
AIS silent and active mode, operator selectable, encrypted use	
Database waypoints	
Easy waypoint insertion and activation	
Route calculation	
Digital drawing	
Pre-programmed search area's/patterns	
Database tracks (old and present)	
Various cursor-options	
Real-time readout time, COG, SOG, dist. to WP	
Access via rollerball/mouse/keyboard	
Horizontal and vertical slewing of EO/IR on radar, AIS, Autonomous optical detection and/or mission system contacts	
LAT/LONG readout and insertion	
Actual updates of all charts	
Easy data- exchange	
Ship database	
Camera footprint on MAP & ND	
Map symbols & restricted areas on radar	
Presentation of TCAS-data	
Export of information shall include formats i.a.w. STANAG 4609 for video (including KLV), and for still imagery JPEG and STANAG 4545 (including precise image coordinates)	
y. Workstations in the cabin	
a work-console	
adjustable chair and required equipment	
The cabin shall be equipped with two equal multifunctional consoles for the Mission Commander (MC) and for the sensoroperator (SO) both with the same controllability of the sensors and the radios;	
The tactical display and MMS functionalities shall be integrated in the consoles	
Indication of Barometric Altitude, Radar Altitude, True Airspeed and groundspeed shall be separately available on each console	
Each console shall have the capability to select and display all sensor and mission system views, duplicated from the other	
Each console shall have the capability to display geographical charts of the Caribbean area. The aircraft should be displayed on the chart as a moving symbol, using input from the (D)GPS. The operator shall be able to insert symbology, such as text, lines and circles. It shall be possible to upload preflight mission data, save actual mission data on disk and retrieve the mission data after the mission for analysis	
Each console shall have a clock, an ICS-system and adjustable lighting	
Each console shall have a graphic colour display (minimum 19 inch) with adjustable brightness for day/night	
Each console shall have a horizontal A2 sized desktop for use with a normal chart	
Operation of consoles should be according to Windows look and feel, the mouse control being replaced by a trackball having 3 (quick)keys	
Each console shall have storage-room for an A4 size file	
Each console shall have a coffee cup holder and storage for loose equipment, flight-bags, books and maps	
z. Life raft (PIW)	
The aircraft shall be able to manually deploy a self-inflating life raft in order to rescue PIW's	
Raft equipped in accordance with SOLAS-regulations for a minimum of 8 persons	
EPIRB 406 MHz available in raft.	
automatic release upon activation from Mission Management System.	
a second droppable liferaft shall be ready for release in case the first one fails or can't be reached by the PIW's.	
aa. Life raft (crew)	
Two crew life rafts, one on either side of the aircraft	

Desired
Desired

Each life raft must be able to contain the entire crew (maximum 7 persons). Rafts equipped in accordance with SOLAS-regulations. EPIRB 406 MHz available in each raft.	Desired
(Specific) mission equipment Droppable canister. Must be able to drop a canister (same size as droppable raft) containing spareparts.	
ATTACHMENT B specific equipment Noise Cancellation headphones for ICS and radio communication. Provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period Minimum of 12 units: 5 x TACCO; 2 x SO; 5 x DCCG STAFF). Shall be part of the personal equipment of individual DCCG members	
Aircrew Flotation / Survival Vest CO2 inflated primary bladder, back up bladder, integrated extraction harness, MOLLE pocket mounting system; Integrated water activated emergency light provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period Minimum of 12 units: 5 x TACCO; 2 x SO; 5 x DCCG STAFF). Shall be part of the personal equipment of individual DCCG members	
Self Locating Datum Marker Buoys (SL-DMB) provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period. Satellite communication contract and monitoring software to be included Estimated yearly operational requirement: 20 units Operational requirement does not account for mandatory or company training and/or pilot standardization	
Location Markers (pyrotechnic signal) In conformity with Attachment A provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period. Estimated yearly operational requirement: 150 units Operational requirement does not account for mandatory or company training and/or pilot standardization	
Support Equipment and Provisions All required maintenance and support equipment for sustaining required platform and flight operations, ground and in flight training. E.g. but not limited to: Auxiliary airco unit, GPU, tugs, pushbacktractor, maintenance stands / ladders, maintenance and service equipment, tool storage, reserve stores, etc. Office supplies and IT hardware. provision of initial stock, warehousing, servicing and replacement during full contract period. Supplied by the State: , Aircraft Hangar; corporate and maintenance office space, storage space, kitchen, shower and laundry facilities, crewroom, (all this within the available and existing infrastructure of the DCCG AIR STATION); office furniture (limited to chairs, desks and cabinets); availability of landline telcom and internet connection; public utilities and facilities; cleaning services and security as required by the State; Airfield, work space and ramp emergency and safety installations and equipment as required by authorities.	
Initial and (Re)Current training Initial Training for DCCG Tacco's and Sensor Operators In flight and on ground emergency procedures, standard aircraft operating procedures, aircraft familiarization and equipment training The Supplier shall develop a training program including all documentation and training manuals, shall act as custodian of the module, provide updates as required and facilitate availability of the training program during the full contract period. Scheduling of the module shall be available for all DCCG appointed Tacco's and Sensor Operators during the full contract period The state shall provide follow up training for mission qualification for all Tacco's during the contract period.	
Survival and Egress Training Sea Survival training (pool drill) and emergency egress training The Supplier shall facilitate initial and recurrency training in accordance with prevailing regulations All aircrew	
Recurrency Crew Resource Management The Supplier shall provide recurrency CRM training in accordance with prevailing regulations All aircrew The state shall provide initial CRM-training for applicable DCCG-personnel	

Docnr 297

From: "512 E 512 E 512 E DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Tue, 16 Jun 2020 15:25:20 +0200
To: "512 e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512 E @mindef.nl>
Subject: 20200616 Carib fixed wing compliance matrix requirements.xlsx
Attachments: 20200616 Carib fixed wing compliance matrix requirements.xlsx

Hoi 512 e

Nog wat aanvullingen:

Benaming SL-DMB en location marker had ik al genoemd

Regel 97 is desired

Regel 294 heeft tikfouten

Ik denk dat je een oude versie van paragraaf 4.4 hebt gebruikt (en ik hoop niet dat dat geldt voor de gehele PoR)

Tussen 215 en 220 mis ik search light (en nu weet ik dus zeker dat je niet de laatste versie hebt gebruikt ☹)

En nu ben ik dus gestopt ...

Wil je nog even reviewen met de laatste final versie.

512 E

Port requirement or option no.	Requirement or Option	Requirement (full text in Port is leading)	Compliant Yes or No (knock-out)	Substantiation of Compliance	Separately priced Yes or No (knock-out)	Reference test/paragraphs/pages in bid or provided as separate document	Consequences for any other part of a/c structure and/or instruments, (non) mission equipment and/or other requirements and/or options
3.2.1	Requirement	General Requirements The Supplier shall ensure that the DCCG Read VNA capability by using a number of dedicated Data (PI) registered aircraft and in a tactical configuration of mission and safety equipment to provide a minimum of 3300 to a maximum of 3600 flight hours per year.					
3.2.2		The Supplier shall during the duration of the contract comply with the EASA requirements as laid down in Part SPO (Specialized Operations) of Commission Regulation (EU) No 965/2012 and NLD MADO P-1 (jointly drafted separately) in addition thereto. Supplier shall be responsible for audits by an independent body (to be approved by the State) based on Part SPO and NLD MADO P-1 results to the State. The results of the audit shall be discussed with the State and be implemented by the Supplier.					
3.2.3		The Supplier shall be obliged to operate "due regard" according to requirements for state aircraft to ensure covert operations with "stealth" light, A200 and F-40" in applicable areas.					
3.2.4		All equipment and devices installed must be certified in accordance with the telecommunications regulation of the nation of registration of the aircraft and must meet the CCA requirements.					
3.2.5		All equipment installed shall operate on this aircraft's power system or a Ground Power Unit when the aircraft is on ground.					
3.2.6		All equipment shall function in all environmental and operational conditions that may occur during the missions performed by the aircraft.					
3.2.7		Cooling/ventilation capacity during pre-flight, start up, taxi and flight shall be such that venting temperatures in the cockpit and cabin shall be within acceptable limits.					
3.2.8		Any equipment that generates heat shall not be located in normal flight when operating at equipment specification.					
3.2.9		The equipment shall be designed to ensure that the aircraft can operate in all weather conditions and shall be able to handle the cockpit from cabin lighting.					
3.2.10		The cockpit shall be fireproof (detected).					
3.2.11		The Supplier shall be responsible for the continuous availability of pilots, senior operators and aircraft to be able to meet the 50 minutes notice requirement at any time (one aircraft airborne within 90 minutes after first alert). When an aircraft is exceeding a planned flight, a second flight crew shall be available on the 90 minutes notice as stand by.					
3.2.12		The State will be responsible for the continuous availability of Mission Commander (MC). Article 3 of the agreement details the procedures in the event the State is unable to provide this continuous availability.					
3.2.13		The State may be responsible for the continuous availability of two (2) sensor operators. Article 1 of the agreement details the procedures in the event the State provides this continuous availability.					
3.2.14		Supplier shall ensure that all rescue and maintenance personnel involved is available for, and fully competent with, a screening procedure to be conducted by the State in accordance with Article ... of the Agreement					
3.2.15		The Supplier shall ensure a dispatch reliability of more than 98% for Operational Aircraft for planned and ad hoc flights, measured over a twelve month period. Dispatch reliability means that the Operational Aircraft is available for flight at the time of departure, and that the aircraft is available for flight at the time of arrival. The aircraft shall be available for flight at the time of departure and arrival, if equipped with crewmembers are on board of the aircraft and the aircraft is capable to commence moving at its own power (voluntarily loaded). For a planned flight a delay in take-off time of maximum 15 minutes is acceptable.					
3.2.16		The ad-hoc flight shall commence within the mentioned 90 minutes timeframe.					
3.2.17		The Supplier shall ensure a mission reliability, based on the functional status of the aircraft and its systems, of more than 98.5%. Mission reliability means that the aircraft after take-off shall be able to complete the assigned mission as ordered.					
3.2.18		The Supplier is responsible for the provision and availability of specific equipment and services as detailed in Attachment A.					
3.2.19		The Supplier shall ensure that the aircraft is capable to operate in all weather conditions and shall be able to handle the cockpit from cabin lighting.					
3.2.20		The colour of the aircraft shall be painted in a grey tone down colour on the outside with additional Coast Guard logo's and striping. The final layout is depending on the aircraft type and will be determined in a later stage.					
		Commence moving on its own (blocks off, touchdown, taxi in Black hour time					
		Technical requirements for aircraft and aircraft systems					
		Aircraft general					
3.3.1		Capacity for 4 crewmembers, Pilot (P), Co-Pilot (CP), Mission Commander (MC), Sensor Operator (SO).					
3.3.2		Cockpit					
3.3.3	Desired	The cockpit shall be operated as a dual pilot cockpit, full Visual Flight Rules/Instrumented Flight Rules (VFR/IFR) certified.					
3.3.3		One (1) sensor and one (1) port side observer station, with secondary budget window or equivalent alternative to provide a stand-by view on the surroundings of the aircraft.					
3.3.3		Photo-optical window or					
3.3.3		One (1) sensor and one (1) port side					
3.3.4		Workstations					
3.3.4		2 workstations in the cabin, one (1) for MC and one (1) for SO with outward budget windows or equivalent alternative to provide an extended view on the surroundings of the aircraft. Workstations described in Attachment A.					
3.3.5		Galley					
3.3.5	Desired	Refrigerator, oven and coffee/hot water maker.					
3.3.6		Toilet					
3.3.6		Shower/bath unit.					
3.3.7	Desired	Accommodation					
3.3.7		Endurance					
3.3.8		Minimum of 8 hours. Total amount of fuel including 4 hours at low level (1:1000ft) and required reserve fuel. Based on ISA +10.					
3.3.9		Transit speed Minimum 180 knots.					
3.3.10		Search speed 340-210 knots.					
3.3.11		Maximum speed 340-210 knots.					
3.3.12		Maximum speed 340-210 knots during patrol.					
3.3.13		Crews need limit at least 25 knots.					
3.3.14	Desired	Fuel dump					
3.4.1		Minimum Qualification requirements for pilots					
3.4.1		According to applicable legislation and regulations all pilots need a Commercial Pilot License (CPL) with the Type Rating on the aircraft.					
3.4.1		Basic requirements					
3.4.1		Pilots must be qualified to execute maritime air surveillance tasks as described in Chapter 2.					
3.4.2		Approach of contacts followed by photo- and video runs;					
3.4.3		Search-patterns;					
3.4.4		VFR night-flying operations (unmanned);					
3.4.5		Crew Resource Management;					
3.4.6		Checklist procedures;					
3.4.7		Communication and display unit.					
3.4.8		Mission equipment loading.					
3.4.9		Mission equipment loading.					
3.4.10		Reserve pilots in the case of maintenance requirements					
3.4.11		The supplier shall inform the State in writing that he will NOT use any hazardous substances, which have been banned under the restriction categories 1A, 1B, 1C, and/or 2A, as indicated in the EASA Annex 17.					
3.4.12		The supplier shall actively support the State in his search for an alternative less hazardous - substance of restriction					
3.4.13		When the assets reach the ELDT, the Supplier is obliged to dispose and / or destroy them in accordance with the then applicable standards, regulations and legislation.					
3.4.14		4.1. Project organization					
3.4.15		The Supplier shall assign a Project Manager (PM).					
3.4.16		The Supplier shall also assign a representative in the Operational Team (OT).					
3.4.17		The Supplier shall ensure that the OT is responsible for the execution of the mission.					
3.4.18		Issue reports with regard to deferred defects for each flight;					
3.4.19		report periodically (4 weeks) about the execution of all flights, maintenance and accumulated flight hours in relation to the yearly planning;					
3.4.20		report risk to DCCG with regard to the way these risks influence the operational use of the aircraft.					
3.4.21		4.2 Crew responsibilities					
3.4.22		The Pilot in Command is responsible for flight safety.					
3.4.23		The Pilot in Command (Medical crew) is responsible for the execution of the mission.					
3.4.24		Pilot safety always overrules mission accomplishment.					
3.4.25		4.3 Maintenance					
3.4.26		Maintenance shall be carried out in accordance with the requirements of the Type Certificate holder, under an EASA maintenance organization certificate and under an EASA or equivalently recognized civil aviation authority.					
3.4.27		The Supplier shall ensure that all maintenance tasks shall be carried out as deemed necessary by the Supplier in order to guarantee the dispatch and mission reliability requirements.					
3.4.28		4.4 Initial acceptance					

