



TER BESLISSING

Aan

Minister

nota

Aanwijzing niet handhaven ten behoeve van Search and
Rescue helikopter operaties

Graag de informatie aan de EK en TK
opnemen in de andere kamerbrief over
niet-handhaven ILT in afwachting van de
nieuwe werk- en rusttijden regeling die ik
parallel heb afgedaan, dus één
gecombineerde brief.

Datum
11 oktober 2022
Afd. Luchtvaartveiligheid
Bijlage(n)
3

Beslistermijn
27 november 2022

Bijlage(n)
3

Aanleiding

Sinds 22 juni 2021 geldt de zogenaamde 'opt-in' in Europese regelgeving voor de Search and Rescue (SAR) helikopter operatie. Dat heeft tot gevolg dat de nieuwe operator, Bristow, die sinds 4 november 2022 de SAR operaties voor de Kustwacht uitvoert, moet voldoen aan de Europese vereisten voor helikopter operaties. Doordat tijdens SAR missies niet altijd aan alle vereisten voldaan kan worden, moet een aantal ontheffingen afgegeven worden.

De aanleiding voor dit voorstel is het feit dat de operationele vergunning voor Bristow pas 28 oktober afgegeven kon worden. Het bedrijf is na de gunning van het contract (eind vorig jaar) gestart met de voorbereidingen voor de vergunning tot vluchtuitvoering en heeft daar al zijn tijd en aandacht voor nodig gehad. Nu komt het moment dat in overleg met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de ontheffingen aangevraagd gaan worden. De SAR operatie is inmiddels gestart door Bristow en de ILT kan nu toezicht gaan houden op de operationele vergunning. Door het nog ontbreken van de benodigde ontheffingen, kan dit tot bevindingen leiden, waar de ILT op zou kunnen handhaven. Die situatie willen we voorkomen. Indien de ILT toezicht gaat houden op de operationele vergunning en hierop gaat handhaven, kunnen de SAR missies niet optimaal uitgevoerd worden. Met het nemen van bijgevoegd aanwijzingsbesluit wordt ervoor gezorgd dat de ILT niet handhavend optreedt op die punten waar de SAR operatie niet past binnen de geldende regelgeving (in dit geval Verordening (EU) No. 965/2012 die door de opt-in van toepassing is geworden).

Bristow heeft sinds 4 november de SAR werkzaamheden ten behoeve van de Kustwacht gestart en krijgt de tijd om de benodigde ontheffingen uit te werken en verder met de ILT af te stemmen. Vervolgens dienen deze afwijkingen van de Europese regelgeving nog voorgelegd te worden aan het Europees Agentschap voor de Veiligheid in de Luchtvaart (EASA). Na advies van EASA zal de Europese Commissie hierop besluiten.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om een aanwijzing (instructie) tot niet handhaven, volgens Aanwijzing 14 uit de Regeling vaststelling Aanwijzingen inzake de rijksinspecties, aan de ILT te geven voor die punten van de Europese regelgeving waarvan afgeweken zou kunnen moeten worden tijdens SAR missies, middels:

- Ondertekening van bijgevoegde brief aan de IG van de ILT met daarin de aanwijzing tot niet handhaven van de SAR missies;

- Ondertekening van bijgevoegde brieven waarmee de Eerste en Tweede Kamer geïnformeerd worden over deze specifieke aanwijzing, zie boven, info aan EK en TK combineren met de andere kamerbrief
- In te stemmen met bijgevoegde brief aan Bristow en deze door de directeur Luchtvaart te laten verzenden.

Datum
Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid
IENW/BSK 2022/265321

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Aan
Minister

Bijlage(n)
3

Kernpunten

In 2021 hebben we gekozen voor de opt-in in Europese regelgeving voor het reguleren van de SAR operatie. Dit was de meest snelle wijze om deze operaties te reguleren. Als alternatief is gekeken naar het ontwikkelen van nationale regelgeving. De grondslag daarvoor ontbreekt in de Wet Luchtvaart, waardoor de totstandkoming van nationale regels nog twee jaar duurt. Doordat SAR operaties mogelijk moeten afwijken van normale civiele operaties zijn ontheffingen nodig (het kan bijvoorbeeld voorkomen dat tijdens een reddingsmissie de piloot moet besluiten om nog een extra persoon te redden en daarna met minder dan de minimaal voorgeschreven brandstofvoorraad op de basis terug te keren; dit is onder de normale operationele regels niet toegestaan en zou ten behoeve van de SAR missies van een ontheffing moeten worden voorzien). Het afgeven van de operationele vergunning aan Bristow heeft meer tijd en inspanning gekost dan verwacht. De benodigde ontheffingen zijn nog niet aangevraagd door Bristow. Dit leidt ertoe dat Bristow sinds 4 november tijdens reddingsoperaties mogelijk niet in alle gevallen voldoet aan de vergunning-voorwaarden, omdat er nog geen ontheffingen zijn. Om te voorkomen dat hier direct op gehandhaafd wordt, zal een aanwijzing tot niet handhaven aan de ILT gegeven moeten worden.

Krachtenveld

Voor Bristow, als nieuwe operator sinds 4 november 2022 voor SAR operaties, is het van belang om te weten dat zij vooralsnog niet afgerekend worden op het niet voldoen aan de normale regels voor civiele operaties en het ontbreken van de benodigde ontheffingen ten behoeve van SAR missies.

De ILT krijgt de instructie om niet direct op de voorwaarden van de vergunning van Bristow te handhaven, op die punten waaraan tijdens SAR missies niet aan de vergunning voorwaarden kan worden voldaan. Om te borgen dat de vluchtuitvoering tijdens SAR missies en trainingsvluchten op een veilige manier plaats vindt, zijn in de bijlage bij de aanwijzing aan de ILT de artikelen beschreven en de wijze waarop daarmee omgegaan zou moeten worden.

Voor de Kustwacht is het van belang om te weten dat zij de beschikking kan hebben over de benodigde SAR helikopter capaciteit.

Met deze partijen is afgestemd over de aanwijzing tot niet handhaven.

Toelichting

In 2021 hebben we gekozen voor de opt-in in Europese regelgeving, waarbij de noodzaak ontstaat om een aantal ontheffingen af te geven. Deze ontheffingen moeten aan EASA voorgelegd worden, waarna de Europese Commissie op basis van het advies van EASA een besluit neemt om de exempties goed te keuren of af te wijzen. De toetsing door EASA zal maximaal drie maanden duren, de Commissie heeft daarna drie maanden voor het nemen van een besluit. Met de voorbereiding van de benodigde exempties zal de doorlooptijd vanaf nu naar verwachting nog een maand of tien zijn. Deze aanwijzing aan de ILT dient te lopen tot het moment dat alle ontheffingen goedgekeurd zijn door de Europese Commissie.

Politieke context

Tot op heden was er geen toezicht op de Search and Rescue operatie in Nederland. Door de opt-in is toepasselijke regelgeving gecreëerd, waardoor het houden van toezicht mogelijk wordt. Omdat deze regelgeving niet helemaal passend is voor de SAR operatie, zijn ontheffingen nodig.

Financiële/juridische overwegingen

Er zijn geen gevolgen voor de begroting voorzien.

Door de opt-in zijn de Europese regels voor helikopter operaties van toepassing verklaard op de SAR operaties in Nederland. Deze operaties zijn normaal gesproken uitgezonderd van de Europese regelgeving. Omdat tijdens SAR missies mogelijk afgeweken moet worden van de Europese regels voor helikopter operaties, zijn ontheffingen nodig. Om deze ontheffingen in de tijd te beperken, zal nationale regelgeving ontwikkeld worden. De wetswijziging die daarvoor nodig is, is inmiddels in gang gezet. Deze ontheffingen moeten wel Europees goedgekeurd worden. Hier zit nog een risico in, in die zin dat EASA de exempties/ontheffingen niet van een negatief advies voorziet en de Commissie de exempties niet goedkeurt, waardoor de opt-in voor SAR operaties niet in stand zou kunnen blijven. Dan moet er teruggevallen worden op nationale afspraken, vooruitlopend op de nationale regelgeving die als gevolg van de benodigde wetswijziging pas over ten minste twee jaar van kracht kan worden.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

Met deze aanwijzing zal Bristow de SAR operaties onder zijn vergunning tot vluchtuitvoering per 4 november uitvoeren, zonder dat zij direct afgerekend worden op het niet voldoen aan de vergunning-voorwaarden. Daarmee is de SAR operatie voorsnog gewaarborgd.

Communicatie

Bristow zal geïnformeerd worden over de aanwijzing tot niet handhaven op die artikelen uit de Europese regelgeving waar tijdens SAR missies niet aan voldaan kan worden. Bij Bristow wordt benadrukt dat de ontheffingen wel snel aangevraagd moeten worden.

Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven

In 2021 is ook gekeken naar een alternatief voor de opt-in. Dat alternatief is het opstellen van nationale regelgeving voor SAR operaties. Daarvoor ontbreekt op dit moment nog een aangrijpingspunt in de Wet Luchtvaart. Een wetswijziging daartoe is in de maak, maar dit zal nog ten minste twee jaar duren voordat deze in werking kan treden en er nationale regels voor SAR operaties kunnen gaan gelden.

In de situatie tot 4 november werden de SAR operaties door een Belgisch bedrijf met een Belgische vergunning tot vluchtuitvoering uitgevoerd. Er werd geen toezicht op de operatie gehouden. Deze situatie wilden we voorkomen bij de nieuwe operator, Bristow, die de SAR operatie sinds 4 november overgenomen heeft, vandaar de opt-in.

Zoals eerder aangegeven bestaat er geen aangrijpingspunt in de Wet Luchtvaart voor het maken van nationale regelgeving voor SAR operaties. Inmiddels is een wetswijziging in voorbereiding. Voorzien wordt dat begin 2025 nationale regelgeving van kracht kan worden en de opt-in en de exempties dan ingetrokken kunnen worden.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Datum

21 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/265321

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Aanwijzing niet handhaven SAR operaties	Brief aan de Inspecteur-generaal van de ILT, met daarin de aanwijzing om niet te handhaven van de operationele regels die in aanmerking komen voor een ontheffing t.b.v. de SAR operatie
2	Brief aan Eerste Kamer over aanwijzing aan ILT	Aanbieden aan Eerste Kamer van de brief aan de ILT m.b.t. het verzoek niet te handhaven
3	Brief aan Tweede Kamer over aanwijzing aan ILT	Aanbieden aan Tweede Kamer van de brief aan de ILT m.b.t. het verzoek niet te handhaven

Datum

21 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/265321

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

To: 5.1.2e - ILT 5.1.2e @ILenT.nl; 5.1.2e
ILT 5.1.2e @ILenT.nl; 5.1.2e ILT 5.1.2e @ILenT.nl
Cc: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl
From: 5.1.2e DGLM
Sent: Wed 11/9/2022 4:09:21 PM
Subject: Aanwijzing niet handhaven op SAR missies
Received: Wed 11/9/2022 4:09:00 PM
[Beslisnota aanwijzing SAR exempties v2.docx](#)
[Aanwijzing niet handhaven SAR operaties v2.docx](#)

5.1.2e

Vorige week hebben we met ILT overleg gehad over hoe we verder moeten met de SAR helikopter dienstverlening in Nederland en de regelgeving daaromtrent. De uitkomst is dat we de opt-in vooralsnog in stand houden, ook voor het operationele deel. Bristow zal aan Verordening (EU) No. 965/2012 moeten voldoen. Maar, omdat tijdens SAR missies de normale normen uit 965 mogelijk wel overschreden kunnen worden, willen we deze aanwijzing afgeven. Het zou wat vreemd worden als we een bedrijf contracteren om SAR missies uit te voeren en ze vervolgens aan de normale civiele normen gaan houden, waardoor de facto bepaalde SAR missies niet uitgevoerd kunnen worden. Vervolgens zullen een aantal exempties op 965 voor Bristow geformuleerd moeten worden, om de zaak helemaal netjes te regelen.

Deze aanwijzing is bedoeld om de periode totdat alle exempties afgegeven en goedgekeurd zijn te overbruggen.

Mijn vraag aan jullie is, heb je hier voldoende houvast aan? Heb ik compleet vreemde dingen in dit document opgenomen? Mist er iets?

Mogelijk dat jullie deze vragen niet willen beantwoorden en zeggen, laat maar komen die aanwijzing. Dan hoor ik dat graag. Indien je toch iets over de aanwijzing aan mij mee wil geven, dan graag!

Wel wil ik deze aanwijzing zo snel mogelijk de lijn in doen, dus ik stel het op prijs om op korte termijn een reactie te krijgen.

Groet,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
Directie Luchtvaart
Afdeling Luchtvaartveiligheid

5.1.2e

Nederland

5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

**NEDERLANDS LUCHTVAART
VEILIGHEIDSPROGRAMMA**



Van: 5.1.2e DGLM

Verzonden: donderdag 3 november 2022 13:59

Aan: 5.1.2e ILT <5.1.2e @ILenT.nl>

CC: 5.1.2e DGLM <5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e ILT <5.1.2e @ILenT.nl> 5.1.2e
5.1.2e ILT <5.1.2e @ilient.nl> 5.1.2e ILT <5.1.2e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Overleg SAR/Bristow - met ILT

5.1.2e

Dank voor de opmerkingen. Ik heb deze verwerkt. Tevens heb ik een bijlage geprobeerd te maken, met daarin de betreffende artikelen/elementen die van handhaving uitgezonderd zijn en die mogelijk voor een exemptie in aanmerking komen. Hierbij de aangepaste stukken.

Zouden jullie m.n. de bijlage willen bekijken en aangeven of dit afdoende is?

Ik ga deze nu in een rondzendmap stoppen en de lijn in doen.

Er zal ook nog een brief aan Bristow bij moeten, met daarin de bijlage met artikelen die uitgezonderd worden van handhaving. Daarbij zal de vraag aan Bristow zijn om daar geschikte alternatieven/procedures voor op te stellen.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e ILT <5.1.2e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 2 november 2022 19:30

Aan: 5.1.2e DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e DGLM <5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e ILT <5.1.2e @ILenT.nl> 5.1.2e
5.1.2e ILT <5.1.2e @ilient.nl> 5.1.2e ILT <5.1.2e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Overleg SAR/Bristow - met ILT

Beste 5.1.2e

Ik bedacht me na het verzenden van het document dat we één opmerking zijn vergeten. Die hebben we uitgebreid besproken. Dat is de opmerking dat in de aanwijzing naar onze mening een specificatie opgenomen zou moeten worden van de bepalingen uit de verschillende verordeningen (maar met name (EU) 965/2012) waarop deze betrekking heeft.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Luchtvaart Techniek en Luchtvaartuitgeregister
Afdeling Vergunningverlening rail en luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kingsfordweg 1 | 1043GN | Amsterdam
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e @ilent.nl

<http://www.ilent.nl>

Van 5.1.2e ILT

Verzonden: woensdag 2 november 2022 17:18

Aan 5.1.2e DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e ILT <5.1.2e @ILenT.nl> 5.1.2e
5.1.2e ILT <5.1.2e @ilent.nl> 5.1.2e ILT <5.1.2e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Overleg SAR/Bristow - met ILT

Beste 5.1.2e

Zoals zojuist besproken, hierbij de suggestie/opmerkingen voor zowel de aanbiedingsbrief als het aanwijzingsbesluit. Voor eventuele verduidelijking weet je ons te vinden. Het is aan jou uiteraard om de opmerkingen al dan niet over te nemen.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Luchtvaart Techniek en Luchtvaartuitgeregister
Afdeling Vergunningverlening rail en luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kingsfordweg 1 | 1043GN | Amsterdam
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e @ilent.nl

<http://www.ilent.nl>

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

Van 5.1.2e DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 1 november 2022 08:52

Aan 5.1.2e DGLM; 5.1.2e ILT; 5.1.2e ILT; 5.1.2e DGLM;
5.1.2e ILT 5.1.2e ILT

Onderwerp: Overleg SAR/Bristow - met ILT

Tijd: woensdag 2 november 2022 16:00-17:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: digitaal/webex

Namens 5.1.2e 5.1 5.1.2e

Met vriendelijk groet

5.1.2e

1/11

— De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. —

Wanneer het tijd is, kunt u hier deelnemen aan uw Rijksvideo Vergadering.

Vergaderingnummer (toegangscode)

Wachtwoord voor vergadering:

Deelnemen aan vergadering

Tik om deel te nemen vanaf een mobiel apparaat (alleen deelnemers)

Deelnemen via telefoon

Deelnemen via een videosysteem of -toepassing

U kunt ook 62.109.219.4 kiezen en uw vergaderingnummer invoeren.

Deelnemen met Microsoft Lync of Microsoft Skype voor Bedrijven

Kies

Als u een host bent, [klik dan hier](#) om hostgegevens weer te geven.