a.1		Although acceptance, including cockpit, mission, and safety equipment shall be based on an Acceptance of Compliance Test Procedure (ACTP). The ATP will describe all tests necessary to demonstrate the compliance to the requirements described in this document.
a.2		How and when acceptance tests shall be performed;
a.3		the authorities who are involved;
a.4		test conditions;
a.5		the way in which results shall be recorded;
a.6		the number of test repetitions;
a.7		Failure are recorded in a test log, indicating the period in which failures must be repaired.
a.8		After completion of the ATP, the test log must be signed by the State and the Supplier.
a.9		If, during the ATP, failures turn out to be such that further testing would give unreliable results, the ATP shall be stopped and failure must be repaired prior to continuation of the ATP
a.10		After the failures have been repaired, the acceptance tests concerning that particular system or item shall be performed once more.
a.11		4.2 Evaluation
b.1	Desired	Mission equipment status and in particular equipment failures shall be recorded daily by the crew in a logbook provided by the Supplier.
b.2	Desired	4.3 Transport capacity
b.3		a. Transport capacity
b.4		The aircraft shall be capable of performing flight without fuelling and taken into account reserve fuel and alternate aeroid to meet legal requirements) for ten passengers and 520 kg cargo, or a combination of passengers and cargo to a maximum of 1500 kg.
b.5		Additional 10 seats in aircraft and storage facility for cargo considering transport between ABC and SSS stands (return flight without fuelling and taken into account reserve fuel and additional 10 seats in aircraft and storage facility for cargo considering transport between ABC and SSS stands)
b.6		b. Navigation capability
b.7		i. Navigation capability
b.8		Navigation indication for real-time awareness of the MC and SO.
b.9		Flight Planning Mode with data interaction via a separate PC. Driven by GPS and VOR/DME
b.10		GPS accuracy; maximum 0.5NM
b.11		RNP 5 Control Display Navigation Unit (CDNU's) at both pilots and MC's position enable those positions to manage the RNS, execute search patterns (e.g. expanding square, ladder search and sector search), barrier search) and to monitor navigation and search pattern integrity
b.12		Coupling between AP and NAV/FMS search patterns and flight plan
b.13		PWS-PC interface present for data up/download by handheld PC
b.14		c. Airborne power for missors under instrument Flight Rules (IFR) conditions
b.15		d. VMMH handling device.
b.16		Capable of monitoring all emergency frequencies for SAR and as a VMMH channels. Frequencies in accordance with STANAG 707. Concily with item d. of Attachment A.
b.17		Scan emergency channels 121.5, 156.0, 243.0 and 406.035 MHz. Able to transmit and receive on all VHF/UHF frequency bands. When homing on one channel the other channels must be available for transmission and reception.
b.18		Indicate relative bearing and signal strength
b.19		e. HF radio
b.20		2 sets
b.21		Frequency range 2-30 MHz
b.22		Memory at least 20 channels
b.23		Typical range under standard Caribbean conditions during daylight at least 750 km.
b.24		f. VMM AIM radio
b.25		2 sets
b.26		Frequency range 30-87.975 MHz, 108-156 MHz
b.27		Memory at least 20 channels
b.28		Typical range under standard Caribbean conditions during daylight at least 750 km.
b.29		g. VMM FPM radio
b.30		1 set
b.31		Frequency range 159-395.95 MHz
b.32		Memory at least 20 channels
b.33		Typical range under standard Caribbean conditions during daylight at least 750 km.
b.34		h. UHF radio
b.35		1 set
b.36		Frequency range 159-395.95 MHz
b.37		Memory at least 20 channels
b.38		Typical range under standard Caribbean conditions during daylight at least 750 km.
b.39		i. Secure voice communication (LOS)
b.40		1 set Secure VMMH voice communication (LOS)
b.41		The installed secure set shall be of the CH4000 series or either fully compatible with this series of radios.
b.42		Frequency range shall be between 130-174, 403-470, 450-520, 960-970 Mhz
b.43		Power output shall be at least 5W
b.44		j. SATCOM (BLOS)
b.45		1 set
b.46		Two SATCOM-radio shall be available for MC, cockpit crew and SO
b.47		The control panels at the operator consoles/cockpit (one control panel per operator).
b.48		Two receivers shall be installed in each aircraft (one active, one hot standby)
b.49		Both will be controlled by the operators
b.50		each control set is to control both receivers
b.51		k. Provisions for US KCS secure communication.
b.52		In order for the aircraft to operate in a US KCS secure network during certain operations, an external antenna plus wiring and integration of controls and voice (RTT) into the MC station as well as the cockpit shall be provided.
b.53		Communication with JRCO
b.54		Datalink
b.55		Encryption of DL transmission
b.56		DL Protected BLOS DL chat function
b.57		BLOS DL frequencies i a w State
b.58		BLOS DL transmit broadband information (near) real-time
b.59		BLOS DL use the SATCOM-radio
b.60		BLOS DL able to VTA broadband information (near) real time
b.61		DL IR link for the HCC
b.62		DL IR link for the HCC
b.63		It shall be possible to perform transmissions jobs, transferred when a/c reconnects to the network
b.64		Two queues shall be maintained: one for only LOS-connections and one for BLOS/LOS (whichever is available)
b.65		Selective addressing of the aircraft:
b.66		LOS effective bandwidth 5 Mbps or more
b.67		Separation of which DL (LOS or BLOS) to use shall be automatic, option for operator to override the selection
b.68		m. Radio selection panel
b.69		Each crew position console shall contain identical RSP
b.70		Each composition (PI/PV/KC/SO/OBS) must have the possibility to select and receive G, I or a selection of the COMSEC radios at the same time
b.71		be equipped with an Internal Communication System (ICS) to communicate with all other stations in the aircraft.
b.72		n. Copied communication system
b.73		Internal Communication System (ICS)
b.74		It shall be possible to acquire ICS in the cockpit from ICS between MC, sensor/operator and observer stations.
b.75		All voice over the ICS shall be able to be received on/off selectable for the mission duration.
b.76		o. Automatic Identification System (AIS)
b.77		AIS receiver for the determination of position, identity, tracking, speed, next port of call, call number and other information (dangerous goods, owner)
b.78		of vessels equipped with a transponder.
b.79		The system shall be fully integrated with the mission management system with a blending of AIS contacts with radar contacts.

a.p.1	Desired	a.p.1	The Mission Autopilot Identification System (M-AIS)
a.p.2	Desired	a.p.2	Various VADS
a.p.3		a.p.3	Determination full message transponding and reception including position, identity, tracking, speed, of DCCD units equipped with a transponder
a.p.4		a.p.4	The IV-AIS functionality shall be integrated in the Mission Management System
a.p.5	Desired	a.p.5	ADSP-46
a.p.6	Desired	a.p.6	ADSP-46 in
a.p.7		a.p.7	ADSP-46 in
a.p.8		a.p.8	ADSP-46 in
a.p.9	Desired	a.p.9	ADSP-46 in
a.p.10		a.p.10	ADSP-46 in
a.p.11		a.p.11	ADSP-46 in
a.p.12	Desired	a.p.12	ADSP-46 in
a.p.13		a.p.13	ADSP-46 in
a.p.14		a.p.14	ADSP-46 in
a.p.15	Desired	a.p.15	ADSP-46 in
a.p.16		a.p.16	ADSP-46 in
a.p.17		a.p.17	ADSP-46 in
a.p.18	Desired	a.p.18	ADSP-46 in
a.p.19		a.p.19	ADSP-46 in
a.p.20		a.p.20	ADSP-46 in
a.p.21	Desired	a.p.21	ADSP-46 in
a.p.22		a.p.22	ADSP-46 in
a.p.23		a.p.23	ADSP-46 in
a.p.24	Desired	a.p.24	ADSP-46 in
a.p.25		a.p.25	ADSP-46 in
a.p.26		a.p.26	ADSP-46 in
a.p.27	Desired	a.p.27	ADSP-46 in
a.p.28		a.p.28	ADSP-46 in
a.p.29		a.p.29	ADSP-46 in
a.p.30	Desired	a.p.30	ADSP-46 in
a.p.31		a.p.31	ADSP-46 in
a.p.32		a.p.32	ADSP-46 in
a.p.33	Desired	a.p.33	ADSP-46 in
a.p.34		a.p.34	ADSP-46 in
a.p.35		a.p.35	ADSP-46 in
a.p.36	Desired	a.p.36	ADSP-46 in
a.p.37		a.p.37	ADSP-46 in
a.p.38		a.p.38	ADSP-46 in
a.p.39	Desired	a.p.39	ADSP-46 in
a.p.40		a.p.40	ADSP-46 in
a.p.41		a.p.41	ADSP-46 in
a.p.42	Desired	a.p.42	ADSP-46 in
a.p.43		a.p.43	ADSP-46 in
a.p.44		a.p.44	ADSP-46 in
a.p.45	Desired	a.p.45	ADSP-46 in
a.p.46		a.p.46	ADSP-46 in
a.p.47		a.p.47	ADSP-46 in
a.p.48	Desired	a.p.48	ADSP-46 in
a.p.49		a.p.49	ADSP-46 in
a.p.50		a.p.50	ADSP-46 in
a.p.51	Desired	a.p.51	ADSP-46 in
a.p.52		a.p.52	ADSP-46 in
a.p.53		a.p.53	ADSP-46 in
a.p.54	Desired	a.p.54	ADSP-46 in
a.p.55		a.p.55	ADSP-46 in
a.p.56		a.p.56	ADSP-46 in
a.p.57	Desired	a.p.57	ADSP-46 in
a.p.58		a.p.58	ADSP-46 in
a.p.59		a.p.59	ADSP-46 in
a.p.60	Desired	a.p.60	ADSP-46 in
a.p.61		a.p.61	ADSP-46 in
a.p.62		a.p.62	ADSP-46 in
a.p.63	Desired	a.p.63	ADSP-46 in
a.p.64		a.p.64	ADSP-46 in
a.p.65		a.p.65	ADSP-46 in
a.p.66	Desired	a.p.66	ADSP-46 in
a.p.67		a.p.67	ADSP-46 in
a.p.68		a.p.68	ADSP-46 in
a.p.69	Desired	a.p.69	ADSP-46 in
a.p.70		a.p.70	ADSP-46 in
a.p.71		a.p.71	ADSP-46 in
a.p.72	Desired	a.p.72	ADSP-46 in
a.p.73		a.p.73	ADSP-46 in
a.p.74		a.p.74	ADSP-46 in
a.p.75	Desired	a.p.75	ADSP-46 in
a.p.76		a.p.76	ADSP-46 in
a.p.77		a.p.77	ADSP-46 in
a.p.78	Desired	a.p.78	ADSP-46 in
a.p.79		a.p.79	ADSP-46 in
a.p.80		a.p.80	ADSP-46 in
a.p.81	Desired	a.p.81	ADSP-46 in
a.p.82		a.p.82	ADSP-46 in
a.p.83		a.p.83	ADSP-46 in
a.p.84	Desired	a.p.84	ADSP-46 in
a.p.85		a.p.85	ADSP-46 in
a.p.86		a.p.86	ADSP-46 in
a.p.87	Desired	a.p.87	ADSP-46 in
a.p.88		a.p.88	ADSP-46 in
a.p.89		a.p.89	ADSP-46 in
a.p.90	Desired	a.p.90	ADSP-46 in
a.p.91		a.p.91	ADSP-46 in
a.p.92		a.p.92	ADSP-46 in
a.p.93	Desired	a.p.93	ADSP-46 in
a.p.94		a.p.94	ADSP-46 in
a.p.95		a.p.95	ADSP-46 in
a.p.96	Desired	a.p.96	ADSP-46 in
a.p.97		a.p.97	ADSP-46 in
a.p.98		a.p.98	ADSP-46 in
a.p.99	Desired	a.p.99	ADSP-46 in
a.p.100		a.p.100	ADSP-46 in
a.p.101		a.p.101	ADSP-46 in
a.p.102	Desired	a.p.102	ADSP-46 in
a.p.103		a.p.103	ADSP-46 in
a.p.104		a.p.104	ADSP-46 in
a.p.105	Desired	a.p.105	ADSP-46 in
a.p.106		a.p.106	ADSP-46 in
a.p.107		a.p.107	ADSP-46 in
a.p.108	Desired	a.p.108	ADSP-46 in
a.p.109		a.p.109	ADSP-46 in
a.p.110		a.p.110	ADSP-46 in
a.p.111	Desired	a.p.111	ADSP-46 in
a.p.112		a.p.112	ADSP-46 in
a.p.113		a.p.113	ADSP-46 in
a.p.114	Desired	a.p.114	ADSP-46 in
a.p.115		a.p.115	ADSP-46 in
a.p.116		a.p.116	ADSP-46 in
a.p.117	Desired	a.p.117	ADSP-46 in
a.p.118		a.p.118	ADSP-46 in
a.p.119		a.p.119	ADSP-46 in
a.p.120	Desired	a.p.120	ADSP-46 in
a.p.121		a.p.121	ADSP-46 in
a.p.122		a.p.122	ADSP-46 in
a.p.123	Desired	a.p.123	ADSP-46 in
a.p.124		a.p.124	ADSP-46 in
a.p.125		a.p.125	ADSP-46 in
a.p.126	Desired	a.p.126	ADSP-46 in
a.p.127		a.p.127	ADSP-46 in
a.p.128		a.p.128	ADSP-46 in
a.p.129	Desired	a.p.129	ADSP-46 in
a.p.130		a.p.130	ADSP-46 in
a.p.131		a.p.131	ADSP-46 in
a.p.132	Desired	a.p.132	ADSP-46 in
a.p.133		a.p.133	ADSP-46 in
a.p.134		a.p.134	ADSP-46 in
a.p.135	Desired	a.p.135	ADSP-46 in
a.p.136		a.p.136	ADSP-46 in
a.p.137		a.p.137	ADSP-46 in
a.p.138	Desired	a.p.138	ADSP-46 in
a.p.139		a.p.139	ADSP-46 in
a.p.140		a.p.140	ADSP-46 in
a.p.141	Desired	a.p.141	ADSP-46 in
a.p.142		a.p.142	ADSP-46 in
a.p.143		a.p.143	ADSP-46 in
a.p.144	Desired	a.p.144	ADSP-46 in
a.p.145		a.p.145	ADSP-46 in
a.p.146		a.p.146	ADSP-46 in
a.p.147	Desired	a.p.147	ADSP-46 in
a.p.148		a.p.148	ADSP-46 in
a.p.149		a.p.149	ADSP-46 in
a.p.150	Desired	a.p.150	ADSP-46 in
a.p.151		a.p.151	ADSP-46 in
a.p.152		a.p.152	ADSP-46 in
a.p.153	Desired	a.p.153	ADSP-46 in
a.p.154		a.p.154	ADSP-46 in
a.p.155		a.p.155	ADSP-46 in
a.p.156	Desired	a.p.156	ADSP-46 in
a.p.157		a.p.157	ADSP-46 in
a.p.158		a.p.158	ADSP-46 in
a.p.159	Desired	a.p.159	ADSP-46 in
a.p.160		a.p.160	ADSP-46 in
a.p.161		a.p.161	ADSP-46 in
a.p.162	Desired	a.p.162	ADSP-46 in
a.p.163		a.p.163	ADSP-46 in
a.p.164		a.p.164	ADSP-46 in
a.p.165	Desired	a.p.165	ADSP-46 in
a.p.166		a.p.166	ADSP-46 in
a.p.167		a.p.167	ADSP-46 in
a.p.168	Desired	a.p.168	ADSP-46 in
a.p.169		a.p.169	ADSP-46 in
a.p.170		a.p.170	ADSP-46 in
a.p.171	Desired	a.p.171	ADSP-46 in
a.p.172		a.p.172	ADSP-46 in
a.p.173		a.p.173	ADSP-46 in
a.p.174	Desired	a.p.174	ADSP-46 in
a.p.175		a.p.175	ADSP-46 in
a.p.176		a.p.176	ADSP-46 in
a.p.177	Desired	a.p.177	ADSP-46 in
a.p.178		a.p.178	ADSP-46 in
a.p.179		a.p.179	ADSP-46 in
a.p.180	Desired	a.p.180	ADSP-46 in
a.p.181		a.p.181	ADSP-46 in
a.p.182		a.p.182	ADSP-46 in
a.p.183	Desired	a.p.183	ADSP-46 in
a.p.184		a.p.184	ADSP-46 in
a.p.185		a.p.185	ADSP-46 in
a.p.186	Desired	a.p.186	ADSP-46 in
a.p.187		a.p.187	ADSP-46 in
a.p.188		a.p.188	ADSP-46 in
a.p.189	Desired	a.p.189	ADSP-46 in
a.p.190		a.p.190	ADSP-46 in
a.p.191		a.p.191	ADSP-46 in
a.p.192	Desired	a.p.192	ADSP-46 in
a.p.193		a.p.193	ADSP-46 in
a.p.194		a.p.194	ADSP-46 in
a.p.195	Desired	a.p.195	ADSP-46 in
a.p.196		a.p.196	ADSP-46 in
a.p.197		a.p.197	ADSP-46 in
a.p.198	Desired	a.p.198	ADSP-46 in
a.p.199		a.p.199	ADSP-46 in
a.p.200		a.p.200	ADSP-46 in

[illegible]

Docnr 299

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Wed, 17 Jun 2020 22:01:45 +0200
To: "512E 512E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>
Subject: Fwd: Compliance matrix RW

512E

Wil je hier naar kijken ?

512E

Van: "512e" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E@mindef.nl>
Datum: woensdag 17 juni 2020 om 16:17:19
Aan: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP" <512E@mindef.nl>
Cc: "512e" DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512e mindef.nl>
Onderwerp: Compliance matrix RW

512E

512E

Ik heb voor de RW ook een compliance matrix op de portal gezet in de PoR van de RW. Ik heb mijn versies even van een 'mh' voorzien, als je de verschillen wil kunnen terugvinden. De comp. matrix is eerste versie, de PoR heb ik wat schoonheidsfoutjes weggewerkt.

Ik heb nog wel een aantal zaken:

- De V/UHF homing komen niet helemaal overeen met de FW en 512E kijken of dit opzettelijk zo was bedoeld of een foutje.
- Klopt het dat we geen ADS-B in/out hebben in de RW?
- Ook de UHF radio kent een verschil in frequentiebereik. Moeten we even naast elkaar leggen om te bepalen wat juist is.
- Bij VHF FM RW is de band van 30-80 MHz toegevoegd. Even checken.
- Geen digitale camera in de heli? Just checking.

Groet,

512e

Docnr 300

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Fri, 19 Jun 2020 09:18:07 +0200
To: "512E 512E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>; "512E"
DMO/INKOOP/AIP/ILP" <512E@mindef.nl>
Cc: "512E 512E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO" <512E@mindef.nl>;
"512E 512E" CLSK/DHC/7SQ/BOL" <512E@mindef.nl>
Subject: RE: lokale sensops FW

Hoi 512E allen,

Staat er op die manier in. Wij leveren alle MCs. Op het moment dat we dat echter niet meer kunnen om wat voor reden dan ook, dan kunnen we conform artikel 17 van het contract een inhuur bij de service provider doen met een afroeptermijn van 6 maanden.

512E

From: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>
Sent: donderdag 18 juni 2020 14:18
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>; 512E DMO/INKOOP/AIP/ILP
512E mindef.nl
Cc: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO <512E@mindef.nl>; 512E 512E
CLSK/DHC/7SQ/BOL <512E@mindef.nl>
Subject: FW: lokale sensops FW

Ik ben blij dat we dit nog even goed bespreken.
Volgens mij klopt het wat er nu staat vwb de SO's.
Vwb de MC is het zo dat we nu 1 MC inhuren. Dit is echter een tijdelijke oplossing en het is niet de wens dat dit in het volgende contract ook zo is.
Er moet echter wel in komen te staan dat we de mogelijkheid willen om er evt een in te huren voor het geval DCCG niet kan leveren.

Van: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO <512E@mindef.nl>
Verzonden: donderdag 18 juni 2020 08:00
Aan: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>
Onderwerp: RE: lokale sensops FW

Volgens mij klopt het wel. Alleen staat er toch ergens wel dat we er eentje kunnen afroepen indien wij niet genoeg MC's hebben.
Maar als wij al goed moeten lezen, is er grote kans dat de (nieuwe) provider dit wellicht ook niet goed begrijpt.

From: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>
Sent: donderdag 18 juni 2020 07:24
To: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO <512E@mindef.nl>
Subject: FW: lokale sensops FW

Doe eens een idiotcheck 512E
Is dit nu wat we afgesproken hadden? Ik dacht dat we in het nieuwe contract geen nieuwe MC wilde hebben?

Van: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Verzonden: donderdag 18 juni 2020 02:25
Aan: 512E DMO/INKOOP/AIP/ILP 512E mindef.nl
CC: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO <512E@mindef.nl>; 512E 512E
CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>
Onderwerp: RE: lokale sensops FW

OK, ik begrijp hem nu. Die regel staat in de PoR paragraaf 3.2. Heb ik aangepast !!

512E

From: 512E DMO/INKOOP/AIP/ILP 512E mindef.nl>

Sent: donderdag 18 juni 2020 07:51

To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>

Cc: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO <512E@mindef.nl>; 512E 512E

CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>

Subject: RE: lokale sensops FW

512E

In Art 2 1.c staat

c. the provision of tactical crewmembers upon request as required for the execution of this Agreement and specified in ANNEX A - PROGRAMME OF REQUIREMENTS and as described as procedure in ARTICLE 17 - ADDITIONAL SERVICES AND DELIVERIES"

.... Voor extra crew.

Ons aandeel:

Art 3 par 4:

" 4. The Service provider guarantees that all flights of the Aircraft are conducted by licensed pilots. *Tactical crewmembers (one mission commander per flight and 2 sensor operators in total in addition to the sensor operators provided by the Service provider) of the State on board are the responsibility of the State.* "

Ik weet niet waar:

"* The State will be responsible for the continuous availability of two (2) sensor operators. Article 17 of the agreement details the procedures in the event the State provides this continuous availability."

staat.

Wat moet nu gewijzigd worden?

Groet 512E

Van: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>

Verzonden: woensdag 17 juni 2020 22:06

Aan: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>

CC: 512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO <512E@mindef.nl>; 512E

512E mindef.nl>

Onderwerp: Re: lokale sensops FW

Correct. We hebben hetzelfde voor ogen. En als ze van functie gaan, gaan we met een ATB nieuwe inhuren van de service provider.

Maar in de tekst moet dan wel staan dat art 17 de procedures beschrijft als de staat CANNOT provide the continuous availability.

@ 512E kun jij dit aanpassen.

512E

Van: "512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>
Datum: woensdag 17 juni 2020 om 20:54:41
Aan: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP" <512E@mindef.nl>
Cc: "512E 512E CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO" <512E@mindef.nl>
Onderwerp: lokale sensops FW

512E even een idiotcheck.

We hebben hier twee lokale sensoroperators in dienst van de kuwa die vliegen op de dash.
Volgens mij hadden we het volgende afgesproken:

- Geen mil So's meer in het nieuwe contract.
- De twee lokale sensops die we nu in dienst hebben moeten kunnen vliegen in volgend contract totdat ze met ontslag gaan/worden overgeplaatst.

Ik zie de wording nu als volgt:

* The State will be responsible for the continuous availability of two (2) sensor operators. Article 17 of the agreement details the procedures in the event the State provides this continuous availability.

Hebben we dan hetzelfde voor ogen en gaan we een ATB oplopen als deze mannen de dienst uitgaan?

Gr.

512E

512E 512E
512E

.....
Dutch Caribbean coastguard

Marinebasis Parera | Nightingaleweg 22 | Willemstad | Curaçao | Gebouw Dradu, 512E
NAPO 399 | 3509 VS Utrecht

.....
MDTN * 512E

T (512E) NAVAL BASE PARERA

T (512E) CG AIRSTATION HATO

M (512E)

512E

512E @mindef.nl

Docnr 301

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Fri, 19 Jun 2020 11:05:48 +0200
To: "512e" DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512e mindef.nl>
Cc: "512e" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E @mindef.nl>;
"512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E @mindef.nl>
Subject: PoR helicopter capability

Hallo 512E

De " bijna-finale" versie van de PoR helicopter capability staat hier:

512I

Op dezelfde plek staan ook de gunningsmatrix en compliance matrix

512e maakt nog wat kleine aanvullingen in overleg met 512E maar dat zal voor de collegiale staffing binnen Inkoop geen effect hebben.