Hebt u hulp nodig? Ga naar <http://help.webex.com>



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Bristow Netherlands B.V.
T.a.v. 5.1.2e
Luchthavenweg 20
1786 PP DEN HELDER

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e
5.1.2e
T 5.1.2e
M 5.1.2e
F 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl

Datum 6 december 2022
Betreft Afwijken van civiele operationele regels tijdens SAR vluchten

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/265337

Bijlage(n)

1

Geachte 5.1.2e

Sinds 22 juni 2021 geldt de zogenaamde 'opt-in' in Europese regelgeving voor de Search and Rescue (SAR) helikopter operatie. Dat heeft tot gevolg dat u, als exploitant die vanaf 4 november 2022 de SAR operaties voor de Kustwacht uitvoert, moet voldoen aan de Europese vereisten voor luchtvaartoperaties.

Doordat tijdens SAR missies en trainingsvluchten voor SAR niet altijd aan alle vereisten van deze Verordening (EU) No. 965/2012 voldaan kan worden, zullen nog een aantal ontheffingen (exempties) afgegeven moeten worden. De aanvraag van deze ontheffingen en de beoordeling en afgifte door de ILT is nog niet gereed. Tijdens het uitvoeren van SAR missies en trainingsvluchten zult u mogelijk afwijken van de vergunning-voorwaarden, zonder dat daarvoor een ontheffing afgegeven is. Om te voorkomen dat u daar direct op afgerekend wordt, is de ILT gevraagd om tijdens SAR missies en trainingsvluchten niet te handhaven op die artikelen waarvoor een ontheffing aangevraagd gaat worden. Deze aanwijzing geldt vanaf het moment van starten van uw operatie, totdat alle exempties goedgekeurd zijn.

Om te borgen dat de vluchtuitvoering tijdens SAR missies en trainingsvluchten op een veilige manier plaats vindt, is als bijlage bij de aanwijzing aan de ILT een beschrijving opgenomen van de artikelen waarvan afgeweken zou kunnen worden en de wijze waarop daarmee omgegaan zou moeten worden. Bij deze artikelen wordt tevens aangegeven waar de ILT wel naar kan kijken. Dat betreft de procedures die u vastgelegd heeft voor het uitvoeren van de SAR operatie. Deze bijlage uit de aanwijzing aan de ILT heb ik bij deze brief gevoegd.

Deze situatie, waarbij u tijdens SAR missies en trainingsvluchten af moet wijken van de vereisten die aan uw vergunning tot vluchtuitvoering zijn verbonden, dient zo kort mogelijk te bestaan. Deze afwijkingen zullen in de benodigde ontheffingen omgezet moeten worden. De situatie, waarbij de ILT verzocht is niet handhavend op te treden op deze punten, dient zo kort mogelijk te duren. Zodra de ontheffingen verstrekt zijn, is er weer een goede basis om toezicht te houden op de SAR operatie. Daarom wordt u verzocht met de grootst mogelijke spoed de benodigde ontheffingen bij de ILT aan te vragen, zodat deze afgegeven en

beoordeeld kunnen worden. Daarmee zal de SAR operatie met een beter kader uitgevoerd kunnen worden.

Hoogachtend

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,

5.1.2e

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Datum
17 november 2022

Ons kenmerk
IFNW/BSK-2022/265337

Bijlage: artikelen die betrokken zijn bij de instructie om niet te handhaven op SAR missies.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Prestatievereisten voor helikopters (Verordening (EU) 965/2012, CAT.POL.H)

Datum
17 november 2022

De noodzaak wordt erkend om al het redelijke te doen om de periode tot een minimum te beperken waarin er gevaar zou bestaan voor de inzittenden van de helikopter en/of personen aan de oppervlakte in het geval van een motorstoring:

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/265337

Tijdens een operationele SAR vlucht

- Het uitvoeren van operaties van/naar een helihaven bij een ziekenhuis die zich in een vijandige agglomeratie bevindt, moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de prestatieklasse 1-normen die zijn vastgelegd in Bijlage IV 'Deel-CAT';
- Het uitvoeren van operaties naar/van een SAR locatie die zich in een vijandige/niet-vijandige omgeving bevindt, dienen, voor zover mogelijk, te worden uitgevoerd in overeenstemming met de prestatieklasse 2-normen die zijn vastgelegd in Bijlage IV 'Deel-CAT'. Operaties in prestatieklasse 2 zonder gewaarborgd vermogen om een veilige noodlanding te maken zijn toegestaan op het oordeel van de gezagvoerder dat het luchtvaartrisico voor derden, de bemanning en de helikopter zodanig is dat dit in verhouding staat tot de uit te voeren taak.
- Het gebied waar de SAR missie uitgevoerd wordt moet groot genoeg zijn om voldoende afstand te kunnen houden tot alle obstakels. Voor nachtoperaties moet het terrein verlicht zijn (vanaf de grond of vanuit de helikopter) om het terrein en eventuele obstakels te kunnen identificeren.
- Indien van toepassing dienen gelijkwaardige procedures te worden vastgelegd voor nachtzicht- en beeldvormingsapparatuur (NVIS).
- De SAR vlucht wordt uitgevoerd met een massa die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de betreffende SAR missie.

Tijdens SAR trainingsvluchten (Verordening (EU) 965/2012, CAT.POL.H en Subdeel FC, ORO.FC en Subdeel TC, ORO.TC), teneinde realistische trainingsvluchten uit te kunnen voeren en SAR-passagiers te kunnen vervoeren tijdens SAR-vluchten, zoals vereist voor de taak

- Het uitvoeren van trainingsvluchten van/naar een helihaven bij een ziekenhuis die zich in een vijandige omgeving bevindt, moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de prestatieklasse 1-normen die zijn vastgelegd in Bijlage IV 'Deel-CAT';
- Het uitvoeren van trainingsvluchten naar/van een SAR locatie die zich in een vijandige omgeving bevindt, dienen, voor zover mogelijk, te worden uitgevoerd in overeenstemming met de prestatieklasse 2-normen die zijn vastgelegd in Bijlage IV 'Deel-CAT'. Operaties in prestatieklasse 2 zonder gewaarborgd vermogen om een veilige noodlanding te maken zijn alleen toegestaan:
 - a) Gedurende korte periodes tijdens start en landing.
 - b) Gebaseerd op de toepasselijke procedures van de exploitant, die aanvaardbaar moeten zijn voor de autoriteit (ILT) om de tijd dat een dergelijke operatie uitgevoerd wordt tot een minimum te beperken en tegelijkertijd een realistische training mogelijk te maken.
 - c) Onder voorbehoud van een risicobeoordeling door de exploitant.

Opmerking: Behalve voor SAR-operaties op een SAR-operatielocatie, inclusief helikoptertakeloperaties, moet de SAR-trainingsbemanning ervoor zorgen dat de

helikopter in staat is een kritieke motorstoring te doorstaan met de resterende motor(en) op de juiste vermogensinstelling zonder gevaar voor de perso(o)n(en) of vracht die getakeld wordt, derden of gebouwen/eigendommen op de grond

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Datum
17 november 2022

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/265337

- Het gebied waar de SAR trainingsvlucht uitgevoerd wordt moet groot genoeg zijn om voldoende afstand te kunnen houden tot alle obstakels. Voor nachtoperaties moet het terrein verlicht zijn (vanaf de grond of vanuit de helikopter) om het terrein en eventuele obstakels te kunnen identificeren.
- Indien van toepassing dienen gelijkwaardige procedures te worden vastgelegd voor nachtzicht- en beeldvormingsapparatuur (NVIS).
- SAR trainingsvluchten worden uitgevoerd met een massa die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de betreffende SAR trainingsvlucht.

Operationele procedures (Verordening (EU) 965/2012, CAT.OP.MPA).

De volgende artikelen uit CAT.OP.MPA zijn betrokken binnen deze instructie:

- CAT.OP.MPA.110 Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein
 - CAT.OP.MPA.125 Instrumentvertrek- en naderingsprocedures
 - CAT.OP.MPA.145 Vaststelling van minimumvlieghoogten
- De exploitant specificeert de minima die van toepassing zijn op operationele SAR-vluchten en trainingsvluchten. De nauwkeurigheid van de navigatie moet in overeenstemming zijn met de luchtruimvereisten. Planningsminima voor Instrument Flight Rules (IFR)-vluchten en vluchten die worden uitgevoerd in instrument-meteorologische omstandigheden (IMC) worden uitgevoerd in overeenstemming met door de exploitant gedefinieerde minima voor SAR operaties. Offshore en-route vluchten beneden de IFR-minimumhoogte moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de procedures die door de exploitant voor SAR missies zijn gedefinieerd. De gezagvoerder heeft de beslissingsbevoegdheid om af te wijken. Dit is alleen toegestaan als de exploitant procedures heeft gepubliceerd ten behoeve van SAR operaties en deze geschikt zijn voor de SAR-taak en -omgeving. De procedures zijn afhankelijk van de status van de uitrusting van het luchtvaartuig, de status van periodieke training van de SAR-bemanning en de urgentie van de taak.
- CAT.OP.MPA.150 Brandstofbeleid: de exploitant zal een brandstofbeleid voor SAR operaties opstellen en dit voorleggen aan de ILT ter goedkeuring
 - CAT.OP.MPA.165 Passagiersstoelen en CAT.OP.MPA.225 Zitplaatsen, veiligheidsgordels en bevestigingssystemen: de exploitant zal procedures opstellen om ervoor te zorgen dat, wanneer dit redelijkerwijs mogelijk is, alle bemanningsleden en SAR-passagiers in een goedgekeurde stoel of op een brancard te plaatsen en daarbij gebruik te maken van de daartoe aangewezen veiligheidsgordels en bevestigingssystemen. Indien dit niet mogelijk is, stelt de exploitant een alternatieve procedure vast die aanvaardbaar is voor de autoriteit (ILT).
 - CAT.OP.MPA.170 en SPA.HHO.135 Voorlichting van (HHO) passagiers: de exploitant zal procedures vaststellen om zeker te stellen dat, waar mogelijk, alle passagiers adequaat voorgelicht worden voor de vlucht

Offshore-helikopteroperaties (Verordening (EU) 965/2012, deel SPA, subdeel K, SPA.HOFO)

De volgende artikelen uit SPA.HOFO zijn betrokken in deze instructie:

- SPA.HOFO.125 Naderingen met radar aan boord (airborne radar approaches, ARA's) voor offshore locaties — Commerciële luchtvervoersactiviteiten
- SPA.HOFO.130 Weersomstandigheden
- SPA.HOFO.135 Grenswaarden met betrekking tot de wind voor offshore-locaties
- SPA.HOFO.140 Prestatievoorschriften voor offshore-locaties

De exploitant kan van deze artikelen afwijken, mits de exploitant hier specifieke procedures voor heeft opgesteld ten behoeve van het uitvoeren van SAR vluchten.

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Datum

17 november 2022

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/265337

Gevaarlijke goederen (Verordening (EU) No. 965/2012, CAT.GEN.MPA.200):

In afwijking van dit artikel zal de exploitant procedures vaststellen voor het meevoeren van gevaarlijke goederen die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van SAR missies en trainingsvluchten. De exploitant zorgt zo spoedig mogelijk voor de juiste vergunning voor het meevoeren van betreffende gevaarlijke goederen.

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

T.a.v. 5.1.2e

Postbus 20904

2500 EX Den Haag

ILT

Vergunningverlening rail en
luchtvaart
Luchtvaart techniek en
operaties

Amsterdam
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

M 5.1.2e

F 5.1.2e

5.1.2e @ILT.nl

Datum 8 september 2022
Betreft Audit toekomstige SAR operator

Ons kenmerk
ILT-2022/44518

Geachte 5.1.2e

Eerder heb ik u geïnformeerd over de voortgang in de vergunningverlening voor de SAR operatie en het risico op vertraging (ons kenmerk: ILT-2022/35491). Inmiddels zijn uw en mijn mensen in overleg om de risico's en de mogelijke gevolgen ervan te beperken. Hierbij breng ik u graag op de hoogte van recente ontwikkelingen in de vergunningverlening.

Begin september vond er een meerdaagse audit plaats bij Bristow/SAR-operations voor de beoordeling van de aanvraag van het AOC. De audit op dag 1 is positief verlopen. Echter is halverwege de tweede auditdag besloten om de audit af te breken. De auditoren troffen een aantal bevindingen/onvolkomenheden aan die zij interpreteren als symptomen van een bovenliggend structureel probleem. Voor aanvullende informatie over de aard van de bevindingen verwijs ik u naar het bijgevoegde rapport 22.00037986. We wachten nu af wat de reactie van Bristow is op het auditrapport. Als Bristow persisteert in haar opvatting dat dit isolated cases zijn, en geen structurele verbeteringen doorvoert, gaan we met Bristow op directieniveau een bestuurlijk gesprek aan.

Naar aanleiding van het auditrapport, dat heden is verstuurd naar Bristow, ben ik bevestigd in de zorg die ik heb, dat afgifte van de AOC onder druk staat en niet tijdig kan plaatsvinden. Doel van spoedige afgifte van het AOC is Bristow in staat te stellen tijdig trainingsvluchten uit te voeren gericht op de start van de SAR exploitatie op 4 november. Dit komt verder onder druk te staan wanneer de bevindingen niet als reëel probleem worden opgepakt.

Bovenstaande maakt de voorzetting van de gesprekken die ILT en DGLM hebben, zoals genoemd in de eerste paragraaf, noodzakelijk.

Ik zal u op de hoogte houden van de voortgang.

Met vriendelijke groet

ILT
Vergunningverlening rail en
luchtvaart
Luchtvaart techniek en
operaties

Datum
8 september 2022

Ons kenmerk
ILT-2022/44518

5.1.2e

To: 5.1.2e @easa.europa.eu 5.1.2e @easa.europa.eu;
5.1.2e @easa.europa.eu 5.1.2e @easa.europa.eu; 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e
5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl
Cc: 5.1.2e - ILT 5.1.2e @ILenT.nl; 5.1.2e ILT 5.1.2e @ILenT.nl
From: 5.1.2e - ILT
Sent: Wed 7/6/2022 3:39:46 PM
Subject: confidential: SAR exemptions
Received: Wed 7/6/2022 3:40:09 PM
[220201 NLDS-AOC-SAS-1-Exemptions.docx](#)

Dear all,
For our meeting tomorrow I am sending you the list of exemptions which the applicant has deemed required for SAR operations.
This is still a working document but the list on page 4 and 5 might serve as a reference tomorrow. Please treat this information
confidentially.
Kind regards,

5.1.2e

.....
Luchtvaart techniek en operaties
Afdeling Vergunningverlening rail en luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kingsfordweg 1 | 1043GN | Amsterdam
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
.....

T 5.1.2e
M 5.1.2e
5.1.2e @ilent.nl
www.ilent.nl
.....

To: [5.1.2e] DGLM [5.1.2e] @minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] [5.1.2e] HBJZ [5.1.2e] @minienw.nl]
From: [5.1.2e] HBJZ
Sent: Tue 10/18/2022 3:32:26 PM
Subject: FW: Aanwijzing tot niet handhaven SAR operaties
Received: Tue 10/18/2022 3:32:28 PM
[Beslisnota aanwijzing SAR exempties \[5.1.2e\].docx](#)

Hoi [5.1.2e],
Nog even dit. Ik ga ervan uit dat [5.1.2e] ivm de medeparafering een Recordactie krijgt met de stukken? Ik heb al even kort geïnformeerd wat er speelt.

Gr.
[5.1.2e]
Van: [5.1.2e] - HBJZ
Verzonden: dinsdag 18 oktober 2022 13:12
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] [5.1.2e] - HBJZ
<[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanwijzing tot niet handhaven SAR operaties

Hoi [5.1.2e], helder. Zie ultrakleine aanpassing ingevoegde stukje in paragraaf Voorgaande ontwikkelingen over SAR-operaties Belgisch bedrijf etc.
Behoorlijk veel exemptions nodig overigens. Zou toch wel vreemd zijn als die de verzoeken daartoe worden afgewezen, terwijl de EC de opt-in mogelijkheid geeft voor dit soort operaties. Grote kans natuurlijk dat opt-inners niet aan alle EU voorwaarden zullen voldoen. Dan is die opt-in in dit geval bijna een beetje een wassen neus. Althans voor NL. Of hadden we bij regelen opt in al helder dat niet aan alle EU eisen voldaan zou kunnen worden?
Hoe dan ook kunnen we nu niet anders dan nu wordt voorgesteld aan M.