512E

Docnr 303

From:

"512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"

Sent:

Tue, 23 Jun 2020 17:04:57 +0200

To:

"512E 512E" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E@mindef.nl>

Cc:

"512E 512E" CLSK/DHC/7SQ/BOL" <512E@mindef.nl>

Subject:

Tacco's en SO

Attachments:

512E 2019001518 aanvullende behoefte LVC KW CARIB mbt Tacco.pdf

Hoi 512E

Bij deze,

512E

Docnr 304

From: "5.12E 5.12E 5.12E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Wed, 9 Sep 2020 14:08:29 +0200
To: "5.12E 5.12E" CZSK/IB&B/COORDKWNLC" <5.12E@mindef.nl>
Subject: FW: 6e projectvergadering LVC DCCG

Hallo 5.12E,

Ben jij ook de aflosser van 5.12E voor de kustwachtzaken in CARIB ?

5.12E

From: 5.12E >
Sent: woensdag 9 september 2020 14:05
To: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12E@mindef.nl>
Subject: RE: 6e projectvergadering LVC DCCG

5.12E

Dank voor de uitnodiging, geaccepteerd.

Ik zag dat je 5.12E uitgenodigd hebt, zijn aflosser per 24 augustus is 5.12E
5.12E CZSK/IB&B/COORDKWNLC <5.12E@mindef.nl>.

Hartelijke groet,

5.12E

5.12E 5.12E

5.12E Kustwacht Nederland & Kustwacht Caribisch gebied

.....
Directie Plannen

Defensiestaf

Ministerie van Defensie

Kalvermarkt 28 | 2511 BS | Den Haag | Kamernummer 5.12E

Postbus 20701 | 2500 ES | Den Haag | MPC 58B

.....
M 5.12E

5.12E@mindef.nl

www.defensie.nl

Disclaimer: De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is verboden. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en / of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan en wordt u verzocht dit bericht terug te sturen, het origineel te vernietigen op al uw systemen en contact op te nemen met de afzender.

Disclaimer: The information sent in this email is intended solely for the addressee(s) and may contain personal or confidential information. Use of this information by anyone other than the addressee(s) and use by those who are not authorised to take note of this information is prohibited. If you are not the addressee or are not authorised to take note of this information, the disclosure, reproduction and/or distribution of this information to third parties is not permitted and you are requested to return this message, destroy the original on all of your systems and to contact the sender.

-----Original Appointment-----

From: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP <5.12E@mindef.nl>
Sent: woensdag 9 september 2020 14:01
To: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP; 5.12E DMO/INKOOP/AIP/ILP; 5.12E BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr; 5.12E DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90; 5.12E 5.12E BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdLuOptr; 5.12E 5.12E DMO/F&C/ADC PROJ 5.12E DMO/PROJN/DIP PROJN; 5.12E
5.12E
Subject: 6e projectvergadering LVC DCCG
When: maandag 5 oktober 2020 13:00-16:00 (UTC+01:00) 5.12E Berlin, Bern, Rome, 5.12E 5.12E
Where: Den Haag

Bij deze de uitnodiging voor de 6e projectvergadering Luchtverkenningcapaciteit KW CARIB (DCCG). Definitieve locatie op PKC volgt nog.

Tevens het verslag van de 5^e vergadering toegevoegd. Agenda volgt nog maar focus zal liggen op de laatste stand van zaken van de aanbestedingsdocumenten die kort na de vergadering zullen worden verstuurd.

Docnr 305

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Mon, 14 Sep 2020 10:50:11 +0200
To: "512E" "512E" >
Subject: RE: 6e projectvergadering LVC DCCG

OK, doe ik.

512E

From: 512E 512E >
Sent: maandag 14 september 2020 10:46
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Cc: 512E 512E CZSK/IB&B/COORDKWNLC <512E@mindef.nl>
Subject: RE: 6e projectvergadering LVC DCCG

512E

Kun je mij uit de distributie halen. Ik ben sinds 1 sept niet meer betrokken bij het Kustwacht dossier. Verzoeken
512E (zie cc-adres) op te nemen

Mvgr 512E

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>

Verzonden: donderdag 10 september 2020 10:53

Aan: 512E DMO/INKOOP/AIP/ILP; 512E BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr; 512E
DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90; 512E 512E BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdLuOptr; 512E 512E
DMO/F&C/ADC PROJ; 512E DMO/PROJN/DIP PROJN; 512E CZSK/P&O/KAB; 512E 512E
CZSK/IB&B/COORDKWNLC

Onderwerp: 6e projectvergadering LVC DCCG

Tijd: maandag 5 oktober 2020 13:00-16:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: DEn Haag / PKC / D005 / Kapitein

Vergaderzaal toegevoegd

Bij deze de uitnodiging voor de 6e projectvergadering Luchtverkenningcapaciteit KW CARIB (DCCG). Definitieve locatie op PKC volgt nog.

Tevens het verslag van de 5e vergadering toegevoegd. Agenda volgt nog maar focus zal liggen op de laatste stand van zaken van de aanbestedingsdocumenten die kort na de vergadering zullen worden verstuurd.

Docnr 306

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Thu, 1 Oct 2020 09:52:00 +0200
To: "512e" DMO/PROJN/DIP PROJN" 5.1.2.e @mindef.nl; "512e"
DMO/INKOOP/AIP/ILP" 5.1.2.e @mindef.nl; "512E 512e BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdLuOptr"
<512E @mindef.nl>; 512e BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr" 5.1.2.e @mindef.nl; "512E
512E DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E @mindef.nl>; 512e CZSK/P&O/KAB"
512e @mindef.nl>; "512E 512E DMO/F&C/ADC PROJ" <512E @mindef.nl>; "512E
512E CZSK/IB&B/COORDKWNLC" <512E @mindef.nl>
Subject: 6e projectvergadering LVC DCCG
Attachments: 20200305 Verslag 5e Projectvergadering LVC KWCARIB.docx, 20201001 Agenda 6e Projectvergadering LVC KWCARIB.docx

Wordt per MS Teams. Agenda toegevoegd.

Bij deze de uitnodiging voor de 6e projectvergadering Luchtverkenningcapaciteit KW CARIB (DCCG). Definitieve locatie op PKC volgt nog.

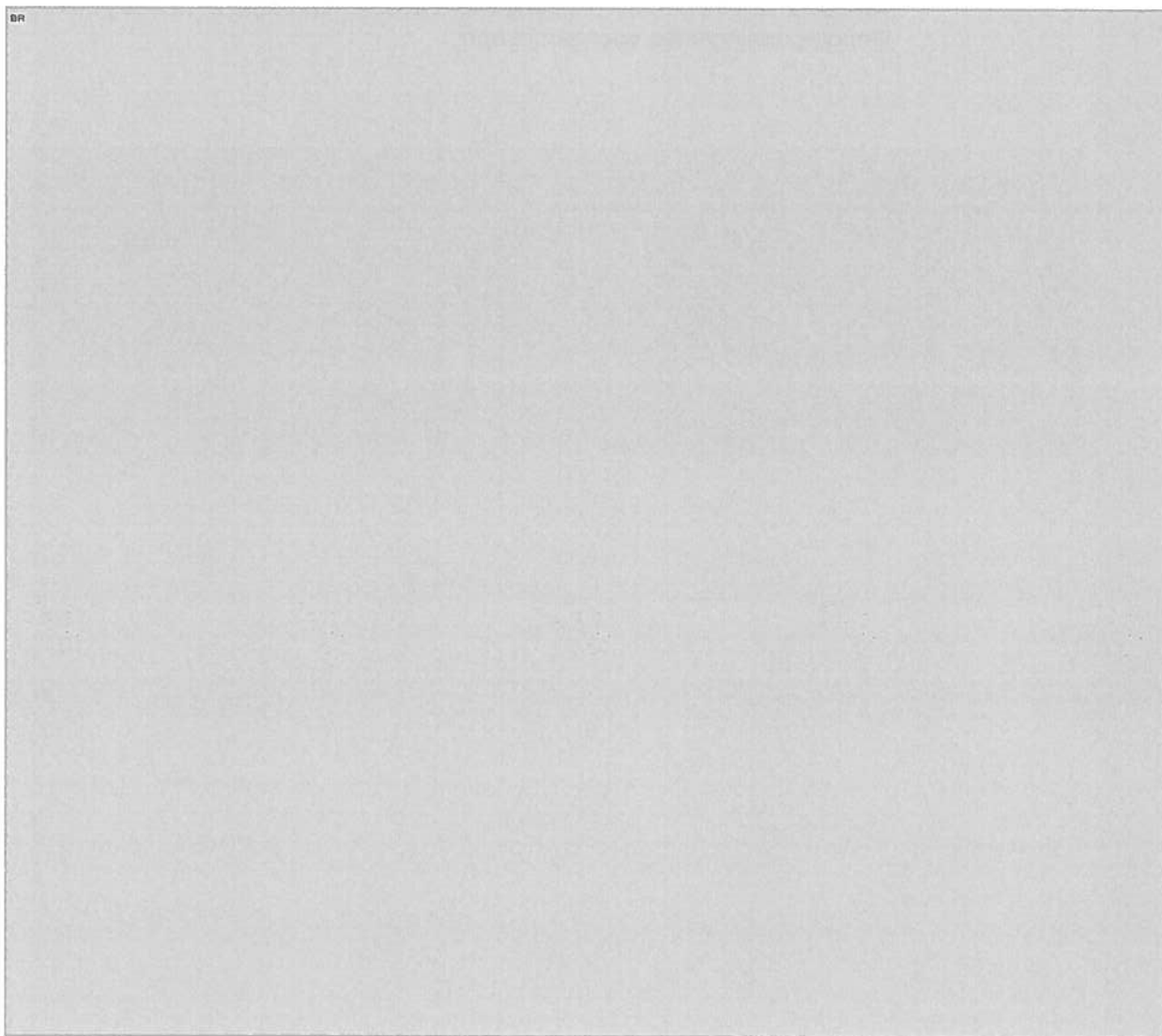
Tevens het verslag van de 5e vergadering toegevoegd. Agenda volgt nog maar focus zal liggen op de laatste stand van zaken van de aanbestedingsdocumenten die kort na de vergadering zullen worden verstuurd.

Verslag 5e projectvergadering LVC KWCARIB

Datum overleg 5 maart 2020

Aanwezigen:

5.1.2.E
5.1.2.E
5.1.2.E
5.1.2.E
5.1.2.E
5.1.2.E



6. Nieuw contract LVC KWCARIB

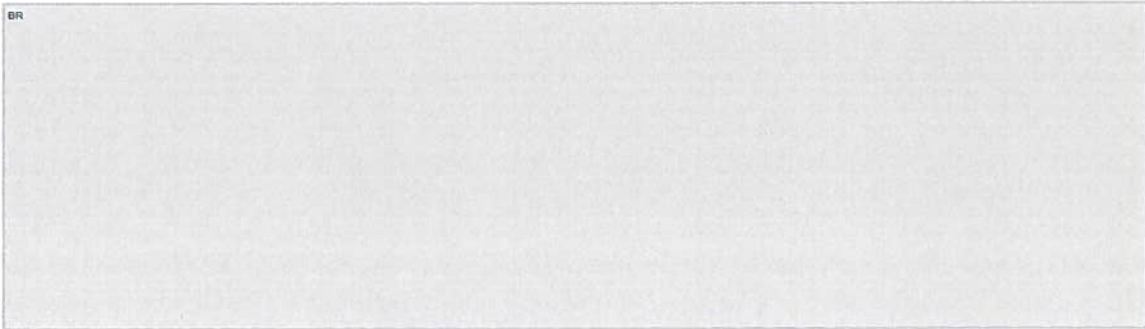
a. Voortgang selectiefase

De selectiefase is afgerond en er zijn voor beide percelen een gezond aantal bedrijven overgebleven die meegenomen zullen worden in de gunningsfase.

b. Voortgang PvE

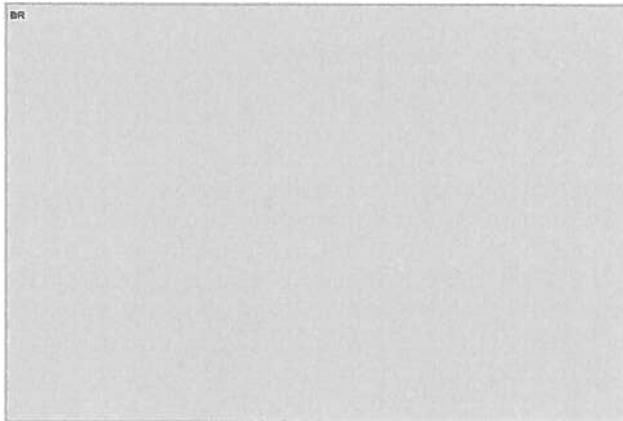
Het PvE voor fixed wing en helikopters zijn afgerond en vastgesteld.

- c. Voortgang weegfactoren / gunningscriteria
De weegfactoren en gunningscriteria zijn afgerond en worden binnenkort binnen binnen Inkoop aangeboden ter verificatie.
- d. Operationeel toezicht door MLA
Inmiddels heeft de wijze van het houden van operationeel toezicht op kustwachtoperaties ook de aandacht getrokken van de Tweede kamer. Dit project is in afwachting van de ontwikkelingen op dit dossier en met betrekking tot de keuzes in het KWNLD project. Binnen het PvE is opgenomen dat de luchtvaartuigen een PH registratie zullen moeten hebben.
- e. Planning Inkoop
Op basis van de nieuwe planning zoals besproken onder punt 3 is publicatie van de gunningsfase voorzien in april.

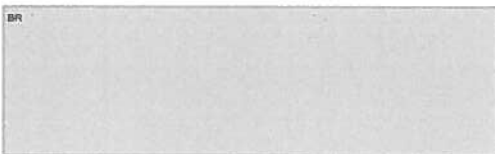


Agenda 6e projectvergadering LVC KWCARIB

Tijd/Locatie: Maandag 5 oktober 2020
13:00 – 15:00
Locatie: via MS Teams



6. Nieuw contract LVC KWCARIB
- a. Voortgang gunningsfase
 - b. Pakket van Eisen
 - c. Weegfactoren / gunningscriteria
 - d. Operationeel toezicht door MLA
 - e. Planning inkoop



Docnr 309

From:

"512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP"

Sent:

Thu, 1 Oct 2020 09:53:52 +0200

To:

"512e DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512e mindef.nl>

Subject:

20201001 Orginele en actuale planning ARC DCCG

Attachments:

20201001 Orginele en actuale planning ARC DCCG.docx

Hoi 512E

Wil jij deze aanvullen ten behoeve van maandag.

512E

Planning - Aanbesteding Luchtverkenningcapaciteit CARIB

			Originele planning	Actuele planning
1		Ontvangen ATB inclusief VTB	Juli 2019	Juli 2019
3	1 mnd	Opstellen – rouleren Verwervingsplan	Juli 2019	Juli 2019
4	3 mnd	Opstellen Aanbestedingsdocumenten (Publicatie; Selectie en Gunningsleidraad incl. concept overeenkomst en fine-tuning PVE)	Oktober 2019	Oktober 2019
4a	5 dgn	Presentatie aan en afstemming met CARIB	September 2019	September 2019
6	1 dag	Publicatie Selectieleidraad via Negometrix	Oktober 2019	November 2019
7	2 mnd	Ontvangen reactie bedrijven + evaluatie*	December 2019	Januari 2020
8	1 dag	Bekendmaking (voorlopige) selectie beslissing	Januari 2020	Maart 2020
9	1 mnd	Alcatel termijn / Stand still periode (20 kalenderdagen)		
10	1 dag	Versturen Gunningsleidraad	Februari 2020	April 2020
11	2 dagen	Site survey HATO + Bidders days	Maart 2020	12/13/14 Mei 2020
12	4 mnd	Ontvangst en opening offertes	Juni 2020	Augustus 2020
13	1 mnd *	Eerste evaluatie	Juli 2020	
14	2 mnd *	Onderhandelingsronde 1 met alle aanbieders (sequentieel)	Augustus 2020	
15	1 mnd	Evaluatie r. 1 (eventueel nog ronde 2 **)	September 2020	
16	1 mnd	Vaststelling evt aangepaste aanbestedingsdocumenten, incl. afstemming met behoeftsteller/gebruiker		
17	1 dag	Versturen evt. aangepaste concept-contract incl PoR	Oktober 2020	
18	2 mnd	Ontvangst en opening offertes	December 2020	
19	1 mnd	Evaluatie DMO + afstemming met behoeftsteller/gebruiker	Januari 2021	
20	3 mnd	Staffing dossier (DMO/HDFC (VTI) + MinFin)	April 2021	
21	1 dag	Bekendmaken Voorlopige Gunningsbeslissing		
22	1 mnd	Alcatel termijn / Stand still periode (20 kalenderdagen)	Mei 2021	
23	1 dag	Contractondertekening ***	Juni 2021	
24	9 - 18 mnd (?)	Levertijd periode gecontracteerde leverancier	Juni / November 2022	

* periode hangt in hoge af van aantal aanbieders

** periode hangt in hoge af van uitkomst onderhandelingen

*** akkoord door externe opdrachtgever, alle landen?

Docnr 311

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Thu, 1 Oct 2020 17:19:50 +0200
To: "512e" DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512e mindef.nl>
Cc: "512e" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E @mindef.nl>;
"512E 512e" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E @mindef.nl>
Subject: presentaties Bidders Conference

Hoi 512E

Ik heb de draft presentaties voor Fixed Wing en Helikopters onder onderstaande link geparkeerd. Twee aparte documenten.

512I

Ik heb reeds een aantal slides aangepast maar zie dat de meeste slides vanuit Inkoop zullen worden aangepast.

@ 512E in het programma is een timeslot voor jou aangegeven om de organisatie en operaties van DCCG toe te lichten. Wil jij dit voorbereiden ?

Wordt vervolgd,

512E

Docnr 312

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Fri, 2 Oct 2020 09:58:02 +0200
To: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512e mindef.nl>
Subject: RE: 20201001 Orginele en actuale planning ARC DCCG

Dank 512E

Ik heb hem op de share gezet ter bespreking voor maandag.

512E

From: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl>
Sent: donderdag 1 oktober 2020 12:03
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E @mindef.nl>
Subject: RE: 20201001 Orginele en actuale planning ARC DCCG

Van: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E @mindef.nl>
Verzonden: donderdag 1 oktober 2020 09:54
Aan: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl>
Onderwerp: 20201001 Orginele en actuale planning ARC DCCG

Hoi 512E

Wil jij deze aanvullen ten behoeve van maandag.

512E

Planning - Aanbesteding Luchtverkenningcapaciteit CARIB

			Originele planning	Actuele planning
1		Ontvangen ATB inclusief VTB	Juli 2019	Juli 2019
3	1 mnd	Opstellen – rouleren Verwervingsplan	Juli 2019	Juli 2019
4	3 mnd	Opstellen Aanbestedingsdocumenten (Publicatie, Selectie en Gunningsleidraad incl. concept overeenkomst en fine-tuning PVE)	Oktober 2019	Oktober 2019
4a	5 dgn	Presentatie aan en afstemming met CARIB	September 2019	September 2019
6	1 dag	Publicatie Selectieleidraad via Negometrix	Oktober 2019	November 2019
7	2 mnd	Ontvangen reactie bedrijven + evaluatie*	December 2019	Januari 2020
8	1 dag	Bekendmaking (voorlopige) selectie beslissing	Januari 2020	Maart 2020
9	1 mnd	Alcatel termijn / Stand still periode (20 kalenderdagen)		
10	1 dag	Versturen Gunningsleidraad	Februari 2020	Okt 2020
11	2 dagen	Site survey HATO + Bidders days	Maart 2020	28 en 29 Okt 2020
12	4 mnd	Ontvangst en opening offertes	Juni 2020	Februari 2021
13	1 mnd *	Eerste evaluatie	Juli 2020	Maart 2021
14	2 mnd *	Onderhandelingsronde met alle aanbieders (sequentieel)	Augustus 2020	April 2021
15	1 mnd	Evaluatie r. 1	September 2020	Mei 2021
16	1 mnd	Vaststelling evt aangepaste aanbestedingsdocumenten, incl. afstemming met behoeftsteller/gebruiker **		Juni 2021
17	1 dag	Versturen evt. aangepaste concept-contract incl PoR	Oktober 2020	Juli 2021
18	2 mnd	Ontvangst en opening Final offertes	December 2020	September 2021
19	1 mnd	Evaluatie DMO + afstemming met behoeftsteller/gebruiker	Januari 2021	Oktober 2021
20	3 mnd	Staffing dossier (DMO/HDFC (VTI) + MinFin)	April 2021	November 2021
21	1 dag	Bekendmaken Voorlopige Gunningsbeslissing		
22	1 mnd	Alcatel termijn / Stand still periode (20 kalenderdagen)	Mei 2021	December 2021
23	1 dag	Contractondertekening ***	Juni 2021	Januari 2022
24	9 - 18 mnd (?)	Levertijd periode gecontracteerde leverancier	Juni / November 2022	2022 - 2023

* periode hangt in hoge af van aantal aanbieders

** periode/omvang hangt in hoge af van uitkomst onderhandelingen

*** akkoord door externe opdrachtgever, alle landen?

Docnr 317

From: "5.12E 5.12E 5.12E" DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Fri, 30 Oct 2020 15:30:57 +0200
To: "5.12E 5.12e" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <5.12E @mindef.nl>; "5.12E 5.12e" BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdLuOptr" <5.12E @mindef.nl>; "5.12e 5.12E" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <5.12E @mindef.nl>; "5.12e 5.12e" DMO/INKOOP/AIP/ILP" <5.12e mindef.nl>
Cc: "5.12e 5.12e" CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO" <5.12E @mindef.nl>
Subject: Re: Feedback en acties bidders conference ARC DCCG

Dank 5.12E

Die staat er inderdaad niet tussen en moeten we wel oppakken. Ik hoor graag jullie operationele visie en dan hakken we een knoop door.

5.12E

Van: "5.12E 5.12e" CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <5.12E @mindef.nl>

Datum: vrijdag 30 oktober 2020 om 07:51:26

Aan: "5.12E 5.12E 5.12E" DMO/PROJN/PROJN DIP" <5.12E @mindef.nl>; "5.12E 5.12E" BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdLuOptr" <5.12E @mindef.nl>; "5.12e 5.12E" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <5.12E @mindef.nl>; "5.12e 5.12E" DMO/INKOOP/AIP/ILP" <5.12e mindef.nl>

Cc: "5.12e 5.12e" CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO" <5.12E @mindef.nl>

Onderwerp: RE: Feedback en acties bidders conference ARC DCCG

Bon dia,

Inderdaad goede dagen gehad. Ik ga eea uitzoeken.

Waar we het nog wel over gehad hebben maar wat ik nu niet terugzie is de discussie over singel pilot. Moeten we die nog voeren?

Ik ben van mening dat als we hoge kwaliteit willen en flexibel inzetbaar, dus snel switchen naar SAR of naar GF achtervolging dit alleen kan met Multi Pilot. Het single pilot concept bij DHC is natuurlijk gebaseerd op een TACCO die vele PNF taken uitvoerd. Dit concept kent natuurlijk geen enkele civiele aanbieder.

Wat we gaan krijgen is dat aanbieders nu gaan proberen single pilot iets aan te bieden (dit is namelijk veel goedkoper) maar dit gaat ten koste van kwaliteit. Ik proefde zelfs bij sommige aanbieders dat ze niet single pilot gaan aanbieden omdat dit beneden hun standaard en veiligheidseisen komt te liggen. Dit geeft de andere aanbieders dan natuurlijk een financieel voordeel, terwijl het ons een operationeel nadeel geeft.

5.12E heb jij hier nog aanvullingen op? Wat was jouw gedachte?

GRT

5.12E

Van: 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PROJN DIP

Verzonden: vrijdag 30 oktober 2020 7:12

Aan: 5.12E 5.12e BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdLuOptr; 5.12e 5.12E DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90; 5.12e DMO/INKOOP/AIP/ILP; 5.12E 5.12e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO

CC: 5.12e 5.12e CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO

Onderwerp: Re: Feedback en acties bidders conference ARC DCCG

Hoi 5.12E

Hij staat inderdaad als wens en zal geen showstopper zijn. Echter is de argumentatie niet meer zo helder bij mij over de keren dat dit eventueel gebruikt zou kunnen worden. Hoe vaak schat jij per jaar en wat is dan de winst.

De overweegt landing met inspectie is ook een optie maar daar kan natuurlijk wel wat uitkomen. En dan heb je een ander probleem. Als er inderdaad echt stront aan de knikker is blijft dat wel de wijze van opereren.

512E

Van: "512E 512e BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdLuOptr" <512E @mindef.nl>

Datum: vrijdag 30 oktober 2020 om 03:40:52

Aan: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP" <512E @mindef.nl>, "512e

512E", "512E DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E @mindef.nl>, "512e

DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512e mindef.nl>, "512E 512e

CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E @mindef.nl>

Cc: "512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO" <512E @mindef.nl>

Onderwerp: RE: Feedback en acties bidders conference ARC DCCG

Goedemorgen.

Fijn om te horen dat de bidders day geslaagd en achter de rug is.

Wat de ontwikkelingen ook gaan worden op COVID gebied de komende maanden, deze hebben we alvast

BR

Ik zou hem dus niet als eis neerzetten maar als wens.

Groeten!

512E

Van: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E @mindef.nl>

Verzonden: donderdag 29 oktober 2020 20:15

Aan: 512e, 512E DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E @mindef.nl>; 512e

DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e @mindef.nl>; 512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO

<512E @mindef.nl>

CC: 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO <512E @mindef.nl>; 512E 512e

BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdLuOptr <512E @mindef.nl>

Onderwerp: Feedback en acties bidders conference ARC DCCG

Beste allen,

Dank voor de ondersteuning en bijdrage aan de bidders conference voor ARC DCCG. Voor mij waren deze dagen een succes en hebben we de partijen een goed inzicht gegeven in het proces, de inhoud en de verwachtingen. Ook met de vragen die gesteld zijn, zijn de partijen beter in staat om betere offertes te maken wat uiteindelijk zal resulteren in een betere aanbesteding en contract.

Een aantal vragen en acties die overblijven na deze dagen. Ik streef ernaar om de informatie die hieruit voortvloeit eind volgende week op Negometrix te publiceren zodat de providers dit tijdig mee kunnen nemen in hun afwegingen.