Gr.
[5.1.2e]
Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 18 oktober 2022 10:25
Aan: [5.1.2e] HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] [5.1.2e] - HBJZ
<[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanwijzing tot niet handhaven SAR operaties

[5.1.2e]
Dank voor je correcties en vragen. Hierbij de opmerkingen beantwoord. Wat betreft de duur van de aanwijzing: ILT is het ermee eens dat deze loopt totdat de exempties volledig goedgekeurd zijn.
Als het niet lukt met de exempties, dan hebben we een andere situatie; ILT heeft eerder al voorgesteld om in plaats van de opt-in een soort overeenkomst met Bristow aan te gaan, voor de tijd dat de nationale regelgeving nog niet gereed is; dat kunnen we toepassen als we gedwongen worden de opt-in in te trekken als de exempties niet goedgekeurd worden.
Parallel ga ik aan de slag met het ontwikkelen van nationale regels, maar daarvoor hebben we de wijziging van de wet luchtvaart nodig, die jij in voorbereiding hebt. Moeten we daar nog wat aan doen?

Groet,
[5.1.2e]
Van: [5.1.2e] HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: maandag 17 oktober 2022 16:44
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] [5.1.2e] - HBJZ
<[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanwijzing tot niet handhaven SAR operaties

Hoi [5.1.2e],
Ik heb de concepten doorgelezen. Zie enkele vragen (ook voor mijn begrip) in de twee concepten. Er is bij nog ontbreken van exemptions geen andere optie dan deze aanwijzing aan de ILT. M (en ILT) zal wel de periode van aanwijzing wel zo kort mogelijk willen houden, dus wellicht een speedprocedure bij EASA/EC voor behandeling en acceptatie vd door Bristow aangevraagde exemptions.
Een punt is wel dat stel dat de benodigde exemptions niet worden verleend, hoe dan verder SAR operaties moeten worden uitgevoerd. Er is geen nationale regelgeving voor (uitvoeren en) handhaven van dergelijke operaties. Operaties kunnen strikt genomen wel maar dan zonder toezicht (ILT) want geen regelgeving nog daarvoor. M zal over die situatie dan ook een besluit moeten nemen. Misschien daarop niet vooruitlopen, je hebt het al wel gemeld in de beslisnota (al is het wel een beetje verdekt). Zaak dus om asap helderheid te krijgen omtrent de exemptions.
Even voor nu dit.
Laat maar weten of je nog vragen of andere punten hebt om door te nemen.

Gr.
[5.1.2e]
Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: maandag 17 oktober 2022 15:51
Aan: [5.1.2e] [5.1.2e] HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Aanwijzing tot niet handhaven SAR operaties

5.1.2e

We hebben het er al eens eerder over gehad, de uitwerking van het opt-in besluit voor de Kustwacht operaties. Hierbij mijn vraag om advies van jouw kant over bijgevoegde stukken.

Zoals je weet hebben we een opt-in van de Europese regelgeving gedaan voor de Kustwacht operaties. Voor de Search and Rescue helikopter operaties geldt EU 965/2012 en moet het bedrijf, in dit geval Bristow, een AOC aanvragen. Daar wordt aan gewerkt en waarschijnlijk is deze AOC wel rond voor de start van de operatie op 4 november.

Echter, de 'gewone' regels uit 965/2012 zijn niet allemaal geschikt voor de SAR operatie. De verwachting is dat Bristow een aantal ontheffingen aan moet vragen, omdat ze tijdens SAR missies niet volledig aan de AOC regels zullen kunnen voldoen. Deze ontheffingen, of exempties, moeten aan EASA voorgelegd worden en goedgekeurd worden. Dit is nog niet gebeurd en zal nog een aantal maanden gaan duren.

De situatie doet zich nu voor dat Bristow de operatie uit gaat voeren, tijdens een SAR missie de normale regels zal overschrijden en de ILT toezicht gaat houden en de regels gaat handhaven. Dan zou Bristow 'bestraft' kunnen worden voor het uitvoeren van SAR missies, omdat die elementen nog niet van een ontheffing zijn voorzien. De ILT vraagt om een aanwijzing om niet te handhaven op die punten.

Hierbij een beslisnota voor de minister en de aanwijzing om niet te handhaven. Zou jij hiernaar willen kijken en mij van eventueel commentaar kunnen voorzien?

Bij voorbaat dank,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem

Directie Luchtvaart

Afdeling Luchtvaartveiligheid

5.1.2e

Nederland

5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

**NEDERLANDS LUCHTVAART
VEILIGHEIDSPROGRAMMA**



To: [redacted] 5.1.2e - ILT [redacted] 5.1.2e @ILenT.nl]
Cc: [redacted] 5.1.2e - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]
From: [redacted] 5.1.2e - DGLM
Sent: Tue 9/6/2022 5:33:19 PM
Subject: FW: Bespreken SAR Opties nav brief ILT
Received: Tue 9/6/2022 5:33:21 PM
[Gespreksverslag DGLM ILT 1 augustus met opm \[redacted\] 5.1.2e en \[redacted\] 5.1.2e locx](#)

Hallo [redacted] 5.1.2e

Naar aanleiding van ons gesprek hierbij de stavaza rondom SAR.

Laatste mail hierover is vanuit DGLM richting de collega's van de ILT [redacted] 5.1.2e jou nog eea in de lijn bespreken lees ik.

Omdat we ook niet te lang willen wachten op antwoord wordt de afspraak met EASA deze week wel gemaakt. Misschien heeft het er ook wel mee te maken dat [redacted] 5.1.2e even afwezig is....

Grt

[redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1.2e - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 6 september 2022 18:04

Aan: [redacted] 5.1.2e - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Bespreken SAR Opties nav brief ILT

Hierbij de laatste stand van zaken en het overleg wat we hebben gehad.

[redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 4 augustus 2022 08:59

Aan: [redacted] 5.1.2e - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e - ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>;

[redacted] 5.1.2e - ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>; [redacted] 5.1.2e - ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>; [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>; [redacted] 5.1.2e DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

CC: [redacted] 5.1.2e ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>; [redacted] 5.1.2e ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl> [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e LT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Bespreken SAR Opties nav brief ILT

Ik heb nog een opmerking.

Groet,

[redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1.2e - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 3 augustus 2022 20:48

Aan: [redacted] 5.1.2e ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>; [redacted] 5.1.2e - ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>; [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>; [redacted] 5.1.2e - ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl> [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e - DGLM

<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

CC: [redacted] 5.1.2e ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>; [redacted] 5.1.2e - ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl> [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Bespreken SAR Opties nav brief ILT

[redacted] 5.1.2e

Hierbij mijn aanvullingen.

Groet,

[redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1.2e ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 3 augustus 2022 13:45

Aan: [redacted] 5.1.2e ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl> [redacted] 5.1.2e - ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>; [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>; [redacted] 5.1.2e - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e

DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

CC: [redacted] 5.1.2e - ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>; [redacted] 5.1.2e - ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl> [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Bespreken SAR Opties nav brief ILT

Allen,

Hierbij het concept gespreksverslag. [redacted] 5.1.2e heeft er al even naar gekeken. Nog 2 vragen in rood.

Tav hoe nu verder bespreek [redacted] 5.1.2e eerst eea in de lijn. We komen hier op terug.

Groet,

[redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e

Inspectie Leefomgeving en Transport

Directie Informatie, Netwerken en Programmering

Afdeling Netwerken

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

T: 5.1.2e

E: 5.1.2e@ilent.nl

Van: 5.1.2e - ILT

Verzonden: vrijdag 29 juli 2022 12:58

Aan: 5.1.2e - ILT <5.1.2e@ILenT.nl>; 5.1.2e ILT <5.1.2e@ILenT.nl> 5.1.2e
5.1.2e - ILT <5.1.2e@ILenT.nl>; 5.1.2e - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e -
DGLM <5.1.2e@minienw.nl> 5.1.2e DGLM <5.1.2e@minienw.nl>
CC: 5.1.2e - ILT <5.1.2e@ILenT.nl>; 5.1.2e - ILT <5.1.2e@ILenT.nl>; 5.1.2e
5.1.2e ILT <5.1.2e@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Bespreken SAR Opties nav brief ILT

Allen,

Tbv het gesprek maandag hierbij een gespreksnotitie opgesteld door ILT. Van 5.1.2e ontving ik nog een DGLM afgestemd scenario. Dat hebben we ook opgenomen als scenario 3.

Tot maandag.

Groet,

5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inspectie Leefomgeving en Transport

Directie Informatie, Netwerken en Programmering

Afdeling Netwerken

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

T: 5.1.2e

E: 5.1.2e@ilent.nl

Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2e - ILT

Verzonden: dinsdag 26 juli 2022 13:31

Aan: 5.1.2e - ILT 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e
(5.1.2e) - DGLM 5.1.2e 5.1.2e) - DGLM; 5.1.2e - DGLM

Onderwerp: Bespreken SAR Opties nav brief ILT

Tijd: maandag 1 augustus 2022 16:00-17:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Webex

Allen,

Nav deze week verzonden brief over de SAR gaan we graag spoedig in overleg. ILT bereidt nog een gespreksnotitie voor.

@DGLM collega's: jullie overwegen HBJZ uit te nodigen?

Groet,

5.1.2e

— De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. —

Wanneer het tijd is, kunt u hier deelnemen aan uw Rijksvideo Vergadering.

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2i

5.1.2e

Als u een host bent, [klik dan hier](#) om hostgegevens weer te geven.

Hebt u hulp nodig? Ga naar <http://help.webex.com>

Overleg DGLM/ ILT. HBJZ was ook uitgenodigd maar niet aanwezig.

Doel is bespreking van de vervolgstappen naar aanleiding van het signaal van ILT(ILT-2022/35491). Dit gebeurt aan de hand van de "gespreksnotitie SAR operatie" die 3 scenario's beschrijft.

- 1.) Verlengen NHN
- 2.) Intrekken opt-in
- 3.) Instandhouden opt in icm gedoogbesluit(aanwijzing) al dan niet icm afspraken met het bedrijf

De vragen die worden langsgelopen:

- Herkennen DGLM, HBJZ en ILT de beschreven scenario's ten aanzien van de voor- en nadelen en de (politieke) haalbaarheid?
- Hoe komen we tot besluitvorming over, en nadere uitwerking van, het scenario dat we willen volgen?

Algemeen

- Op dit moment is er geen aangrijpingspunt voor nationale regelgeving.
- Voorstel voor wetswijziging heeft 5.1.2e ontvangen van HBJZ. Maar dat duurt tenminste 2 voordat dit in werking kan treden en waarvoor we iets moeten regelen voordat we nationale regelgeving op orde kunnen hebben.
- Bij alle scenario's rekenschap geven van gevoelige situatie rondom gunning en rechtszaken/mogelijke claims.

Variant 1 verlengen NHN

- Laatste deadline voor verdere verlenging was 1 juli. Er waren diverse adviezen. Door raad van de kustwacht is besloten niet voor een verlenging van NHV te gaan. Dat weer verlengen wordt ingewikkeld en zal tegen zeer hoge kosten gaan. 31 december stopt het NHV verhaal.
- Periode 4 november – eind december is er in principe dubbele dienstverlening.
- Nieuwe onderhandeling zal ingewikkeld worden.

Variant 2 Intrekken opt-in

- ILT licht toe: Beeld is > 40 exemptions op (EU) 965/2012, 10tal op SERA. Daarbovenop nog gebruik maken van ontheffingen tbv de trainingen.
 - o Ontheffingen moeten urgent en/of niet te voorzien (dringende en onvoorzienbare omstandigheden of hun dringende operationele behoeften) zijn¹. Indien dat niet aantoonbaar wordt gemaakt kan EASA ontheffingen afkeuren. ILT ziet dat als reëel risico waarvan de gevolgen zeer groot zullen zijn. Dit is nieuw inzicht dat is

¹ 1.Lidstaten mogen aan alle onder deze verordening vallende natuurlijke en rechtspersonen ontheffingen toekennen van de eisen die op hen van toepassing zijn krachtens hoofdstuk III, met uitzondering van de essentiële eisen die zijn vastgesteld in dat hoofdstuk, of krachtens de op basis van dat hoofdstuk vastgestelde gedelegeerde handelingen of uitvoeringshandelingen in geval van dringende en onvoorzienbare omstandigheden die gevolgen hebben voor die personen of hun dringende operationele behoeften, indien alle volgende voorwaarden zijn vervuld:

- a) het is niet mogelijk op passende wijze aan deze omstandigheden of behoeften tegemoet te komen in overeenstemming met de toepasselijke voorschriften;
- b) er wordt gezorgd voor veiligheid, milieubescherming en naleving van de toepasselijke essentiële eisen, indien nodig via de toepassing van beperkende maatregelen;
- c) de lidstaat heeft alle mogelijke marktverstoringen die voortvloeien uit het toekennen van de ontheffing zo veel mogelijk beperkt, en
- d) de omvang en de duur van de ontheffing zijn beperkt tot wat strikt noodzakelijk is en de ontheffing wordt op niet- discriminerende wijze toegepast.

opgedaan nadat ILT zich heeft voorbereid op de afgifte van de AOC (nadat de HUF toets op de huidige regelgeving is gedaan).

- **5.1.2e** geeft aan dat het in te passen zou moeten zijn binnen de bestaande EASA regelgeving. Er is immers een dringende operationele behoefte in het geval van een SAR missie. 18 augustus 2^e gesprek EASA.
- Wanneer de opt in op het gebied van operaties wordt ingetrokken:
 - o Dan geen tijd kwijt aan verwoorden van exemptions + voorleggen aan EASA.
 - o Dan is de Europese regelgeving van toepassing op alle aspecten van de operatie van Bristow, uitgezonderd de specifieke SAR operatie.
 - o Dan wordt de privaatrechtelijke overeenkomst de basis (obv Ierse situatie) voor toezien op naleving afspraken. Een praktische oplossing die uiteindelijk wordt omgevormd tot nationale regelgeving.
- CAT AOC op 965 is zonder opt in ook mogelijk. Deze mag je gebruiken voor CAT vluchten, niet SAR vluchten (daarvoor gebruik je de privaatrechterlijke overeenkomst).
- **5.1.2e** heeft bezwaar tegen het weghalen van het fundament van onze keuze voor een opt in. Niet bij deze tegenslag zo'n rigoreuze keuze maken.

Optie 3.

- **5.1.2e**: Het doen van de opt in leek goede oplossing en was snel te regelen. In uitvoering loop je nu tegen problemen aan. Is geen reden om er mee te stoppen. Wel kun (moeten we) je doorgaan met ontwikkelen nationale regelgeving, dan kun je richting EASA aangeven dat ontheffingen beperkt zijn (in tijdsduur).

Het huidige tijdprobleem is te ondervangen

- Opt in in stand houden. Dit geeft een set basisregels.
- Icm aanwijzing om niet te handhaven op de uitzonderingen. Deze aanwijzing blijft in stand totdat de exemptions zijn ingediend en geaccepteerd.
- Eventueel icm privaatrechterlijke afspraken met Bristow (zie ook variant 2). De ovk kun je dan tzt vervangen door de exemptions.
- Tegelijk doorgaan met ontwikkelen nationale regels als back up.
- Zorgen dat er een AOC (**5.1.2e** CAT?) komt. Nog niet direct ontheffingen aanvragen
- Wat is het voordeel van het instandhouden opt in -> dat je ook voor de SAR operatie een AOC voorschrijft in de regelgeving (de opt-in geeft aan dat (EU) 965/2012 ook van toepassing is op SAR operaties). (**5.1.2e** Snap ik niet. In variant 2 hebben we het ook over een CAT AOC. **5.1.2e**, wat bedoelde je hier?)
- Onzekerheid: Hoe zal EASA omgaan met het non-compliant zijn van NL (indien de ontheffingen te laat worden verleend) icm de overeenkomst die we dan zouden hebben. De ovk is voor Bristow dan leidend en "overruled" daarmee de EASA verordening? NB: Regelgeving kan niet terzijde worden geschoven maar we gedogen dan obv genoemde aanwijzing.
- Uiteraard ook het risico dat verleende ontheffingen worden afgekeurd door EASA.
- Hoe ziet de aanwijzing (niet handhaven) eruit? Worden er normen meegegeven? De bouwstenen van de privaatrechtelijke overeenkomst geef je mee in de aanwijzing.
- Indien wordt doorgedaan met werken aan exemptions, dan is de periode zonder formeel kader in deze variant korter dan bij optie 2. Want wachten op nationale regels duurt in variant 2, +- 2 jaar.
-
- Maar wat ga je doen als EASA de ontheffingen afkeurt. Wat doe je dan? Moet je dan stoppen met SAR? Dat lijkt erop. Maar moet je wel uitgaan van een worst case scenario? **5.1.2e** acht de kans dat EASA de exemptions afkeurt niet groot.

Variant 4: Uitgaan van best case scenario:

Indien je uitgaat van best case scenario hoef je wellicht überhaupt niets te doen:

- Bristow verbetert kwaliteit en tijdigheid
- ILT kan kennis en capaciteit bijschakelen
- EASA gaat akkoord met ontheffingen

Bij een minder dan best case scenario heb je dan wel een probleem:

- ILT/ Bristow te laat met exemptions -> SAR kan dan (tijdelijk) geen doorgang vinden door Bristow totdat exemptions zijn verleend.
- ILT/ Bristow op tijd met exemptions maar EASA niet akkoord met ontheffingen-> SAR kan dan geen doorgang vinden -> Enige alternatief dan alsnog opt in intrekken(WG: Klopt dit, dan ga je naar optie 2) -> Dat kost tijd. Dan heb je een periode geen SAR?

Conclusie;

5.1.2e: Om overtuigd te worden meer informatie nodig? Hoe ziet variant 2 en de afspraken er dan precies uit? En hoe is de planning ervan? Vindt het nu niet heel erg uitgewerkt. Lijkt ook arbeidsintensief. Verzoek: Werk ovk uit en dan kunnen we ook later opt in nog intrekken. ILT geeft aan: (te) arbeidsintensief om 2 sporen parallel te doorlopen.

Nabranders per mail **5.1.2e**: "Ik heb de gespreksnotitie nog een keer doorgenomen en het valt mij op dat in de één na laatste bullit onder optie 2 ook 'luchtwaardigheid en brevetten van bemanningen' genoemd worden. Dat hebben we verder niet besproken, maar het lijkt mij totaal niet noodzakelijk om op die gebieden de regelgeving en het beleid te veranderen".

NB: reactie ILT: "Ook hier voorzien wij diverse exemptions. We zullen de lijst exemptions delen een dezer dagen. Daarna dan nader overleg over welke nationale regelgeving dan (idealiter) zou moeten worden aangepast".

To: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]
Cc: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @mindef.nl]; [redacted] 5.1.2e @mindef.nl [redacted] 5.1.2e @mindef.nl]
From: [redacted] 5.1.2e
Sent: Tue 11/1/2022 11:28:51 PM
Subject: Instructie tav niet handhaven voor SAR/Kustwacht
Received: Tue 11/1/2022 11:29:01 PM

Beste [redacted] 5.1.2e ,

Kun je me een update geven over de status van de instructie aan ILenT, om niet te handhaven indien Bristow tijdens SAR/Kustwacht operaties buiten de reguliere limieten opereert?

Kunnen we verwachten dat die voor vrijdag formeel wordt gemaakt?

Met vriendelijke groeten, [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e

Director – Bristow Netherlands BV

Bristow Search and Rescue

NL Mobile nr

+31 (0) [redacted] 5.1.2e

UK Mobile nr

+44 (0) [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e @bristowgroup.com

Global Leader in Vertical Flight

Disclaimer

The information contained in this communication from the sender is confidential. It is intended solely for use by the recipient and others authorized to receive it. If you are not the recipient, you are hereby notified that any disclosure, copying, distribution or taking action in relation of the contents of this information is strictly prohibited and may be unlawful.



5.1.2e

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

Luchtvaartveiligheid

T 5.1.2e

M +31(0)6- 5.1.2e

F 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

Datum

26 juli 2022

memo

Brief ILT m.b.t. risico's tijdige vergunning SAR operator

Naar aanleiding van de brief van 21 juli 2022 van de IG over de risico's met betrekking tot de tijdige vergunning van de SAR operator wil ik hierbij ingaan op de mogelijkheden om vanuit DGLM deze risico's te beheersen.

Ons voorstel om de risico's beheersbaar te houden is het volgende: de opt-in blijft in stand, in eerste instantie geeft de ILT de Vergunning tot Vluchtuitvoering (AOC) vóór 4 november af, Bristow start zijn operatie (inclusief SAR dienstverlening); ILT en Bristow gebruiken meer tijd voor het beoordelen van de benodigde ontheffingen. Om die periode te dekken geven we de ILT een aanwijzing om niet te handhaven op het eventueel overschrijden van normen uit de vergunning tijdens het uitvoeren van SAR missies.

In 2020 hebben we, mede op basis van adviezen vanuit de ILT, besloten om de zogenaamde 'opt-in' in de Europese regels voor luchtvaartoperaties te nemen voor de SAR dienstverlening. Dit om ervoor te zorgen dat er een regelgevend kader zou zijn op het moment dat het contract met een nieuwe SAR dienstverlener, Bristow, in zou gaan.

Het alternatief dat toen voor de opt-in is bekeken, is het ontwikkelen van nationale regelgeving. Daarvoor is een aangrijpingspunt in de Wet Luchtvaart noodzakelijk, waarvoor de wetwijziging inmiddels in gang is gezet. Dit zal echter pas over minimaal twee jaar tot nationale regelgeving leiden.

In de huidige situatie, waar NHV (Belgisch bedrijf) de SAR dienstverlener is, wordt er door de ILT geen toezicht gehouden op de SAR operatie.

De opt-in betekent dat Bristow moet voldoen aan de eisen die gesteld worden in verordening (EU) 965/2012, waarin de regels voor civiele commerciële operaties staan. Bristow zal een gewone vergunning tot vluchtuitvoering (AOC) moeten verkrijgen. Daarnaast is het voor het uitvoeren van SAR missies nodig om van bepaalde eisen die in deze verordening gesteld worden af te wijken. Dat wordt bij voorkeur vooraf goedgekeurd door ontheffingen af te geven. Inmiddels blijkt dat ILT meer ontheffingen af moet geven dan initieel voorzien.

ILT geeft aan dat voor het verlenen van de vergunning er meer tijd nodig is en dat er voor de beoordeling van de ontheffingen te weinig tijd en kennis voorhanden is. Tevens vreest ILT dat de ontheffingen niet door EASA en de Europese Commissie geaccepteerd worden.

Om de door ILT geschetste risico's te beheersen, vraagt ILT aan DGLM om het contract met NHV te verlengen, zodat er meer tijd is voor het beoordelen van de nieuwe operator Bristow en er tijd is voor het ontwikkelen van nationale

regelgeving. Recent is in de Raad voor de Kustwacht besloten om het contract met NHV per eind december 2022 te beëindigen. Verlenging van het contract zou ook betekenen dat de huidige situatie zonder toezicht nog verder verlengd wordt. Daarnaast kan DGLM niet besluiten over verlenging van dit contract, dat zal via de Raad voor de Kustwacht moeten lopen en door Rijkswaterstaat geëffectueerd moeten worden. Dit heeft niet onze voorkeur.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Datum
26 juli 2022

Als andere mogelijkheid geeft ILT aan dat de opt-in eventueel ingetrokken zou kunnen worden. Dat leidt ertoe dat de Europese eisen niet meer van toepassing zijn op de SAR operatie (maar wel nog op de gewone commerciële operatie van Bristow) en er voor de ILT geen titel meer is om toezicht te houden op de SAR operatie. Dat betekent de-facto dezelfde situatie vanuit toezichtsperspectief als in de situatie met NHV. Ook dit heeft niet onze voorkeur.

Met ons voorstel geven we de ILT de mogelijkheid om zijn tijd en aandacht vooral in te zetten op het verlenen van de 'gewone' AOC en ervoor te zorgen dat deze AOC uiterlijk voor 4 november 2022 afgegeven wordt (ervan uitgaande dat Bristow tijdig zijn kant van deze vergunning op orde heeft), conform de inzet die ILT zelf ook voorstelt. Daarmee kan Bristow vanaf 4 november vliegoperaties uitvoeren. Tevens laten we Bristow vanaf dat moment starten met de SAR operatie, maar nog zonder de ontheffingen die afgegeven zouden moeten worden voor de afwijkingen die toegepast moeten worden tijdens SAR missies. Dat zou betekenen dat Bristow tijdens SAR missies en mogelijk een beperkt aantal andere vluchten zich niet aan de vergunning houdt. Daarvoor zullen we ILT vragen/opdragen, via een aanwijzing, om vanaf 4 november wel toezicht te houden op Bristow, maar voor deze eventuele afwijkingen van de normen tijdens SAR missies niet direct handhavend op te treden. ILT heeft dan meer tijd om samen met Bristow te werken aan het benodigde pakket ontheffingen, Bristow kan ervaring opdoen met de SAR operatie en daarbij ook bekijken welke ontheffingen daadwerkelijk benodigd zijn. Onze inschatting is dat deze situatie vanaf begin november een periode van vier tot acht maanden zal beslaan. Daarna zal de opt-in volledig van toepassing zijn en zullen de ontheffingen ook moeten gelden.

De ontheffingen zullen bij EASA ingediend moeten worden voor advies aan de Europese Commissie, die uiteindelijk zal besluiten of Nederland deze ontheffingen toe zal mogen passen of eventueel in zal moeten trekken.

We zijn inmiddels in overleg met EASA over de haalbaarheid van de ontheffingen. EASA heeft al aangegeven dat de situatie met betrekking tot de ontheffingen niet eindeloos mag duren. Daarom zullen we parallel ook doorgaan met het ontwikkelen van nationale regelgeving, zodat de ontheffingen ook maar voor een periode van twee tot drie jaar afgegeven behoeven te worden. Dat verhoogt naar onze mening de kans op acceptatie door EASA van deze ontheffingen. Daarnaast is uit eerder contact met EASA gebleken dat het logisch is dat er voor SAR operaties onder een opt-in in de Europese regels ontheffingen zouden moeten komen en dat het moeilijk voorstelbaar is dat dergelijke ontheffingen geweigerd zouden worden, omdat het dan voor het betreffende land onmogelijk wordt zijn SAR operaties te reguleren en uit te voeren.

5.1.2e

Luchtvaartveiligheid

To: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Tue 7/26/2022 1:57:07 PM
Subject: Memo SAR
Received: Tue 7/26/2022 1:57:00 PM
Memo: 5.1.2e over brief ILT SAR.docx

5.1.2e

Hierbij de memo met ons voorstel voor de komende periode t.a.v. de SAR vergunning verlening. Ik begrijp dat er om 16:00 tijd is om dit met 5.1.2e te bespreken. Ik weet niet of je de memo voor die tijd al aan 5.1.2e wil voorleggen?

Groet,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
Directie Luchtvaart
Afdeling Luchtvaartveiligheid

5.1.2e

Nederland

5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

**NEDERLANDS LUCHTVAART
VEILIGHEIDSPROGRAMMA**





5.1.2e

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

Luchtvaartveiligheid

T 5.1.2e

M +31(0) 5.1.2e

F 5.1.2e

5.1.2e@minienw.nl

Datum

26 juli 2022

memo

Brief ILT m.b.t. risico's tijdige vergunning SAR operator

Naar aanleiding van de brief van 21 juli 2022 van de IG over de risico's met betrekking tot de tijdige vergunning van de SAR operator wil ik hierbij ingaan op de mogelijkheden om vanuit DGLM deze risico's te beheersen.

Ons voorstel om de gekozen situatie goed uit te werken is het volgende: de opt-in blijft in stand, in eerste instantie geeft de ILT de AOC vóór 4 november af en gebruikt meer tijd voor het beoordelen van de ontheffingen. Om die periode te dekken geven we de ILT een aanwijzing om niet te handhaven op het eventueel overschrijden van normen uit de vergunning tijdens het uitvoeren van SAR missies. Het uitwerken van dit voorstel vereist nog wel afstemming met juridische zaken, met name ten aanzien van de benodigde aanwijzing.

In 2020 hebben we mede op basis van adviezen vanuit de ILT besloten om de zogenaamde 'opt-in' in de Europese regels voor luchtvaartoperaties te nemen voor de SAR dienstverlening. Dit om ervoor te zorgen dat er een regelgevend kader zou zijn op het moment dat het contract met een nieuwe SAR dienstverlener, Bristow, in zou gaan.

Het alternatief dat toen voor de opt-in is bekeken, is het ontwikkelen van nationale regelgeving. Daarvoor is een aangrijpingspunt in de Wet Luchtvaart noodzakelijk, waarvoor de wetwijziging inmiddels in gang is gezet. Dit zal echter pas over minimaal twee jaar tot nationale regelgeving leiden.

In de huidige situatie, waar NHV (Belgisch bedrijf) de SAR dienstverlener is, wordt er door de ILT geen toezicht gehouden op de SAR operatie.

De opt-in betekent dat Bristow moet voldoen aan de eisen die gesteld worden in verordening (EU) 965/2012, waarin de regels voor civiele commerciële operaties staan. Bristow zal een gewone vergunning tot vluchtuitvoering (AOC) moeten verkrijgen. Daarnaast is het voor het uitvoeren van SAR missies nodig om van bepaalde eisen die in deze verordening gesteld worden af te wijken. Dat wordt bij voorkeur vooraf goedgekeurd door ontheffingen af te geven. Inmiddels blijkt dat ILT meer ontheffingen af moet geven dan initieel voorzien.

ILT geeft aan dat voor het verlenen van de vergunning er meer tijd nodig is en dat er voor de beoordeling van de ontheffingen te weinig tijd en kennis voorhanden is. Tevens vreest ILT dat de ontheffingen niet door EASA en de Europese Commissie geaccepteerd worden.

Om de door ILT geschetste risico's te beheersen, vraagt ILT aan DGLM om het contract met NHV te verlengen, zodat er meer tijd is voor het beoordelen van de nieuwe operator Bristow en er tijd is voor het ontwikkelen van nationale regelgeving. Recent is in de Raad voor de Kustwacht besloten om het contract met NHV per eind december 2022 te beëindigen. Verlenging van het contract zou echter betekenen dat de huidige situatie zonder toezicht nog verder verlengd wordt. Daarnaast kan DGLM niet besluiten over verlenging van dit contract, dat zal via de Raad voor de Kustwacht moeten lopen en door Rijkswaterstaat geëffectueerd moeten worden. Dit heeft niet onze voorkeur.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Datum
26 juli 2022

Als andere mogelijkheid geeft ILT aan dat de opt-in eventueel ingetrokken zou kunnen worden. Dat leidt ertoe dat de Europese eisen niet meer van toepassing zijn op de SAR operatie (maar wel nog op de gewone commerciële operatie van Bristow) en er voor de ILT geen titel meer is om toezicht te houden op de SAR operatie. Dat betekent de-facto dezelfde situatie vanuit toezichtsperspectief als in de situatie met NHV. Ook dit heeft niet onze voorkeur.

Met ons voorstel geven we de ILT de mogelijkheid om zijn tijd en aandacht vooral in te zetten op het verlenen van de 'gewone' AOC en ervoor te zorgen dat deze AOC uiterlijk voor 4 november 2022 afgegeven wordt (ervan uitgaande dat Bristow tijdig zijn kant van deze vergunning op orde heeft), conform de inzet die ILT zelf ook voorstelt. Daarmee kan Bristow vanaf 4 november vliegoperaties uitvoeren. Tevens laten we Bristow vanaf dat moment starten met de SAR operatie, maar nog zonder de ontheffingen die afgegeven zouden moeten worden voor de afwijkingen die toegepast moeten worden tijdens SAR missies. Dat zou betekenen dat Bristow tijdens SAR missies en mogelijk een beperkt aantal andere vluchten zich niet aan de vergunning houdt. Daarvoor zullen we ILT vragen/opdragen, via een aanwijzing, om vanaf 4 november wel toezicht te houden op Bristow, maar voor deze eventuele afwijkingen van de normen tijdens SAR missies niet direct handhavend op te treden. ILT heeft dan meer tijd om samen met Bristow te werken aan het benodigde pakket ontheffingen, Bristow kan ervaring opdoen met de SAR operatie en daarbij ook bekijken welke ontheffingen daadwerkelijk benodigd zijn. Onze inschatting is dat deze situatie vanaf begin november een periode van vier tot acht maanden zal beslaan. Daarna zal de opt-in volledig van toepassing zijn en zullen de ontheffingen ook moeten gelden.

De ontheffingen zullen bij EASA ingediend moeten worden voor advies aan de Europese Commissie, die uiteindelijk zal besluiten of Nederland deze ontheffingen toe zal mogen passen of eventueel in zal moeten trekken.

We zijn inmiddels in overleg met EASA over de haalbaarheid van de ontheffingen. EASA heeft al aangegeven dat de situatie met betrekking tot de ontheffingen niet eindeloos mag duren. Daarom zullen we parallel ook doorgaan met het ontwikkelen van nationale regelgeving, zodat de ontheffingen ook maar voor een periode van twee tot drie jaar afgegeven behoeven te worden. Dat verhoogt naar onze mening de kans op acceptatie door EASA van deze ontheffingen. Daarnaast is uit eerder contact met EASA gebleken dat het logisch is dat er voor SAR operaties onder een opt-in in de Europese regels ontheffingen zouden moeten komen en dat het moeilijk voorstelbaar is dat dergelijke ontheffingen geweigerd zouden worden, omdat het dan voor het betreffende land onmogelijk wordt zijn SAR operaties te reguleren en uit te voeren.