BR

512E

DR 5.12E

5.12E 5.12E

- Paragraph 2.3.2. van de PoR: aanpassen dat de aircrew will be briefed BY the JRCC. In feite dezelfde tekst als bij PoR helicopters. **Actie** 5.12E
- Paragraph 2.3.3. van de PoR: aanpassen dat de aircrew will be briefed BY the JRCC. In feite dezelfde

DR 5.12E

5.12E

5.12E

5.12E

5.12E

5.12E

5.12E

5.12E

5.12E

5.12E

Helicopters:

DR 5.12E

- Bekijken verwijzingen in PoR naar JAR OPS, FCL etc en aangeven juiste verwijzingen. **Actie** 5.12e

DR 5.12E 5.12E

5.12E

5.12E

5.12E

5.12E

5.12E

5.12E

DR 5.12E

Ben ik nog iets vergeten ?

Voor dinsdagmiddag onze tijd heb ik een telcon ingeschoten om de voortgang te bespreken.

5.12E

Docnr 318

From: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP"
Sent: Tue, 3 Nov 2020 13:22:17 +0200
To: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl>
Subject: RE: Feedback en acties bidders conference ARC DCCG

DR

From: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl>
Sent: dinsdag 3 november 2020 12:17
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E @mindef.nl>
Cc: 512e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E @mindef.nl>
Subject: RE: Feedback en acties bidders conference ARC DCCG

512E

DR

" • Paragraph 2.3.3. van de PoR (FIXED WING?): aanpassen dat de aircrew will be briefed BY the JRCC. In feite dezelfde tekst als bij PoR helicopters." Gearceerde door o.g.

Morgen check ik mijn deel.

Groet 512E

Van: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E @mindef.nl>
Verzonden: maandag 2 november 2020 12:14
Aan: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl>
CC: 512e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E @mindef.nl>
Onderwerp: FW: Feedback en acties bidders conference ARC DCCG

Hallo 512E

DR

Wil jij een nieuwe POR sturen of wil jij een document maken zoals: lees voor "" nu "". en dan een nieuwe PoR in ronde twee opsturen of pas als onderdeel van het contract ?

Geldt uiteraard niet alleen voor de JAR aanpassingen maar ook voor de andere zaken die deze week nog komen.

512E

From: 512e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E@mindef.nl>
Sent: maandag 2 november 2020 12:07
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Cc: 512e 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO <512E@mindef.nl>; 512E 512e
BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdLuOptr <512E@mindef.nl>; 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP
512e mindef.nl>; 512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E@mindef.nl>
Subject: RE: Feedback en acties bidders conference ARC DCCG

Goedemiddag 512E

- Bekijken verwijzingen in PoR naar JAR OPS, FCL etc en aangeven juiste verwijzingen. 512e

In de PoR FW heb ik de JAR verwijderd uit de woordenlijst. Hiernaar wordt nergens meer verwezen. De MAR-OPS staat er nu voor in de plaats en is voldoende duidelijk.

Voor de PoR RW heb ik ook de verwijzing naar de JAR verwijderd en daar waar nodig vervangen met Regulation 965/2012 en EASA Part-FCL. In de woordenlijst is FCL nu opgenomen.

Groet,

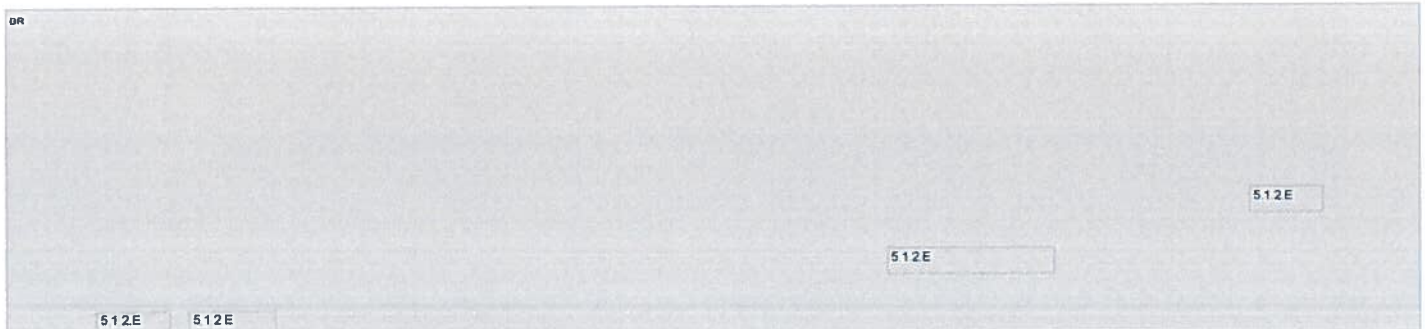
512e

From: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PROJN DIP <512E@mindef.nl>
Sent: donderdag 29 oktober 2020 20:15
To: 512e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E@mindef.nl>; 512e
512e >; 512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO
<512E@mindef.nl>
Cc: 512e 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/HATO <512E@mindef.nl>; 512E 512e
BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdLuOptr <512E@mindef.nl>
Subject: Feedback en acties bidders conference ARC DCCG

Beste allen,

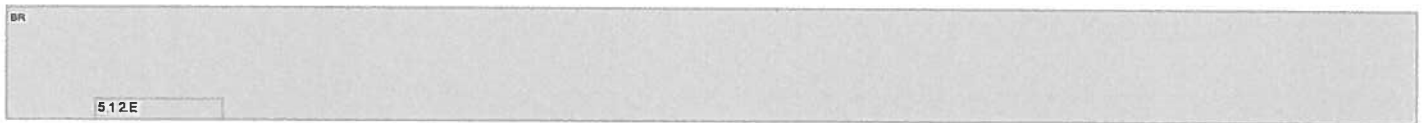
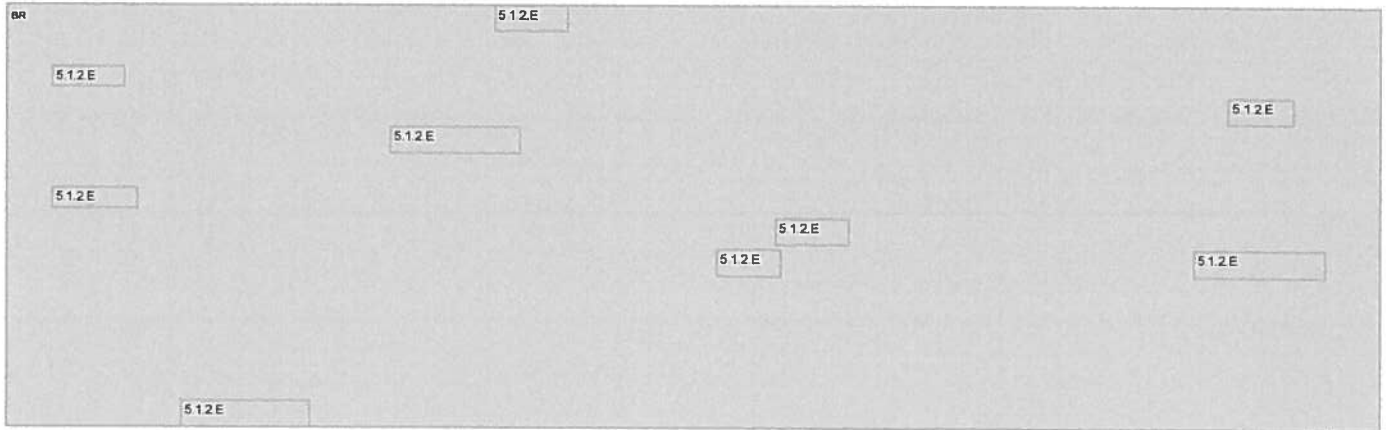
Dank voor de ondersteuning en bijdrage aan de bidders conference voor ARC DCCG. Voor mij waren deze dagen een succes en hebben we de partijen een goed inzicht gegeven in het proces, de inhoud en de verwachtingen. Ook met de vragen die gesteld zijn, zijn de partijen beter in staat om betere offertes te maken wat uiteindelijk zal resulteren in een betere aanbesteding en contract.

Een aantal vragen en acties die overblijven na deze dagen. Ik streef ernaar om de informatie die hieruit voortvloeit eind volgende week op Negometrix te publiceren zodat de providers dit tijdig mee kunnen nemen in hun afwegingen.

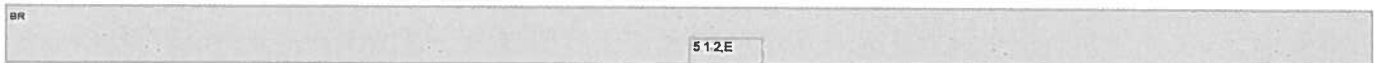
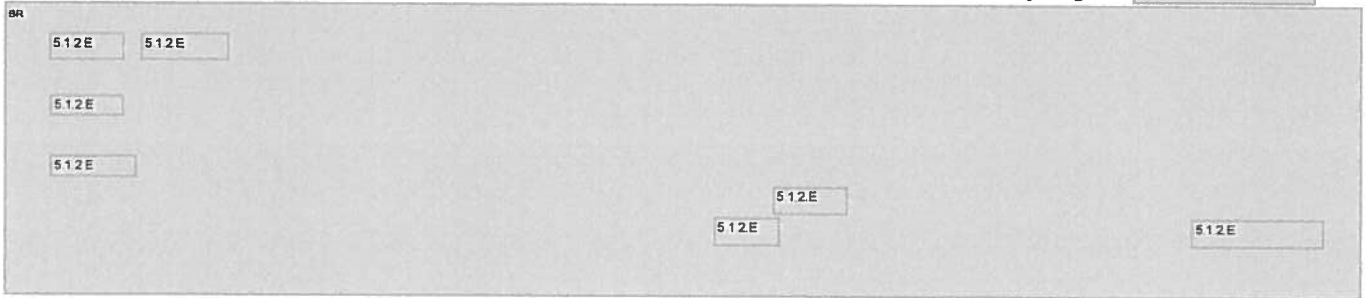


- Paragraaf 2.3.2. van de PoR: aanpassen dat de aircrew will be briefed BY the JRCC. In feite dezelfde tekst als bij PoR helicopters. **Actie** 512E

- Paragraph 2.3.3. van de PoR: aanpassen dat de aircrew will be briefed BY the JRCC. In feite dezelfde



- Bekijken verwijzingen in PoR naar JAR OPS, FCL etc en aangeven juiste verwijzingen.



Ben ik nog iets vergeten ?

Voor dinsdagmiddag onze tijd heb ik een telcon ingeschoten om de voortgang te bespreken.

512E

Docnr 319

From: "512E 512E 512E DMO/PROJN/PR VOZB"
Sent: Fri, 13 Nov 2020 12:25:54 +0200
To: "512e DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512e mindef.nl>; "512e 512E DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <512E @mindef.nl>; "512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO" <512E @mindef.nl>
Subject: Q to DMO 20 11 12 512e
Attachments: Q to DMO 20 11 12 512e

Hoi 512E

Ik heb mijn opmerkingen toegevoegd.

@ 512E zou jij specifiek naar vraag 14, 22, 26, 30 en 34 willen kijken.
@ 512e zou jij specifiek samen met 512E naar vraag 30 willen kijken.

Goed weekend,

512E

Questions and answers

Ser	Related Document	Document Ref	Question / Answer
BR			

8	POR	1.3. DCCG Helicopter Capability	If one helicopter is deployed outside the SAR cover area and the second helicopter is unavailable for tasking at HATO, what happens if there is a SAR event in the SAR area? How is performance judged?	A. Please refer to Art. 15 par. 2.

9	POR	1.3. DCCG Helicopter Capability	For operational planning and financial/cost forecasting purposes, the DMO is requested to provide, for the most recent 3-year period, details of the taskings for the DCCG helicopters by type of operation, the location of the task, duration and its distance from HATO, and where operations from airports other than HATO, the location(s) used and the missions flown by tasking type, distance and duration.
			A. opgave HATO + disclaimer PL " ..new situation ...?
10	POR	2.1. Tasks for the DCCG helicopter capability	How is tasking performance in support of Saba, Sint Martin and Sint Eustatius measured with respect to dispatch and mission reliability?
			A. Please refer to Art 15 par 2.
11	POR	2.2.2. Law enforcement tasks	How will the DMO indemnify the service provider against crew injury, death and damage to or loss of aircraft due to criminal actions including small arms fire or greater use of unlawful force?
			A. Nor the DMO or the State will indemnify the Service provider.
12	POR	2.4. Infrastructure Coastguard Airstation HATO	Do the buildings and offices to be provided to the service provider have controlled points of entry?