5.1.2e

Luchtvaartveiligheid

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart

Afd. Luchtvaartveiligheid

Datum

26 juli 2022

To: 5.1.2e) - DGLM 5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e @mindef.nl 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl 5.1.2e @mindef.nl]
From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Fri 11/4/2022 9:22:27 AM
Subject: Niet-handhavend optreden Bristow
Received: Fri 11/4/2022 9:22:29 AM

Goedemorgen 5.1.2e,

We hebben elkaar op 20 september gesproken over een aantal zaken in relatie tot de start van Bristow op 4 november (vandaag). De toen uitgesproken verwachting was dat dit tijdig zou lukken. Er is de afgelopen weken hard gewerkt door alle partijen om dat te realiseren.

We zijn heel blij dat het met AOC, CAMO e.d. tijdig goed is gekomen. Dat er geen exemptions zijn verstrekt, i.v.m. de factoren opt-in en EASA, was al door je aangekondigd en dus geen verrassing.

Als laatste sprak je toen uit dat het je voornemen was om IL&T een aanwijzing/instructie te geven om niet handhavend op te treden bij het overschrijden van reguliere limieten (vrij vertaald in mijn eigen woorden). Dat diende je nog nader juridisch te toetsten, maar aangezien ik de afgelopen weken geen verdere berichten heb gehoord, ging ik er van uit dat ook dit in orde was.

De afgelopen weken is er ook door DGLM en IL&T hard gewerkt, dus ik begrijp dat het laatste niet tijdig is afgerond. Ik wil je wel vragen om een mail naar Bristow cc naar mij te sturen, waarin je bevestigt dat er gewerkt wordt aan het op schrift stellen van niet-handhavend optreden e.d. en dat afronding in de komende weken wordt verwacht.

Voor 5.1.2e is dit cruciaal om zijn bemanningen aan te kunnen geven binnen welke kaders zij dienen te opereren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

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.

To: [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] DGLM[5.1.2e]@minienw.nl]
From: [5.1.2e] [5.1.2e] - HBJZ
Sent: Mon 11/7/2022 9:09:42 AM
Subject: RE: Aanwijzing aan ILT over werk- en rusttijden SAR operatie
Received: Mon 11/7/2022 9:09:43 AM
[Beslisnota verlenging aanwijzing werk en rusttijden SAR woa.docx](#)
[Brief aan ILT verlengenaanwijzing niet handhaven werk- en rusttijden woa.docx](#)

Goedemorgen [5.1.2e],
Zie bijgaand,
Groeten,

[5.1.2e]
[5.1.2e]
Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 4 november 2022 16:45
Aan: [5.1.2e] [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Aanwijzing aan ILT over werk- en rusttijden SAR operatie

Beste [5.1.2e],
Zo vlak voor het weekend heb ik nog een paar stukken die ik met je wil delen en waar ik jouw advies over wil vragen.
Vorig jaar hebben we een aanwijzing aan de ILT gegeven om niet te handhaven op enkele artikelen uit het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Helaas hebben we deze aanwijzing beperkt tot 1 juli van dit jaar, in de verwachting dat het Atb-v dan aangepast zou zijn. Dat is niet gelukt. Om niet terug te moeten vallen op het Atb-v, is het nodig om de aanwijzing te verlengen, tot het moment dat een aangepast Atb-v in werking is getreden.
Hierbij stuur ik je de beslisnota en de aanwijzing aan de ILT. Graag jouw advies over deze stukken. Zodra ik dat heb, zal ik het hele pakket in een rondzendmap doen en de lijn in sturen.
Bij voorbaat dank en goed weekend,

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
Directie Luchtvaart
Afdeling Luchtvaartveiligheid

[5.1.2e]

Nederland

[5.1.2e]

[5.1.2e]@minienw.nl

**NEDERLANDS LUCHTVAART
VEILIGHEIDSPROGRAMMA**



To: [5.1.2e] DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e]
DGLM: [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Fri 11/4/2022 10:30:48 AM
Subject: RE: aanwijzing ILT i.v.m. operatie Bristow
Received: Fri 11/4/2022 10:30:00 AM

[5.1.2e]

Ik had net een mail aan Bristow opgesteld hierover, ik heb jou daar in gekopieerd.

[5.1.2e]
[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 4 november 2022 10:30

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: aanwijzing ILT i.v.m. operatie Bristow

Ha [5.1.2e],

Ik werd net gebeld door DEF [5.1.2e] wilde weten of ILT al een aanwijzing had gekregen. Je gaf op 27/10, toen wij elkaar spraken, aan dat Luchtvaart die aanwijzing zou opstellen voor de periode dat aan de exempties gewerkt wordt, maar ik heb niet genoteerd wat daarbij het tijdpad is.

Volgens [5.1.2e] enkt Bristow dat ILT meteen vanmiddag om 13:00 h (als de operatie van start gaat) op de stoep staat.

Gr.,

[5.1.2e]

To: [redacted] 5.1.2e [redacted] ILT [redacted] 5.1.2e [redacted] @ilent.nl
Cc: [redacted] 5.1.2e [redacted] - ILT [redacted] 5.1.2e [redacted] @ILenT.nl
From: [redacted] 5.1.2e [redacted] - DGLM
Sent: Thur 12/1/2022 2:03:14 PM
Subject: RE: Aanwijzing SAR operatie
Received: Thur 12/1/2022 2:03:00 PM

[redacted] 5.1.2e

DBO had aangegeven dat de brief na de 1^e termijn van het begrotingsdebat verzonden zou worden. Ik heb hier maar moeizaam toegang tot Content Manager, dus kan niet zien wat er aan de hand is. Mogelijk dat er nog een handtekening van de minister op de uitgedraaide versie moet, zodat er een pdf is met zijn handtekening. Verzending moet zo langzamerhand wel gebeuren. De minister is akkoord met de aanwijzingen.

Groet,

[redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e
Van: [redacted] 5.1.2e [redacted] ILT <[redacted] 5.1.2e [redacted] @ilent.nl>

Verzonden: donderdag 1 december 2022 11:42

Aan: [redacted] 5.1.2e [redacted] - DGLM <[redacted] 5.1.2e [redacted] @minienw.nl>

CC: [redacted] 5.1.2e [redacted] - ILT <[redacted] 5.1.2e [redacted] @ILenT.nl>

Onderwerp: Aanwijzing SAR operatie

Goedemorgen [redacted] 5.1.2e,

Ik hoop dat alles naar wens verloopt op Curaçao.

Wij spraken elkaar gisteren over de aanwijzing van de minister mbt de SAR operatie. Je vertelde met dat hij getekend is en verzonden en dat hij als het goed was, gisteren bij de IG zou aankomen. Je zou me een kopie sturen.

Klopt het dat we nog niets hebben ontvangen?

Groet en we horen het graag.

[redacted] 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inspectie Leefomgeving en Transport
Directie Informatie, Netwerken en Programmering
Afdeling Netwerken

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

T [redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e [redacted] @ilent.nl
www.ilent.nl



een gedachte voormilieu - is printen van deze e-mail niet nodig?

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e] @minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl;
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl;
[5.1.2e] DGLM [5.1.2e] @minienw.nl;
From: [5.1.2e] DGLM
Sent: Tue 8/2/2022 3:04:39 PM
Subject: RE: Brief IG ILT aan DG DGLM over vergunningverlening Bristow
Received: Tue 8/2/2022 3:04:41 PM

Hi [5.1.2e], dank voor update.

Is de door ILT geschetste optie 2 haalbaar voor 4 november? Hebben ze iets over de planning gezegd?

Gr, [5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 2 augustus 2022 12:06

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>;

[5.1.2e] DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl> [5.1.2e]

[5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Brief IG ILT aan DG DGLM over vergunningverlening Bristow

[5.1.2e]

Gistermiddag heb ik een gesprek met de ILT gehad over de (regelgeving omtrent) de vergunningverlening aan Bristow t.b.v. de SAR operatie voor de Kustwacht. De ILT heeft twee opties op tafel gelegd:

1. Verlengen van het contract met NHV
2. Intrekken van de opt-in (op het gebied van operaties), ILT sluit met Bristow een privaatrechtelijke overeenkomst af met een normenkader voor de specifieke SAR operatie, aard en aantal inspecties door ILT, het doen van meldingen van onregelmatigheden en rapportages door Bristow, bevoegdheden van inspecteurs (naar analogie van hoofdstuk V Awb). Bristow moet een normale vergunning tot vluchtuitvoering hebben (AOC) en IenW werkt aan het realiseren van nationale regelgeving.

Daarnaast lag mijn voorstel op tafel:

3. De opt-in behouden, Bristow start per 4 november met de gewone commerciële vergunning tot vluchtuitvoering zonder de benodigde ontheffingen voor specifieke SAR activiteiten, ILT krijgt een aanwijzing om nog niet op de SAR missies te handhaven.

De drie opties zijn besproken. Aangegeven dat de weg van optie 1 de minst haalbare weg is en ook de minste voorkeur geniet aan onze kant.

M.b.t. optie 2 geeft ILT aan dat de juridische constructie dan is: de Europese regelgeving is van toepassing op alle aspecten van de operatie van Bristow, uitgezonderd de specifieke SAR operatie. Naar analogie van de eisen die Ierland heeft gesteld, stellen we in Nederland het SAR normenkader op, met daarin eisen in verband met de vluchtuitvoering (ILT noemt ook luchtwaardigheid en de brevetten van bemanningen, maar die behoeven geen specifieke SAR eisen). Die operationele eisen maken onderdeel uit van de overeenkomst tussen Bristow en ILT (feitelijk gedoogt ILT de operatie tot aan het moment dat wettelijke regels in werking treden) en daarna van de wettelijke regels.

Voordeel hiervan is dat er geen exempties opgesteld behoeven te worden en er geen betrokkenheid nodig is van Europese kant (EASA en de Commissie behoeven de exempties niet te beoordelen). Dit bespaart tijd bij Bristow en ILT. Tevens wordt daarmee het risico ondervangen dat de exempties eventueel afgekeurd zouden worden. Het gevolg daarvan zou volgens ILT kunnen zijn dat de SAR operatie stopgezet moet worden en er geen SAR helikopterservice meer kan plaatsvinden in Nederland. Tevens geeft ILT aan dat op deze manier de verantwoordelijkheid volledig bij de operator ligt om goed te omschrijven hoe de SAR operatie uitgevoerd zal worden, terwijl in het geval van de exempties de ILT deze allemaal goed moet keuren en daarmee de verantwoordelijkheid draagt voor deze beslissingen. Nadeel in mijn ogen is dat we weer afstappen van een situatie waarin we geldende regelgeving hebben (namelijk de opt-in in Europese regelgeving) en weer teruggaan naar een ongereguleerde situatie m.b.t. de operatie van de SAR missies die dan totdat de nationale regelgeving in werking treedt (over 2 tot 2,5 jaar) zal duren, waarbij een overeenkomst in de plaats komt van de afspraken.

M.b.t. optie 3 geeft ILT aan dat ze een groot risico zien met de exempties, die nodig zijn omdat de SAR operatie niet aan de normale regels voor vliegoperaties voldoen. Zowel de benodigde tijd voor het uitwerken en goedkeuren van de exempties is een risico, maar ook het eventueel afkeuren door Europa van de exempties is een risico, waarna we de SAR operatie stil zouden moeten leggen. Tevens vindt ILT het vreemd dat je een eisenpakket (via de opt-in) vastlegt, waarbij je bij voorbaat al weet dat er aan een aantal regels niet voldaan kan worden, waarvoor dan eigenlijk exempties afgegeven moeten worden, maar voor de periode dat de exempties (vier tot acht maanden vanaf 4 november) nog niet klaar zijn we niet zullen handhaven op deze SAR missies. ILT geeft ook aan dat EASA mogelijk de ILT aan zal spreken op het niet handhaven. Om de exempties geaccepteerd te krijgen zullen we deze moeten beperken in tijdsduur, dus het maken van nationale regelgeving is ook in deze optie noodzakelijk. Ik ben ervan uitgegaan dat de exempties wel geaccepteerd zullen worden (afwijzing van de exempties door Europa zou betekenen dat we onze SAR dienstverlening niet uit kunnen voeren, dat is ook niet wat Europa wil), maar dat wordt door ILT als een zeer optimistisch scenario gezien. Voordeel volgens mij is dat deze gedoogsituatie korter duurt dan in optie 2. ILT schat de risico's van deze optie groter in. ILT heeft waarschijnlijk ook niet voldoende capaciteit/kennis om de exempties allemaal te beoordelen.

Conclusie: ILT kan/wil niet meegaan in optie 3 en wil liever optie 2 volgen, de opt-in in laten trekken en vervangen door afspraken tussen ILT en Bristow. Uiteindelijk denk ik dat dat ook wel een mogelijkheid is; ILT zal daar snel duidelijkheid over

Ik heb gevraagd of ILT deze optie dan duidelijker uit wil werken en aan wil geven hoe de afspraken tussen ILT en Bristow er dan uit gaan zien.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e) - DGLM

Verzonden: donderdag 28 juli 2022 13:56

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; Giezen, 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Brief IG ILT aan DG DGLM over vergunningverlening Bristow

5.1.2e

Hierbij meer uitgeschreven ons voorstel naar aanleiding van de brief van de ILT (bijgevoegd) m.b.t. de vergunningverlening aan de nieuwe Search and Rescue dienstverlener Bristow. Ik zal dit maandag met ILT bespreken en kijken in welk tijdpad we e.e.a. uit gaan werken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 25 juli 2022 22:08

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Brief IG ILT aan DG DGLM over vergunningverlening Bristow

Hallo 5.1.2e

Had je al even geïnformeerd dat deze brief er aan kwam met wat nadere duiding.

Morgen is hier ook binnen DGLM nader overleg over en komen we bij het drug

Grt

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e) - ILT <5.1.2e @ilent.nl>

Datum: maandag 25 jul. 2022 5:45 PM

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Kopie: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>;

5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - ILT <5.1.2e @ilent.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: Brief IG ILT aan DG DGLM over vergunningverlening Bristow

Beste 5.1.2e

Bijgevoegd vind je een brief van de IG ILT.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inspectie Leefomgeving en Transport

Directie Informatie, Netwerken en Programmering

Afdeling Netwerken

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

T: 5.1.2e

E: 5.1.2e @ilent.nl

To: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Wed 9/14/2022 4:53:30 PM
Subject: RE: Brief IG ILT ihkv vergunningverlening SAR
Received: Wed 9/14/2022 4:53:00 PM

Nee, rapport heb ik (nog) niet. Is mij wel beloofd, maar dan duurt het vaak weer een dag voordat ik het krijg. In het sonderingsdossier zitten nu vragen van de VVD en SP, maar niet over de SAR helikopter. Misschien valt het mee...

Groet,

5.1.2e
5.1.2e
Van: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 14 september 2022 16:46

Aan: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Brief IG ILT ihkv vergunningverlening SAR

Heb je ook het rapport waarnaar in de brief verwezen wordt?

Laten we dit in ieder geval agenderen voor het Kustwacht afstemoverleg a.s. maandag - daarnaast is het misschien goed om samen een aantal zaken door te nemen, maar als ik onze agenda's vergelijk wordt dat op korte termijn lastig

Van: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 14 september 2022 16:35

Aan: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Brief IG ILT ihkv vergunningverlening SAR

5.1.2e

Voor jouw informatie. De certificering van Bristow lijkt niet heel soepel te verlopen. Is dit iets wat wij ons aan moeten trekken, of valt dit nog onder de verantwoordelijkheden van Defensie? Als de vergunning tot vluchtuitvoering op 4 november niet rond is, dan kunnen ze niet starten met hun operatie.

Voor mijn vakantie was ik met ILT in gesprek over de regelgeving en evt. aanpassing van de opt-in in Europese regels (vanwege het grote aantal afwijkingen/exempties, waar EASA ook moeite mee heeft). De eerste stap die Bristow moet zetten is het verkrijgen van een normale, reguliere vergunning tot vluchtuitvoering (AOC) als commerciële helikopter operator. Daarna zullen er t.b.v. de SAR operatie een aantal exempties afgegeven moeten worden. ILT geeft nu aan dat het mogelijk nog lukt om de AOC eind deze maand/begin volgende maand af te geven. De exempties zullen daarna pas komen. Mogelijk dat we de ILT via een aanwijzing moeten vragen/opdragen vooralsnog niet te handhaven op de SAR missies, totdat de exempties afgegeven zijn. Het tijdspad is vrij kritisch en het samenspel nogal complex.

Groet,

5.1.2e
5.1.2e
Van: 5.1.2e - ILT 5.1.2e @ilent.nl>

Verzonden: woensdag 14 september 2022 15:19

Aan: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: Brief IG ILT ihkv vergunningverlening SAR

Beste 5.1.2e

Hierbij vind je een brief van de IG ILT nav een recente audit bij Bristow in het kader van de vergunningverlening voor de SAR operatie.