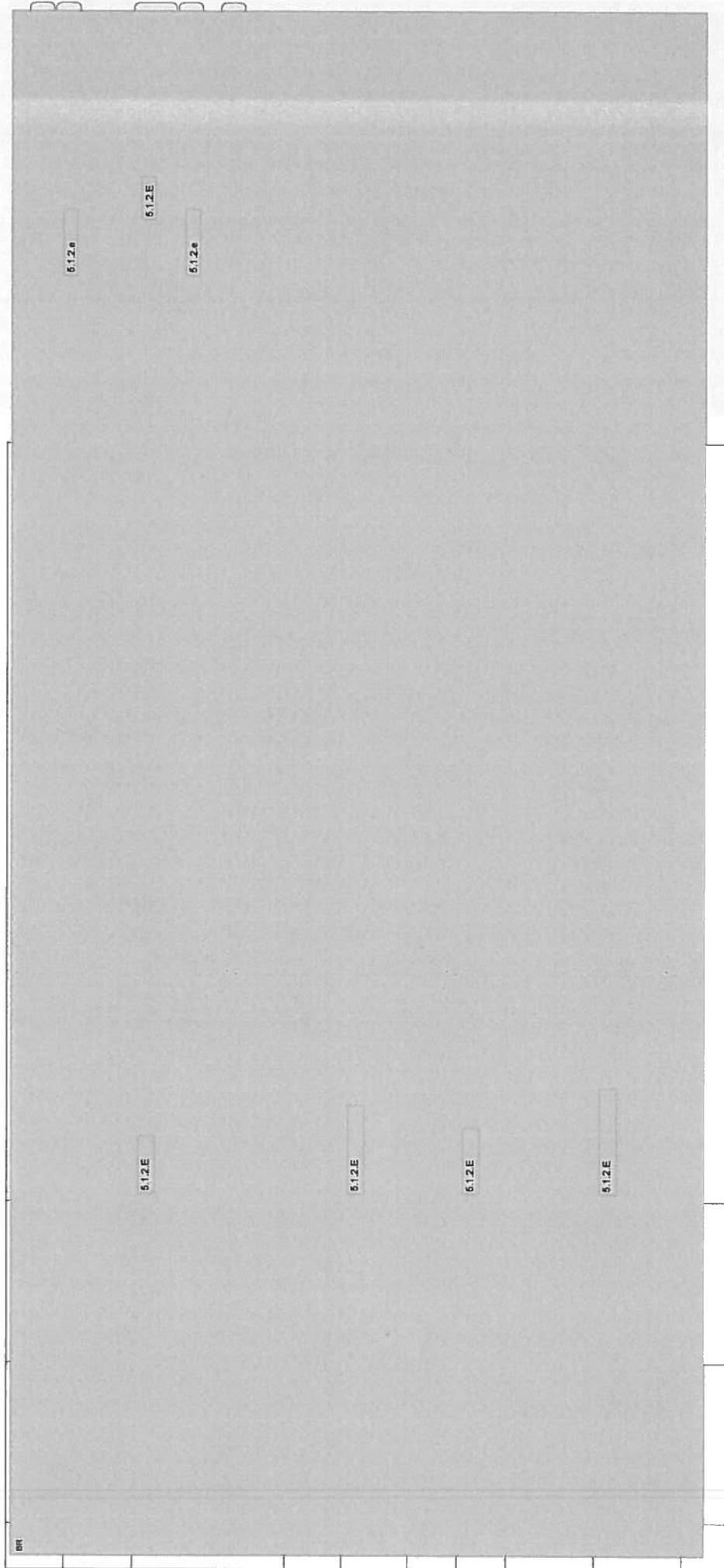
Commented [4.4.3]: Input HATO?

Commented [5.12.e]: Ik heb hier wat moeite mee om dit op tafel te leggen, omdat het ook niet geheel representatief is voor de nieuwe situatie en naar alle waarschijnlijkheid ook weer gaat schuiven ergens de komende tien jaar. Wat we hebben gegeven is de verhouding tussen SAR en Law Enforcement. Binnen Law Enforcement hebben we nu ook planned en unplanned gegeven. En incidenteel vliegen we van een andere basis. Dat is enkele malen voorgekomen gedurende de afgelopen 7 jaar van helikopter operaties en zal incidenteel blijven. Daarnaast betalen we alle extra materiele kosten van out of area operaties dus of het nu 10 of 20 keer is, zal voor de aanbesteding niet mogen uitmaken. Ik wil voorstellen om niet de gehele operatie bloot te leggen maar met deze algemene getallen te laten werken. Is hier naar gevraagd in het kader van KW NL ?

Commented [126]: 24/7 neem ik aan
Commented [5120]: yes

	A. yes	
--	--------	--

DR			512e
			512e
			512E
			512E
			512e



512E

512E

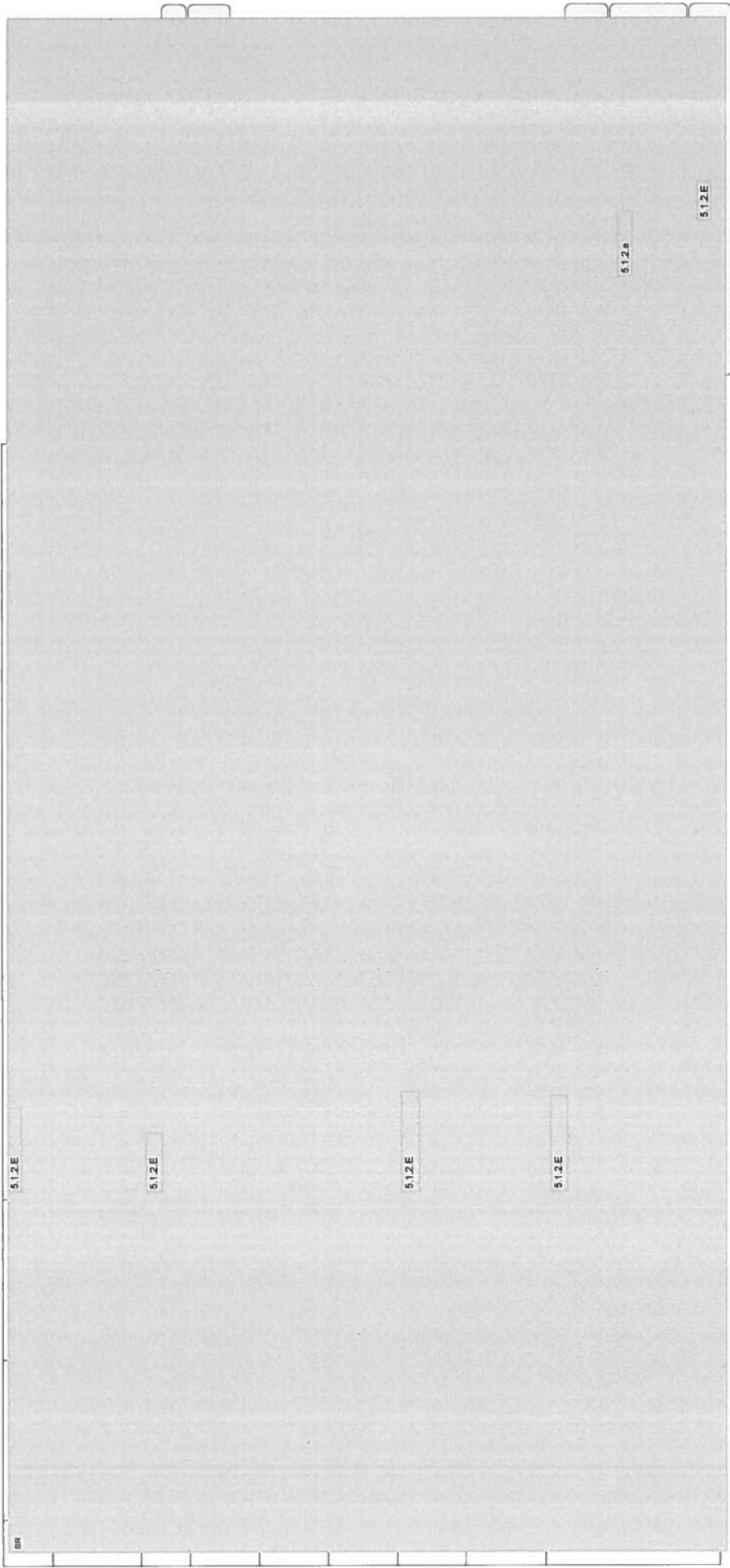
512E

512E

512E

512E

512E



5.12e

5.12e

100

5.12E

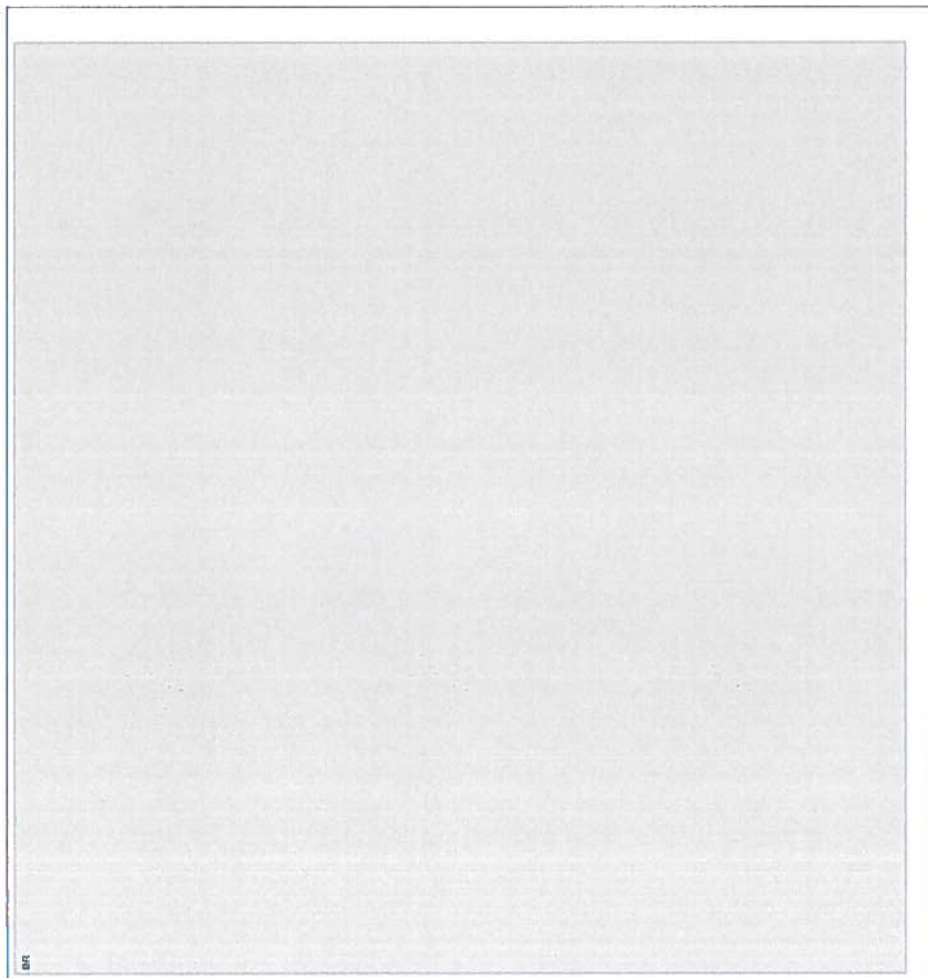
5.12e

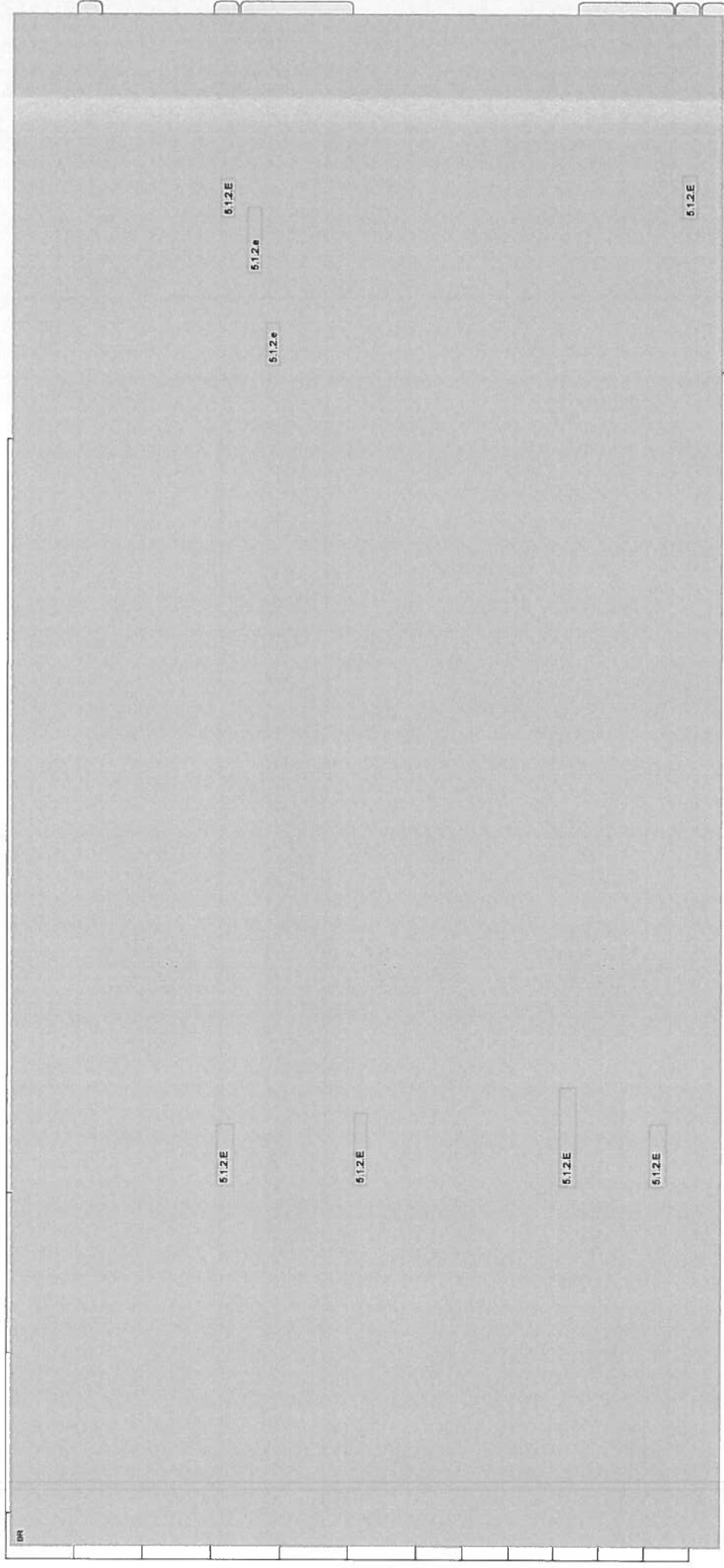
5.12E

5.12e

5.12E

5.12E





512E

512e

512e

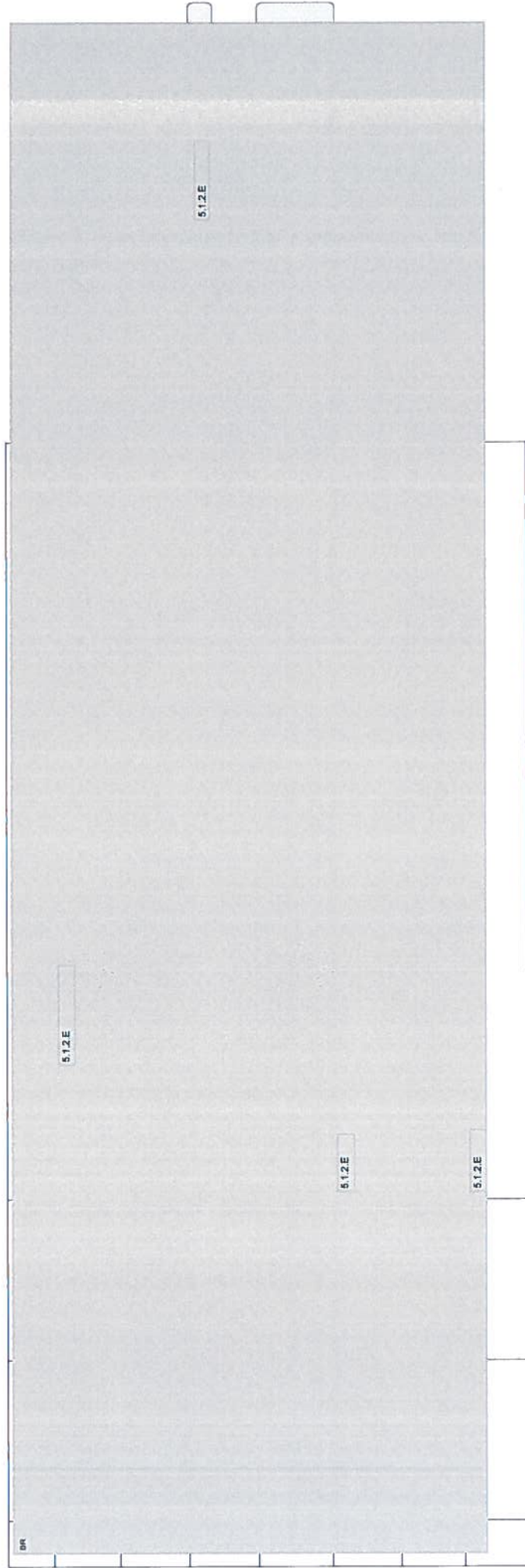
512E

512E

512E

512E

512E



Docnr 321

From: "512E 512E 512E" DMO/PROJN/PR vOZB"
Sent: Wed, 18 Nov 2020 09:54:45 +0200
To: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP" 512e mindef.nl>
Subject: RE: Q to DMO 20 11 12 PB

Straks even bellen ? ik ga om 1000 in overleg tot 1100.

Voor SAR missies de laatste drie jaar. Ik denk dat met mijn opmerking en toevoeging van datgeen 512E schrijft, wel een mooie informatie ontstaat voor de toekomstige operaties.

512E

From: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl>
Sent: dinsdag 17 november 2020 16:42
To: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PR vOZB <512E @mindef.nl>
Cc: 512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E @mindef.nl>; 512e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E @mindef.nl>
Subject: RE: Q to DMO 20 11 12 PB

512E

1. Mbt vraag 9 historisch overzicht SAR missies laatste 3 jaar.

Bij KW NLD aanbesteding is bijgevoegde opgave verstrekt.

Ik begrijp je terughoudendheid, echter meer inzicht dan alleen cijfers is wel redelijk.

2. Voor alle duidelijkheid, vragen zijn gesteld door een heli-aanbieder.
3. Deadline ronde 1 vragen is voorbij, morgen stuur ik je resterende vragen.
4. Ronde 2 (geen nieuwe onderwerpen) volgt na deadline van onze antw (7 dec.)

Groet 512E.

Van: 512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E @mindef.nl>
Verzonden: maandag 16 november 2020 21:34
Aan: 512e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E @mindef.nl>
CC: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl>; 512E 512E 512E DMO/PROJN/PR vOZB <512E @mindef.nl>
Onderwerp: RE: Q to DMO 20 11 12 PB

Ik ga hier morgen samen met 512e naar kijken.
Hopelijk daarna snel antwoord jullie kant op.

GRT

Van: 512e DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E @mindef.nl>
Verzonden: maandag 16 november 2020 04:56
Aan: 512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO <512E @mindef.nl>
CC: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl>; 512E 512E 512E DMO/PROJN/PR vOZB <512E @mindef.nl>
Onderwerp: RE: Q to DMO 20 11 12 PB

512E 512E

BR

Groet,

512e

From: 512E 512E 512E DMO/PROJN/PR vOZB <512E@mindef.nl>

Sent: vrijdag 13 november 2020 11:26

To: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl>; 512e
DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90 <512E@mindef.nl>; 512E 512e CZSK/PCZSK/KWCARIB/CDO
<512E@mindef.nl>

Subject: Q to DMO 20 11 12 PB

Hoi 512E

Ik heb mijn opmerkingen toegevoegd.

@ 512E zou jij specifiek naar vraag 14, 22, 26, 30 en 34 willen kijken.

@ 512e zou jij specifiek samen met 512E naar vraag 30 willen kijken.

Goed weekend,

512E

Docnr 322

From: "5.12E 5.12E 5.12E" DMO/PROJN/PR vOZB"
Sent: Thu, 26 Nov 2020 10:27:26 +0200
To: "5.12E" DMO/PROJN/DIP PROJN" <5.12E@mindef.nl>; "5.12E" DMO/INKOOP/AIP/ILP" 5.12E@mindef.nl"; "5.12E" DMO/INKOOP/AIP/ILP" 5.12E >
Cc: "5.12E" DMO/DWS&B/LUCHTVAART/RWA/NH-90" <5.12E@mindef.nl>
Subject: RE: SAR-tender

Goedemorgen,

Onderstaand de eisen mbt het onderwerp registratie en operationeel toezicht uit de PoR voor Fixed Wing Capability DCCG:

- The Service provider shall provide the DCCG Fixed Wing capability by using a number of dedicated Dutch (PH) registered aircraft and in an identical configuration of mission and safety equipment to provide a minimum of 2300 to a maximum of 2600 flight hours per year;
- The Service provider shall during the duration of the contract comply with the EASA requirements as laid down in Part-SPO (Specialised Operations) of Commission Regulation (EU) No 965/2012 and NLD MAROPS-1 (distributed separately) in addition thereto. Service provider shall be responsible for audits by an independent body (to be approved by the State) based on Part-SPO and NLD MAROPS-1 every two years and report the results to the State. The results of the audit shall be discussed with the State and be implemented by the Service provider;
- The Service provider shall be willing to operate "due regard" according regulations for state aircraft to execute covert operations with "navigation lights, ADSB and IFF off" in applicable areas;

Onderstaand de eisen mbt het onderwerp registratie en operationeel toezicht uit de PoR voor Helicopter Capability DCCG

- The Service provider shall provide the DCCG Helicopter capability by using a number of dedicated dual-piloted Dutch (PH) registered helicopters and in an identical configuration of mission and safety equipment to provide a minimum of 600 to a maximum of 750 flight hours per year
- The Service provider shall during the duration of the contract comply with the EASA requirements as laid down in Part-SPO (Specialised Operations) of Commission Regulation (EU) No 965/2012 and NLD MAROPS-1 (distributed separately) in addition thereto. Service provider shall be responsible for audits by an independent body (to be approved by the State) based on EASA Part-SPO and NLD MAROPS-1 every two years and report the results to the State. The results of the audit shall be discussed with the State and be implemented by the Service provider;

5.12E

From: 5.12E >
Sent: donderdag 26 november 2020 08:47
To: 5.12E DMO/INKOOP/AIP/ILP 5.12E@mindef.nl>; 5.12E DMO/INKOOP/AIP/ILP 5.12E >; 5.12E 5.12E 5.12E DMO/PROJN/PR vOZB <5.12E@mindef.nl>
Subject: RE: SAR-tender

Goedemorgen allen,

Wat mij betreft is er geen bezwaar om de delen van de PoR die betrekking hebben op wet- en regelgeving naar IL&T toe te sturen, dat is overigens tijdens het opstellen van PoR SARHC ook al gedaan. Het lijkt me handig al dit wordt gecombineerd met de informatie uit de projecten KWCARIB, als daar geen bezwaar tegen is. Die info ontvang ik dan graag van 5.12E of 5.12E

Verder zal ik 5.12E ook duidelijk maken in welk voortraject en betrokkenheid van welke partijen de PoR tot stand zijn gekomen en geaccordeerd door de Raad.

Ik vind trouwens de zinsnede "...is het voor ons niet mogelijk om op voorhand al voor de diverse potentiële aanbieders in te gaan op het in de toekomst toestaan van niet voldoen aan wet- en regelgeving." wat merkwaardig, het gaat toch juist om het op dit moment niet beschikbaar zijn van wet- en regelgeving? Zodra die beschikbaar is voor KW-achtige operaties dienen Service providers daar aan te voldoen.

Mvg,

512E

Van: 512E <512E@ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 25 november 2020 16:31

Aan: 512e DMO/PROJN/DIP PROJN 512e mindef.nl>

CC: 512e DMO/INKOOP/AIP/ILP 512e mindef.nl>; 512E DMO/INKOOP/AIP/ILP 512E >; 512E 512E 512E DMO/PROJN/PR VOZB <512E@mindef.nl>; 512E

BS/AL/DS/Dir. Plan./AfdMarOptr 512e @mindef.nl>

Onderwerp: RE: SAR-tender

Beste 512E

Dank voor je email.

Ik herken het belang van deze aanbesteding. En uiteraard is ILT graag bereid bij te dragen aan het vlot verlopen van een tender waar mogelijk. Echter, vanuit de rol van toezichthouder en vergunningverlener is het voor ons niet mogelijk om op voorhand al voor de diverse potentiële aanbieders in te gaan op het in de toekomst toestaan van niet voldoen aan wet- en regelgeving.

Dat gezegd hebbende wil ik met inhoudelijke specialisten kijken of we wel iets kunnen zeggen hierover. Ik zou dan geholpen zijn met wat er over dit thema is gedeeld in de aanbestedingsstukken en of er via DMO hier eerder over is gecorrespondeerd. Heb jij daar zicht op?

Alvast dank.

Met vriendelijke groet,

512E

512e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inspectie Leefomgeving en Transport
Directie Omgeving en Dienstverlening
Afdeling Netwerken
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

T: 512E

E: 512E @ilent.nl

Van: 512e @mindef.nl 512e >

Verzonden: woensdag 25 november 2020 13:13

Aan: 512E <512E@ILenT.nl>

CC: 512E mindef.nl; 512E @mindef.nl; 512E @mindef.nl; 512E @mindef.nl

Onderwerp: SAR-tender

Goedemiddag 512E

Ik heb van 512E de mails toegestuurd die hebben geleid tot onderstaande vragen. Namens de firma FB Heliservices is er met u contact gelegd in het kader van de NL SAR tender. Dat betreft het project voor de vervanging van de Search-and-Rescue (SAR)-helikopters voor de Kustwacht Nederland, één van de projecten

waar ik als projectleider samen met de inkoper verantwoordelijk voor ben. Ik zal dan ook antwoord geven op uw vragen.

BR

Met vriendelijke groet, _

512E

512E 512E

**Defensie Materieel Organisatie/Directie Materieellogistiek/Projecten
Ministerie van Defensie**

Kromhout Kazerne | Herculeslaan 1 | 3584 AB | Utrecht | gebouw K7, 1^e etage

| Postbus 90125 | 3509 BB | Utrecht

M 512E

512E@mindef.nl

www.defensie.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