Groet,

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inspectie Leefomgeving en Transport

Directie Informatie, Netwerken en Programmering

Afdeling Netwerken

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

T: 5.1.2e
E: 5.1.2e @ilent.nl

To: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @ILenT.nl]
From: [redacted] 5.1.2e) - DGLM
Sent: Mon 9/12/2022 4:46:03 PM
Subject: RE: Bristow
Received: Mon 9/12/2022 4:46:00 PM

[redacted] 5.1.2e

Graag; het lijkt me goed om even de klokken gelijk te zetten en kijken welk pad we nu met elkaar moeten bewandelen. Woensdagmiddag komt denk ik goed uit. Ik stuur een webex. Ik neem aan dat je daar ook voor belde? Ik ben de hele dag in gesprek geweest en kan er nu pas op terug komen.

[redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>

Verzonden: maandag 12 september 2022 12:22

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: Bristow

Hoi [redacted] 5.1.2e ,

Zullen wij binnenkort even overleggen over Bristow? Ik wil je graag bijpraten over de vergunningaanvraag, in het bijzonder de pre-AOC audit van 2 en 5 september. Verder begrijp ik via [redacted] 5.1.2e dat je werkt aan een aanwijzing voor de SAR operatie. Ik zou daar graag meer van horen en input geven waar mogelijk/nodig. Ik ben ook benieuwd hoe het overleg met de Ieren en de andere autoriteiten is gegaan. Jouw agenda is redelijk vol. Zou jij iets willen inplannen (Webex of telefonisch) wanneer dat jou schikt? Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

[redacted] 5.1.2e

.....
Luchtvaart techniek en operaties
Afdeling Vergunningverlening rail en luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kingsfordweg 1 | 1043GN | Amsterdam
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
.....

T [redacted] 5.1.2e

M +31 ([redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e @ilent.nl

www.ilent.nl
.....

To: 5.1.2e DBO[5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e DCO[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e DBO[5.1.2e @minienw.nl];
5.1.2e - DBO[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Tue 11/22/2022 8:49:51 AM
Subject: RE: IENW ~ aan Tweede Kamer over aanwijzing aan ILT_dbo
Received: Tue 11/22/2022 8:49:00 AM

5.1.2e

Dank voor je suggesties, ik heb in de brieven aan beide Kamers je suggesties overgenomen en een zin toegevoegd over de eerdere aanwijzing over de werk- en rusttijden, zoals je aangegeven had. De punten waar je vragen over had, heb ik in de brieven verwerkt.

T.a.v. de beslisnota, ik heb de sinds/vanaf punten consequent door proberen te voeren en hier en daar de tijden van de werkwoorden daarbij aangepast.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 21 november 2022 16:50

Aan: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e DCO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienw.nl>;

5.1.2e DBO < 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: IENW ~ aan Tweede Kamer over aanwijzing aan ILT_dbo

Ha 5.1.2e,

Dank ook voor deze stukken. Zie in de bijlage nog enkele suggesties. Zou je hier nog even naar willen kijken? Dank!

Groet,

5.1.2e

To: 5.1.2e) - DGLM 5.1.2e @minienw.nl
From: 5.1.2e) - DGLM
Sent: Mon 11/14/2022 2:53:33 PM
Subject: RE: ILT reactie op concept aanwijzing SAR
Received: Mon 11/14/2022 2:53:34 PM

Dank 5.1.2e grt 5.1.2e

Van: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 14 november 2022 14:26

Aan: 5.1.2e) ILT <5.1.2e @ilent.nl>; 5.1.2e) - DGLM
<5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e) ILT <5.1.2e @ILenT.nl>; 5.1.2e) ILT <5.1.2e @ilent.nl>;
5.1.2e) - ILT <5.1.2e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: ILT reactie op concept aanwijzing SAR

5.1.2e

Dank voor deze reactie. Ik maak hieruit op dat er geen belemmeringen zijn om deze aanwijzing op deze manier af te geven. Om terug te komen op de vragen/opmerkingen:

De omschrijving van de reikwijdte van de aanwijzing is generiek. Dat is positief voor effectief toezicht. Daarnaast nemen wij kennis van de bijgevoegde lijst. Weet dat het in de praktijk, vanwege overlappende regelingen, lastig zal zijn om bevindingen te koppelen aan aspecten van de lijst.

Dit lijkt mij afgeven van de aanwijzing in deze vorm niet in de weg te staan en tot in voldoende mate toezicht te kunnen houden.

De vraag kwam op of het geven van een aanwijzing om niet te handhaven rechtmatig is bij toezicht op de naleving van een EU verordening. Verder was nog de vraag of naast toesturen aan de Staten-Generaal (verplichting die volgt uit de Aanwijzingen) deze aanwijzing ook aan EASA en aan de EC dient te worden toegezonden. hebben jullie daar al over nagedacht?

Op basis van de mailwisseling met HBJZ is dit op dit moment de route, als we vasthouden aan de opt-in (waartoe we vorige week besloten hebben).

Informerende van EASA en de EC heb ik nog niet direct over nagedacht; is geen verplichting, maar misschien wel netjes.

De werking van de aanwijzing is gekoppeld aan de afgifte van alle (benodigde) ontheffingen door de ILT, de beoordeling hiervan door het Europees Agentschap voor de Veiligheid in de Luchtvaart en de goedkeuring door de Europese Commissie. In deze formulering is geen rekening gehouden met de situatie die ontstaat indien de ILT een of meerdere ontheffingen niet verleent, EASA negatief adviseert en/of de EC de ontheffingen niet goedkeurt.

Dan zullen we alsnog terug moeten vallen op iets nationaals, vooruitlopend op de nationale regelgeving die we gaan maken. Dat zouden dan afspraken tussen overheid en bedrijf moeten zijn; eerder was daar een voorstel voor gedaan door ILT, dat zal dan verder uitgewerkt moeten worden.

Ik ga de aanwijzing de lijn in doen.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e) ILT <5.1.2e @ilent.nl>

Verzonden: vrijdag 11 november 2022 14:55

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e) - ILT <5.1.2e @ILenT.nl>; 5.1.2e) - ILT <5.1.2e @ilent.nl>;
5.1.2e) - ILT <5.1.2e @ILenT.nl>

Onderwerp: ILT reactie op concept aanwijzing SAR

Dag 5.1.2e en 5.1.2e

Hierbij, toch nog enigszins vertraagd waarvoor excuses, de nadere ILT reactie op de concept aanwijzing van de minister aan de IG met betrekking tot de SAR operatie door Bristow.

Groet en goed weekend,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inspectie Leefomgeving en Transport
Directie Informatie, Netwerken en Programmering
Afdeling Netwerken

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

T 5.1.2e

466163

0031



.....
een gedachte voormilieu - Is printen van deze recht nodig?

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl; [5.1.2e]
HBJZ [5.1.2e] @minienw.nl
From: [5.1.2e] [5.1.2e] HBJZ
Sent: Thur 7/28/2022 3:22:40 PM
Subject: RE: Opt-in Kustwacht
Received: Thur 7/28/2022 3:22:41 PM

Hoi [5.1.2e],

Ik volg jouw redenering. Als het niet mogelijk is om het contract met de huidige dienstverlener te verlengen, dan lijkt mij een aanwijzing om niet te handhaven de voor de hand liggende route. Anders heb je een wetteloze situatie en ik neem aan dat de tijd dat het nog duurt om de benodigde regelgeving op te stellen en in werking te laten treden langer duurt dan de tijd die nodig is om alle Opt-in ontheffingen te regelen. Heeft de ILT trouwens een beeld van het tijdspad? [5.1.2e] wat vind jij?

Ik heb zelf maandag verlof – misschien kan [5.1.2e] aansluiten?

In de brief las ik verder nog: "Op 18 augustus 2022 is vervolgoverleg met EASA gepland. Door EASA is aan DGLM gevraagd de juridische visie op de volledige opt-in aan EASA aan te leveren" Wat wordt precies bedoeld en wat moeten/kunnen [5.1.2e] en ik hierin betekenen?

Groeten,

[5.1.2e]
[5.1.2e]
Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 28 juli 2022 13:43

Aan: [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl> [5.1.2e] [5.1.2e] HBJZ
<[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Opt-in Kustwacht

[5.1.2e]
Zoals jullie weten hebben we vorig jaar de opt-in genomen t.b.v. de SAR operaties. Dat betekent dat het bedrijf dat het nieuwe contract voor de Kustwacht gaat vervullen (Bristow) aan de Europese regels t.a.v. operaties moet gaan voldoen (de essential requirements uit de Basic Regulation en alle eisen uit de Implementing Regulation (EU) 965/2012). We wisten dat er t.b.v. de specifieke SAR operaties met helikopters er ontheffingen/exempties afgegeven zouden moeten worden. Inmiddels werkt de ILT met Bristow aan het afgeven van de AOC, de Special Approvals en de exempties. Het lijkt er echter op dat dit niet op tijd gereed zal zijn voor de start van het contract dat Bristow heeft (4 november dit jaar). De ILT heeft dit deze week aangekaart bij onze DG (zie bijgevoegde brief); ik heb [5.1.2e] ook kort telefonisch gesproken hierover. In de brief geeft ILT een aantal mogelijke opties aan om de problematische situatie aan te pakken:

- Verlengen contract met de huidige dienstverlener NHV
- Opt-in intrekken

Voor beide opties is er eigenlijk geen mogelijkheid wat mij betreft. De Raad voor de Kustwacht heeft in juni besloten om het contract met NHV niet verder te verlengen na 31 december van dit jaar (extreem hoge kosten en de verwachting dat Bristow kan gaan opereren per november). Daarmee is de eerste optie niet mogelijk; verder gaat DGLM daar niet direct over, omdat Rijkswaterstaat contracthouder is. De tweede optie, het intrekken van de opt-in, leidt ertoe dat er nog steeds geen regelgeving is om de SAR operatie te reguleren en er geen titel is voor ILT om er toezicht op te houden. Toch is ILT deze optie verder aan het uitwerken.

Met [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e], [5.1.2e] heb ik dinsdag gesproken over een optie die wij naar voren zouden willen brengen: de opt-in gewoon laten bestaan, ILT zorgt uiterlijk 4 november voor de AOC en de Special Approvals; Bristow start zijn operatie, maar nog zonder de benodigde ontheffingen die voor de SAR operatie nodig zijn. Tijdens SAR missies zullen de voorwaarden uit de vergunning dan mogelijk overschreden worden, maar we vertellen ILT via een aanwijzing dat ze nog niet gaan handhaven op de SAR missies. Daarmee heeft ILT samen met Bristow langer de tijd om de ontheffingen/exempties goed uit te werken. De aanwijzing zou wat mij betreft moeten gelden tot het moment dat duidelijk is dat de ontheffingen wel of niet geaccepteerd worden door de Europese Commissie.

Tegelijkertijd gaan we verder met de wetswijziging en het opstellen van nationale regelgeving om de SAR operaties te reguleren. Aanstaande maandag van 16:00 tot 17:00 heeft ILT een bespreking per webex opgezet om dit te bediscussiëren. Tevens vraag ILT of er eventueel juridische kennis van de kant van het ministerie aan kan schuiven.

Mijn vraag aan jullie is: kunnen jullie de gedachtegang volgen en is het nodig om vanuit HBJZ in dit gesprek te participeren? Ik hoor graag wat jullie vinden.

Groet,

[5.1.2e]
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
Directie Luchtvaart
Afdeling Luchtvaartveiligheid

[5.1.2e]

Nederland

[5.1.2e]

[5.1.2e] @minienw.nl

**NEDERLANDS LUCHTVAART
VEILIGHEIDSPROGRAMMA**



To: 5.1.2e - ILT[5.1.2e @ILenT.nl]
Cc: 5.1.2e - DGLM[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - ILT[5.1.2e @ILenT.nl]; 5.1.2e
5.1.2e - ILT[5.1.2e @ilent.nl]; 5.1.2e - ILT[5.1.2e @ILenT.nl]
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Thur 11/3/2022 1:59:24 PM
Subject: RE: Overleg SAR/Bristow - met ILT
Received: Thur 11/3/2022 1:59:00 PM
[Beslisnota aanwijzing SAR exempties v2.docx](#)
[Aanwijzing niet handhaven SAR operaties v2.docx](#)

5.1.2e

Dank voor de opmerkingen. Ik heb deze verwerkt. Tevens heb ik een bijlage geprobeerd te maken, met daarin de betreffende artikelen/elementen die van handhaving uitgezonderd zijn en die mogelijk voor een exemptie in aanmerking komen.

Hierbij de aangepaste stukken.

Zouden jullie m.n. de bijlage willen bekijken en aangeven of dit afdoende is?

Ik ga deze nu in een rondzendmap stoppen en de lijn in doen.

Er zal ook nog een brief aan Bristow bij moeten, met daarin de bijlage met artikelen die uitgezonderd worden van handhaving. Daarbij zal de vraag aan Bristow zijn om daar geschikte alternatieven/procedures voor op te stellen.

Groet,

5.1.2e
5.1.2e
Van: 5.1.2e - ILT < 5.1.2e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 2 november 2022 19:30

Aan: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e - ILT < 5.1.2e @ILenT.nl> 5.1.2e
5.1.2e - ILT < 5.1.2e @ilent.nl> 5.1.2e - ILT < 5.1.2e @ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Overleg SAR/Bristow - met ILT

Beste 5.1.2e,

Ik bedacht me na het verzenden van het document dat we één opmerking zijn vergeten. Die hebben we uitgebreid besproken. Dat is de opmerking dat in de aanwijzing naar onze mening een specificatie opgenomen zou moeten worden van de bepalingen uit de verschillende verordeningen (maar met name (EU) 965/2012) waarop deze betrekking heeft.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Luchtvaart Techniek en Luchtvaartuitregister
Afdeling Vergunningverlening rail en luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kingsfordweg 1 | 1043GN | Amsterdam
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
.....

T 5.1.2e 5.1.2e
F 5.1.2e
5.1.2e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>
.....

Van: 5.1.2e - ILT
Verzonden: woensdag 2 november 2022 17:18
Aan: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e - ILT < 5.1.2e @ILenT.nl> 5.1.2e
5.1.2e - ILT < 5.1.2e @ilent.nl> 5.1.2e - ILT < 5.1.2e @ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Overleg SAR/Bristow - met ILT

Beste 5.1.2e,

Zoals zojuist besproken, hierbij de suggestie/opmerkingen voor zowel de aanbiedingsbrief als het aanwijzingsbesluit. Voor eventuele verduidelijking weet je ons te vinden. Het is aan jou uiteraard om de opmerkingen al dan niet over te nemen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Afdeling Vergunningverlening rail en luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kingsfordweg 1 | 1043GN | Amsterdam
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

T 5.1.2e 5.1.2e
F 5.1.2e
5.1.2e @ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

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

Van: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 1 november 2022 08:52

Aan: 5.1.2e) - DGLM; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e) - DGLM;
5.1.2e ILT; 5.1.2e - ILT

Onderwerp: Overleg SAR/Bristow - met ILT

Tijd: woensdag 2 november 2022 16:00-17:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: digitaal/webex

Namens 5.1.2e van 5.1.2e

Met vriendelijk groet

5.1.2e

— De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. —

Wanneer het tijd is, kunt u hier deelnemen aan uw Rijksvideo Vergadering.

5.1.2e

5.1.2e

Deelnemen aan vergadering

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2i

[@lync.webex.com](#)

Als u een host bent, [klik dan hier](#) om hostgegevens weer te geven.

Hebt u hulp nodig? Ga naar <http://help.webex.com>

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl; [5.1.2e] ILT [5.1.2e] @ILenT.nl;
[5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl [5.1.2e] - ILT [5.1.2e] @ILenT.nl
From: [5.1.2e] - ILT
Sent: Mon 10/31/2022 3:32:50 PM
Subject: RE: Regelgeving SAR
Received: Mon 10/31/2022 3:32:51 PM

Beste [5.1.2e]

Dank voor je duidelijke uiteenzetting. Zoals eerder aangegeven ben ik het met je eens dat we op korte termijn bespreken hoe we nu het beste verder kunnen. In de agenda van [5.1.2e] en mij is woensdagmiddag ruimte voor een afspraak hierover.
Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Luchtvaart Techniek en Luchtvaartuitregister
Afdeling Vergunningverlening rail en luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kingsfordweg 1 | 1043GN | Amsterdam
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

T [5.1.2e]
F [5.1.2e]
[5.1.2e] @ilient.nl
<http://www.ilient.nl>

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: maandag 31 oktober 2022 12:41

Aan: [5.1.2e] - ILT <[5.1.2e]@ILenT.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>;
[5.1.2e] ILT <[5.1.2e]@ILenT.nl>; [5.1.2e] ILT <[5.1.2e]@ILenT.nl>

Onderwerp: Regelgeving SAR

Naar aanleiding van de commotie die vorige week ontstaan is, wil ik jullie hierbij de informatie geven die ik in de gesprekken met EASA en de Commissie verkregen heb afgelopen week. In eerste instantie heb ik, zoals [5.1.2e] aangeeft, 'van vloer naar vloer' geprobeerd te overleggen over de situatie die er in mijn ogen nu is, zonder daar 'opdrachten' af te geven of werk naar welke partij dan ook door te spelen. Gewoon collegiaal overleg over hoe we deze zaak verder aan kunnen pakken.

In eerdere instantie kreeg ik in ieder geval geen negatieve signalen van EASA over de toepasbaarheid van de opt-in ten behoeve van SAR operaties, i.e. de toepassing van Regulation (EU) 965/2012 t.b.v. SAR. Na juli was er meer onzekerheid, maar nadat ik in september nog met EASA gesproken heb over de noodzaak voor ons om deze regelgeving op deze manier toe te passen, leek dit in ieder geval niet negatief beoordeeld te worden door EASA. Ik heb dat opgevat dat er mogelijkheden zijn en dat het vooral aan ons is om aan te geven op welke gebieden we eventueel af willen/moeten wijken van de standaard OPS regelgeving voor de SAR missies.

Vorige week werd ik aangesproken door EASA met een veel negatievere insteek: het is niet de bedoeling om een pakket regelgeving via een opt-in van toepassing te verklaren en vervolgens een groot deel van deze regels via exempties weer buiten werking te stellen. Dan is er sprake van een 'partiele opt-in', en dat kan volgens advies van de EASA legal service niet de bedoeling zijn. De Commissie gaat in deze denkrichting mee.

Omdat de exempties nog niet afgegeven zijn, zullen we voor de periode dat dat het geval is, zoals eerder afgesproken, een aanwijzing tot niet handhaven op de SAR missies af moeten geven.

Dat betekent volgens mij dat er een aantal mogelijkheden zijn:

1. We behouden de opt-in, er komt een aanwijzing, we werken aan de exempties en beginnen met kortdurende exempties zodat we de reactie van EASA kunnen testen; deze kunnen later in langer lopende exempties omgezet worden als de reactie niet al te negatief is.
2. We behouden de opt-in, er komt een aanwijzing, we geven langdurige exempties af (tot het moment dat nationale regelgeving in werking kan treden), EASA beoordeelt en geeft advies aan de Commissie; Commissie beslist en we zullen met dat besluit moeten werken (dat kan betekenen alsnog intrekken van de opt-in en een nationale oplossing zoeken)
3. We trekken de opt-in in, we vallen terug op de optie die in juni geschetst is (scenario 2 in de gespreksnotitie van 27 juli van [5.1.2e] de tekst daarvan heb ik onder deze mail toegevoegd). Vraag hierbij is of de aanwijzing ook noodzakelijk is. In juli hebben we gevraagd aan ILT om dit scenario wat verder uit te werken, maar ILT heeft besloten dat niet te doen omdat er door DGLM vastgehouden werd aan de opt-in en alle tijd benodigd was voor het beoordelen van de AOC aanvraag van Bristow.

Het concept van de aanwijzing om niet te handhaven gaat hierbij.

Met betrekking tot de exempties: het gaat wat mij betreft alleen om de daadwerkelijk benodigde afwijkingen van 965/2012;

deze exempties zullen ook niet tijdens de gehele operaties noodzakelijk zijn, maar vooral 'ingeroeppen' moeten kunnen worden als de omstandigheden van de SAR missie dat noodzakelijk maken; het is dus van belang om zicht te krijgen op aantallen exempties, maar zeker ook op de toepassing van deze exempties (wanneer en hoe vaak zet je de regels van 965 'buiten spel'). Het lijkt ons goed om te bespreken op welke manier we nu het beste vooruit kunnen gaan. Zouden jullie daarvoor op korte termijn beschikbaar zijn?

Groet, mede namens 5.1.2e

5.1.2e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
Directie Luchtvaart
Afdeling Luchtvaartveiligheid

5.1.2e
Nederland
5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl



5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

5,1,2e, 5,1,2i, 5,2,1

To: 5.1.2e DBO[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e) - DGLM
Sent: Tue 11/29/2022 6:25:24 PM
Subject: RE: Retour: RONDZENDMAP-2022/14105: LV M BESLISNOTA Aanwijzing aan ILT tot niet handhaven tijdens Search and Rescue missies
Received: Tue 11/29/2022 6:25:00 PM

Dank je!

Van: 5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 29 november 2022 18:16

Aan: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>;
5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>; DBO-SPZ Postbus < 5.1.2e @minienw.nl>; DGLM - Staf
< 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e DBO
< 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DCO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e
DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e GLM
< 5.1.2e @minienw.nl>; Postbus DGLM < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e DCO
< 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Retour: RONDZENDMAP-2022/14105: LV M BESLISNOTA Aanwijzing aan ILT tot niet handhaven tijdens Search and Rescue missies

Dag 5.1.2e ,

Dank voor de aanpassingen. De brieven aan de ILT gaan morgen uit en daarna gaan de brieven naar beide Kamers (na 1^e termijn begrotingsbehandeling). Wij zullen ook beide beslisnota's en beide aanwijzingsbrieven ILT meesturen. Daarna kan Bristow door jullie per brief worden geïnformeerd.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 29 november 2022 02:43

Aan: 5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e ,
5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>; DBO-SPZ Postbus < 5.1.2e @minienw.nl>; DGLM - Staf
< 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DBO
< 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e DCO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e
DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DBO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DGLM
< 5.1.2e @minienw.nl>; Postbus DGLM < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e - DCO
< 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Retour: RONDZENDMAP-2022/14105: LV M BESLISNOTA Aanwijzing aan ILT tot niet handhaven tijdens Search and Rescue missies

5.1.2e

Ik heb de brieven aan EK en TK gecombineerd en in rondzendmap 2022/14191 geplaatst. Om de brieven iets korter te maken, heb ik wat details uit de tekst weggelaten, maar de brieven geven nog steeds dezelfde informatie (ik heb er niet één rondzendmap van gemaakt, dus de beslisnota uit de andere rondzendmap en de aanwijzingsbrief uit die map moeten toegevoegd worden aan de brieven naar EK en TK). Ik ga ervan uit dat je hiermee verder kunt.

In de Regeling Aanwijzingen aan inspecties staat dat de Kamers onverwijld ingelicht moeten worden; de beide aanwijzingsbrieven aan de ILT kunnen nu verzonden worden en ook de brieven aan EK en TK met alle benodigde bijlagen. De beide brieven aan Bristow kunnen door 5.1.2e etekend worden en ook verzonden worden.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e DBO < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 28 november 2022 09:57

Aan: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>;
5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>; DBO-SPZ Postbus < 5.1.2e @minienw.nl>; DGLM - Staf
< 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e DBO
< 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DCO < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e) -
DGLM < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e DBO < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e DGLM
< 5.1.2e @minienw.nl>; Postbus DGLM < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e DCO
< 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: Retour: RONDZENDMAP-2022/14105: LV M BESLISNOTA Aanwijzing aan ILT tot niet handhaven tijdens Search and Rescue missies

Beste collega's,

De minister is akkoord met de aanwijzing, de brief aan de ILT en de brief aan Bristow.

Hij verzoekt daarnaast om de informatie aan de EK en TK op te nemen in de andere kamerbrief over niet-handhaven ILT in afwachting van de nieuwe werk- en rusttijden regeling die hij parallel heeft afgedaan (RONDZENDMAP-2022/14191 5.1.2e 5.1.2e - DGLM; zou je één gecombineerde brief aan de TK en EK willen maken? De gecombineerde brieven graag toevoegen aan RONDZENDMAP-2022/14191.

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515XP | Den Haag

Postbus 20951 | 2500EZ | Den Haag

M(5.1.2e | E 5.1.2e @minienw.nl

To: 5.1.2e DGLM[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e) - DGLM
Sent: Tue 8/2/2022 9:08:38 AM
Subject: RE: SAR heli
Received: Tue 8/2/2022 9:08:00 AM

Goedemorgen 5.1.2e
ILT heeft vrijdagmiddag nog een gespreksnotitie opgeleverd, met daarin twee door hen uitgewerkte opties, het verlengen van het contract met NHV en als tweede het intrekken van de opt-in met daarvoor in de plaats een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de ILT en Bristow over de SAR werkzaamheden en toezicht daarop. Mijn pleidooi voor het werken met de opt-in en de aanwijzing wilden ze niet in meegaan, ze houden vast aan hun geschetste optie. Het is ze wel duidelijk dat het verlengen van het contract met NHV de minst haalbare weg is.

Ik zal een wat uitgebreider verslagje ook aan 5.1.2e c.s. sturen en jou daar ook in kopiëren.

5.1.2e
5.1.2e
Van: 5.1.2e DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 2 augustus 2022 09:48

Aan: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: SAR heli

Ha 5.1.2e ,
Benieuwd hoe gisteren het overleg met ILT over de SAR heli is gegaan. Hoe werd er gereageerd op je voorstel, en zijn er afspraken over vervolg gemaakt?
Groeten,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Directie Maritieme Zaken | Zeevaart
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

M 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw
.....

To: 5.1.2e - DBO[5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DBO[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e DCO[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e
5.1.2e DCO[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e DBO[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e
DCO[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Wed 11/16/2022 2:54:34 PM
Subject: RE: Suggesties dbo bij stukken over aanwijzing ILT mbt SAR
Received: Wed 11/16/2022 2:54:00 PM

5.1.2e

Dank voor de suggesties. Ik heb ze verwerkt in de beslisnota en de brieven aan beide kamers.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e DBO < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 16 november 2022 14:01

Aan: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DCO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e

5.1.2e DCO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DBO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DCO

< 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: Suggesties dbo bij stukken over aanwijzing ILT mbt SAR

Dag 5.1.2e,

Dank voor de stukken over de aanwijzing ILT mbt werk- en rusttijden SAR. Zie bijlagen voor enkele suggesties. Ik heb de TK brief van commentaar voorzien, maar dezelfde punten gelden natuurlijk voor de EK brief. Zou je hier nog even naar willen kijken? Ik ontvang daarna graag een seintje (via app of mail). Alvast bedankt.

Groet,

5.1.2e

To: 5.1.2e ILT 5.1.2e @ILenT.nl
Cc: 5.1.2e ILT 5.1.2e @ILenT.nl 5.1.2e ILT 5.1.2e @ILenT.nl;
5.1.2e -ILT 5.1.2e @ILenT.nl; 5.1.2e
ILT 5.1.2e @ILenT.nl; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e -
ILT 5.1.2e @ILenT.nl; 5.1.2e -ILT 5.1.2e @ilent.nl
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Mon 10/31/2022 6:21:45 PM
Subject: RE: update Bristow en vragen ILT
Received: Mon 10/31/2022 6:21:00 PM
[Aanwijzing niet handhaven SAR operaties v1 - kopie.docx](#)
[Beslisnota aanwijzing SAR exempties v1 - kopie.docx](#)

5.1.2e

Dank voor je informatie. De AOC is inmiddels afgegeven begrijp ik.

In antwoord op je vraag, ik heb een aanwijzing besproken met HBJZ en deze is in concept gereed. Hierbij voor jouw informatie de beslisnota en concept aanwijzing. Mochten er opmerkingen zijn, dan hoor ik dat graag.

Groet,

5.1.2e
5.1.2e

Van 5.1.2e -ILT <5.1.2e @ILenT.nl>

Verzonden: woensdag 26 oktober 2022 13:36

Aan: 5.1.2e - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e -ILT <5.1.2e @ILenT.nl>; 5.1.2e -ILT <5.1.2e @ILenT.nl>; 5.1.2e

5.1.2e -ILT <5.1.2e @ILenT.nl> 5.1.2e -ILT <5.1.2e @ILenT.nl>;

5.1.2e - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e -ILT <5.1.2e @ILenT.nl>;

5.1.2e ILT <5.1.2e @ilent.nl>

Onderwerp: update Bristow en vragen ILT

Beste 5.1.2e,

Een update van mijn kant;

- ILT streeft naar AOC afgifte voor Bristow deze week. Het is natuurlijk bijna 4/11 maar daarnaast worden er vanaf 30/10 nieuwe verordeningen van toepassing voor fuel schemes en all weather operations (EU Vo 2021/1296 en EU Vo 2021/2237). Door afgifte deze week willen we AOC afgifte gescheiden houden van deze nieuwe verordeningen (waar Bristow uiteraard wel aan moet gaan voldoen).
- Als AOC afgifte deze week lukt (wat vermoedelijk tot het eind spannend zal blijven, ook voor de daarvoor benodigde CAMO en de exploitatievergunning) dan zullen (vermoedelijk) de PH-NCG en de PH-SAR op de erkenning worden vermeld ("vermoedelijk" omdat we ook op registratie niveau nog bezig zijn de laatste punten te sluiten). Voor het 3^e toestel (PH-BSR) zullen we na het weekend de benodigde documenten van Bristow ontvangen. Dit toestel zou dan later worden toegevoegd aan de AOC. De druk op deze bijschrijving is ook groot omdat Bristow zich in het contract heeft gecommitteerd om 3 toestellen (2 + 1 back-up) te leveren.
- Als we AOC afgifte deze week halen dan is het AOC gereed vóór 4/11 wat betekent dat het uitblijven van het AOC een operatie per 4/11 niet in de weg staat. De operatie die conform het AOC uitgevoerd kan worden is een commercial air transport operatie (AtoB of rondvlucht), al dan niet gebruik makend van de op het certificaat genoemde privileges (LVTO, NVIS, HHO, HEMS, HOFO) voor zover deze operatie voldoet aan de vereisten van EU Vo 965/2012. SAR operaties die niet voldoen aan EU Vo 9065/2012 zijn niet toegestaan omdat hiervoor de benodigde ontheffingen ontbreken.

Per 4/11 gaat het SAR contract in. Zonder ontheffingen zal Bristow geen SAR dienstverlening buiten de kaders van EU Vo 965/2012 kunnen leveren. Gaat DGLM afspraken maken met Bristow over SAR operaties buiten de kaders van EU Vo 965/2012? Eerder heb je aangegeven dat DGLM voornemens is om een instructie aan ILT te maken om niet handhavend op te treden op SAR operaties buiten de kaders van EU Vo 965/2012. Graag ontvangen wij deze week nog duidelijkheid over de status van de voorgenomen instructie.

Ik vermoed dat ILT kort na AOC afgifte en kort na start contract (wat nu nagenoeg samenvalt) inspecties/audits gaat uitvoeren gezien alle bijzonderheden op dit dossier.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Luchtvaart operaties en vliegscholen
Afdeling Vergunningverlening rail en luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kingsfordweg 1 | 1043GN | Amsterdam
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
T 5.1.2e
M +31 (5.1.2e
5.1.2e @ilent.nl
www.ilent.nl
.....

To: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e] @minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 12/1/2022 4:27:16 AM
Subject: RE: Wetswijziging niet-mil staatsluchtvaartuigen
Received: Thur 12/1/2022 4:27:00 AM

[5.1.2e]

Eerder, in juli, had de ILT geopperd om de opt-in in te trekken en dan vooruitlopend op de nationale regelgeving iets van 'afspraken tussen ILT en de operator' te maken, zodat er wel een soort van kader voor Bristow zou zijn en daar in goed overleg naar gekeken kan worden door de ILT. Echt toezicht is dan niet mogelijk. ILT dacht aan een soort privaatrechtelijke overeenkomst, maar is daar later van terug gekomen. Ze hebben ook nog even aan een beleidsregel gedacht, maar die bindt alleen het bestuursorgaan, niet het bedrijf. Volgens mij hebben we niet echt mogelijkheden om nationaal iets te regelen, vooruitlopend op regelgeving. Die nationale afspraken zouden eerst nog verder uitgewerkt moeten worden. In die situatie komen we alsnog, als EASA/Commissie ons dwingt de opt-in in te trekken of als de exempties niet geaccepteerd worden.

Groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]
Van: [5.1.2e] HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 30 november 2022 10:55

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Wetswijziging niet-mil staatsluchtvaartuigen

Voor gemak nota bijgevoegd

Van: [5.1.2e] HBJZ

Verzonden: woensdag 30 november 2022 10:53

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Wetswijziging niet-mil staatsluchtvaartuigen

Dag [5.1.2e],

Vraagje voor mijn begrip: wat zijn die 'nationale afspraken' genoemd op pag. 3 vd beslisnota?

Gr.

[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 23 november 2022 18:39

Aan: [5.1.2e] HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Wetswijziging niet-mil staatsluchtvaartuigen

[5.1.2e]

Dank voor je meelesen. De beslisnota ligt op dit moment bij de minister denk ik; het hangt er maar vanaf hoe je 'enorm' definieert. Ik was in eerste instantie geïnformeerd over een vijftal exempties, toen werden het er een tiental en nu heeft ILT het over 48. Maar, in die 48 zitten weer een groot aantal zaken die niet onder 965/2012 vallen. Het blijft onduidelijk om hoeveel het nu om gaat en hoe vaak dat toegepast moet worden.

Mijn insteek zou zijn: de wetgever heeft de mogelijkheid geboden om de opt-in te doen voor SAR; wij denken dat de regels effectief toe te passen zijn; alleen in uitzonderlijke gevallen tijdens SAR missies zal het nodig zijn om een aantal regels te overschrijden. Vooral nog opereert het bedrijf binnen de regels van de AOC.

Hierbij de laatste versie van de beslisnota

Groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]
Van: [5.1.2e] HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 23 november 2022 18:24

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Wetswijziging niet-mil staatsluchtvaartuigen

Hoi [5.1.2e],

EASA brief gelezen. De beslisnota die een paar weken terug richting M is gegaan heeft het niet over hetgeen in de brief wordt vermeld volgens mij. Althans niet over de eerdere signalen door EASA wat betreft de AOC. Ik wil de nota er nog even bij pakken om te kijken wat daar nu precies in staat. En ook of M niet ook geïnformeerd moet worden over deze kwestie met EASA en mogelijk met de Cie.

Volgens mij was een van mijn vragen eerder hoe kansrijk de toekenning van exemptions is. Als ik dit zo lees is nu dus eigenlijk ultra klein. Ik snap EASA wel. Als je een 'enorm' aantal exemptions gaat aanvragen, betekent dat dus dat je aan weinig 965/2012 eisen voor SAR kan voldoen. Dus heeft een opt in geen zin.

Even morgen eea verder bekijken, met de nota aan M ernaast. Dan bezien hoe met EASA eea door te spreken?

Gr.

[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 23 november 2022 14:37

Aan: [5.1.2e] HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Wetswijziging niet-mil staatsluchtvaartuigen

[5.1.2e]

Ik had wel een reactie getypt, maar mogelijk niet verzonden. Zie hierbij. Wat mij betreft snel vooruit; we hebben een brief van

EASA ontvangen die de opt-in voor luchtvaartoperaties SAR in twijfel trekt en ik ben een beetje bang dat ze aansturen op een besluit van de Commissie dat we de opt-in niet meer toe mogen passen. Voor jouw informatie de brief van EASA hierbij.

Groet,

5.1.2e
5.1.2e
Van: 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 23 november 2022 10:45

Aan: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanwijzing tot niet handhaven SAR operaties

Hoi 5.1.2e,

Luchtwaardigheidswijzigingen gaan een apart wijzigingstraject doorlopen. Ik ga dus nu verder met de wetswijziging voor de delegatiegrondslag voor regels niet-mil. staatslvt.

Ik stuur je nog even de concepttekst die er al lag. Zie opm. en vragen. Ik weet niet of je daar al eerder naar had kunnen kijken.

Kon geen reply vinden nl. Kijk maar.

Gr.

5.1.2e
Van: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 28 oktober 2022 10:25

Aan: 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanwijzing tot niet handhaven SAR operaties

5.1.2e
Dank je; ik hoop dat de luchtwaardigheidszaken niet tot veel vertraging leiden voordat we de wetswijziging in procedure brengen.

Ik hoop binnenkort meer tijd te hebben (waarschijnlijk ijdele hoop) om de lagere regelgeving op te pakken.

Groet,

5.1.2e
5.1.2e
Van: 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 18 oktober 2022 11:28

Aan: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanwijzing tot niet handhaven SAR operaties

Ha 5.1.2e,

ik bekijk je antwoorden straks. Wat betreft het wetsvoorstel. Er gaan een paar andere aanpassingen (luchtwaardigheid) daarin mee. Ben daar nog voor aan het schrijven en inventariseren. Ik ben vanaf 21/10 tot en met 21/11 met verlof, en pak daarna het voorstel weer op. Volgens mij hoeft er wat betreft niet-mil. staatsoperaties niets meer te gebeuren. Maar ik check nog even. Juist in case. Ik denk wel goed om alvast te kijken wat er in de lagere regelgeving zou moeten komen voor deze operaties. dus in het Besluit vluchtuitvoering en de Regeling vluchtuitvoering.

Gr

5.1.2e
Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

Datum: dinsdag 18 okt. 2022 10:25 AM

Aan: 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanwijzing tot niet handhaven SAR operaties

5.1.2e
Dank voor je correcties en vragen. Hierbij de opmerkingen beantwoord. Wat betreft de duur van de aanwijzing: ILT is het ermee eens dat deze loopt totdat de exempties volledig goedgekeurd zijn.

Als het niet lukt met de exempties, dan hebben we een andere situatie; ILT heeft eerder al voorgesteld om in plaats van de opt-in een soort overeenkomst met Bristow aan te gaan, voor de tijd dat de nationale regelgeving nog niet gereed is; dat kunnen we toepassen als we gedwongen worden de opt-in in te trekken als de exempties niet goedgekeurd worden.

Parallel ga ik aan de slag met het ontwikkelen van nationale regels, maar daarvoor hebben we de wijziging van de wet luchtvaart nodig, die jij in voorbereiding hebt. Moeten we daar nog wat aan doen?

Groet,

5.1.2e
5.1.2e
Van: 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 17 oktober 2022 16:44

Aan: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl> 5.1.2e 5.1.2e - HBJZ

< 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanwijzing tot niet handhaven SAR operaties

Hoi 5.1.2e,

Ik heb de concepten doorgelezen. Zie enkele vragen (ook voor mijn begrip) in de twee concepten. Er is bij nog ontbreken van exemptions geen andere optie dan deze aanwijzing aan de ILT. M (en ILT) zal wel de periode van aanwijzing wel zo kort mogelijk

willen houden, dus wellicht een spoedprocedure bij EASA/EC voor behandeling en acceptatie vd door Bristow aangevraagde exemptions.

Een punt is wel dat stel dat de benodigde exemptions niet worden verleend, hoe dan verder SAR operaties moeten worden uitgevoerd. Er is geen nationale regelgeving voor (uitvoeren en) handhaven van dergelijke operaties. Operaties kunnen strikt genomen wel maar dan zonder toezicht (ILT) want geen regelgeving nog daarvoor. M zal over die situatie dan ook een besluit moeten nemen. Misschien daarop niet vooruitlopen, je hebt het al wel gemeld in de beslisnota (al is het wel een beetje verdekt). Zaak dus om asap helderheid te krijgen omtrent de exemptions.

Even voor nu dit.

Laat maar weten of je nog vragen of andere punten hebt om door te nemen.

Gr

5.1.2e
Van: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 17 oktober 2022 15:51

Aan: 5.1.2e 5.1.2e HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: Aanwijzing tot niet handhaven SAR operaties

5.1.2e
We hebben het er al eens eerder over gehad, de uitwerking van het opt-in besluit voor de Kustwacht operaties. Hierbij mijn vraag om advies van jouw kant over bijgevoegde stukken.

Zoals je weet hebben we een opt-in van de Europese regelgeving gedaan voor de Kustwacht operaties. Voor de Search and Rescue helikopter operaties geldt EU 965/2012 en moet het bedrijf, in dit geval Bristow, een AOC aanvragen. Daar wordt aan gewerkt en waarschijnlijk is deze AOC wel rond voor de start van de operatie op 4 november.

Echter, de 'gewone' regels uit 965/2012 zijn niet allemaal geschikt voor de SAR operatie. De verwachting is dat Bristow een aantal ontheffingen aan moet vragen, omdat ze tijdens SAR missies niet volledig aan de AOC regels zullen kunnen voldoen. Deze ontheffingen, of exemptions, moeten aan EASA voorgelegd worden en goedgekeurd worden. Dit is nog niet gebeurd en zal nog een aantal maanden gaan duren.

De situatie doet zich nu voor dat Bristow de operatie uit gaat voeren, tijdens een SAR missie de normale regels zal overschrijden en de ILT toezicht gaat houden en de regels gaat handhaven. Dan zou Bristow 'bestraft' kunnen worden voor het uitvoeren van SAR missies, omdat die elementen nog niet van een ontheffing zijn voorzien. De ILT vraagt om een aanwijzing om niet te handhaven op die punten.

Hierbij een beslisnota voor de minister en de aanwijzing om niet te handhaven. Zou jij hiernaar willen kijken en mij van eventueel commentaar kunnen voorzien?

Bij voorbaat dank,

5.1.2e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem

Directie Luchtvaart

Afdeling Luchtvaartveiligheid

5.1.2e
Nederland
5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl

**NEDERLANDS LUCHTVAART
VEILIGHEIDSPROGRAMMA**



To: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e HBJZ [redacted] 5.1.2e @minienw.nl];
[redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]
Cc: [redacted] 5.1.2e - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; DBO-SPZ Postbus [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; DGLM -
Staff [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e
DBO [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e - DCO [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e DBO [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; Postbus DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e
DCO [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e
From: Busscher, K. (Kitty) - DBO
Sent: Mon 11/28/2022 9:56:49 AM
Subject: Retour: RONDZENDMAP-2022/14191: LV M Beslisnota: Brieven aan ILT, EK, TK en Bristow over verlenging aanwijzing aan de ILT omtrent de werk- en rusttijden voor de Search and Rescue operatie
Received: Mon 11/28/2022 9:56:53 AM

- [01. Beslisnota verlenging aanwijzing aan ILT met betrekking tot werk- en rusttijden SAR.PDF](#)
[02. Brief aan ILT verlengen aanwijzing niet handhaven werk- en rusttijden.DOCX](#)
[03. Brief aan Eerste Kamer over verlenging aanwijzing aan ILT \(aanwijzingbrief aan ILT als bijlage bijvoegen\).DOCX](#)
[04. Brief aan Tweede Kamer over verlenging aanwijzing aan ILT \(aanwijzingbrief aan ILT als bijlage bijvoegen\).DOCX](#)
[05. Brief aan Bristow tijdelijke regels werk- en rusttijden SAR operatie \(ondertekening door Directeur Luchtvaart namens M\).DOCX](#)

Beste collega's,

De minister is akkoord met bijgevoegde stukken. Hij heeft bij RONDZENDMAP-2022/14105 verzocht om de informatie uit de brieven aan de EK en TK over de aanwijzing van de ILT tot niet handhaven tijdens SAR missies op te nemen in de bijgevoegde brieven.

@ [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e) - DGLM; zou jij de brieven willen combineren en ze in RONDZENDMAP-2022/14191 willen plaatsen?

Daarna ontvang ik graag een bericht, dan leg ik het indien nodig opnieuw voor aan de minister en zet DBO de stukken vervolgens klaar voor verzending.

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

[redacted] 5.1.2e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515XP | Den Haag

Postbus 20951 | 2500EZ | Den Haag

M [redacted] 5.1.2e | E [redacted] 5.1.2e @minienw.nl



TER BESLISSING

Datum

16 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/266586

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart

Afd. Luchtvaartveiligheid

Beslistermijn

24 november 2022

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

nota

Aanwijzing niet handhaven werk- en rusttijden Search
and Rescue helikopter operaties

Aanleiding

Op 29 juni 2021 is een aanwijzing aan de ILT gegeven om niet handhavend op te treden met betrekking tot een aantal artikelen uit het Arbeidstijdenbesluit vervoer (hierna: Atb-v), vooruitlopend op de vaststelling van een passende werk- en rusttijdenregeling voor Search and Rescue (SAR) helikopteroperaties.

De geldigheid van deze aanwijzing is in juli van dit jaar verlopen. De wijziging van het Atb-v met daarin een definitieve regeling voor de werk- en rusttijden voor SAR helikopteroperaties is echter nog niet gereed. In verband met de overgang naar de nieuwe SAR operator, Bristow, is overleg gevoerd over de werk- en rusttijden regels. Daaruit blijkt dat ook Bristow de specifieke regels voor werk- en rusttijden voor SAR operaties, die in het Atb-v gaan komen, noodzakelijk vindt. Verlenging van deze aanwijzing heeft daardoor vertraging opgelopen.

Om duidelijkheid aan de Search and Rescue operator te verschaffen omtrent de huidige toepasselijke regels voor werk- en rusttijden, zou deze aanwijzing vernieuwd moeten worden, tot het moment dat het aangepaste Atb-v in werking treedt. Dit zal naar verwachting nog een jaar duren.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

- De aanwijzing tot niet handhaven op een aantal artikelen uit het huidige Atb-v aan de ILT te verlengen tot het moment dat een aangepast Atb-v in werking is getreden, middels bijgevoegde brief aan de ILT;
- De Eerste en Tweede Kamer te informeren over de verlenging van de aanwijzing, middels bijgevoegde brieven;
- In te stemmen met bijgevoegde brief aan Bristow en deze door de directeur Luchtvaart te laten verzenden.

Kernpunten

In 2021 is de aanwijzing om niet handhavend op te treden op een aantal artikelen uit het Atb-v aan de ILT afgegeven, vooruitlopend op de vaststelling van een passende werk- en rusttijdenregeling voor SAR helikopteroperaties. Het opstellen van deze passende werk- en rusttijdenregeling vergt meer tijd, mede omdat het Atb-v op enkele andere punten aangepast te worden, ten behoeve van andere operaties waar nog geen goede werk- en rusttijdenregeling voor bestaat. Daarom zou de huidige situatie, waarbij er tijdelijke regels voor de werk- en rusttijden overeen gekomen zijn, voortgezet moeten worden tot het moment dat het Atb-v aangepast is.

Om dat te bereiken wordt voorgesteld de bestaande aanwijzing om niet handhavend op te treden op een aantal artikelen uit het Atb-v te verlengen.

Krachtenveld

Voor alle betrokken partijen is het van belang dat er in de SAR helikopter operatie veilig gewerkt wordt, waarbij de piloten voldoende uitgerust hun werk kunnen doen. Door een goede inhoudelijke werk- en rusttijden regeling te ontwikkelen, wordt er duidelijkheid geschapen voor de SAR operator t.a.v. de regels waar deze zich aan dient te houden. Daarmee zal de veiligheid van de SAR helikopter operatie gediend zijn.

Ten behoeve van de maritieme- en aeronautische noodhulp is het van belang dat er goede Search and Rescue dienstverlening wordt verzorgd in Nederland.

Overleg over de inhoudelijke regels die in het Atb-v moeten komen vindt plaats met het ministerie van SZW, de beide betrokken inspecties (Inspectie SZW en ILT), het huidige betrokken bedrijf Bristow, en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers.

Toelichting

De beperkingen die door het huidige Atb-v worden opgelegd leiden tot een zeer ongunstige verhouding tussen wachttijd en vliegtijden voor de bemanningen, met als gevolg dat de geoefendheid, en daarmee dus de vliegveiligheid in gedrang zou kunnen komen. Met de bestaande aanwijzing en de daarmee samenhangende tijdelijke regels voor de werk- en rusttijden voor SAR operaties is een veilig en werkbaar kader gecreëerd.

De Europese regels voor helikopter operaties verwijzen naar nationale regelgeving voor werk- en rusttijden voor Search and Rescue helikopter operaties. Het Atb-v biedt niet de juiste regels voor een goede werk- en rusttijdenregeling. Ontwikkeling van deze regels is noodzakelijk en kan door het toevoegen van een specifieke regels aan het Atb-v. Om de SAR operator nu niet te dwingen om aan de niet-passende regels te gaan voldoen en omdat het ontwikkelen van de specifieke regeling meer tijd kost, moet voorlopig nog van handhaving van enkele artikelen uit het Atb-v worden afgezien en worden de tijdelijke regels gehanteerd.

Politieke context

De Search and Rescue helikopter dienstverlening staat de laatste jaren sterk in de belangstelling. Er worden regelmatig Kamervragen over gesteld. In juni 2021 is een motie aangenomen, waarin de regering wordt verzocht om een specifieke regeling voor de werk- en rusttijden in de SAR-operatie onder het Arbeidstijdenbesluit vervoer te ontwikkelen. Het opstellen van deze regeling kost meer tijd dan eerder voorzien.

Financiële/juridische overwegingen

Er zijn geen gevolgen voor de begroting voorzien.

De grondslag voor het geven van een aanwijzing tot niet-handhaven is Aanwijzing 14 van de Regeling vaststelling Aanwijzingen inzake de rijksinspecties. Deze Aanwijzingen schrijven ook voor dat de Eerste en Tweede Kamer worden geïnformeerd.

Datum

16 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/266586

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

Met deze aanwijzing en de daarbij behorende tijdelijke regels voor de werk- en rusttijden voor SAR operaties zal de SAR operator de SAR operatie veilig en met voldoende uitgeruste bemanningen uit kunnen voeren.

Communicatie

De SAR operator zal geïnformeerd worden over het voortzetten van de aanwijzing tot niet handhaven op artikelen uit het Atb-v en over de daarbij behorende tijdelijke regels t.a.v. werk- en rusttijden.

Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven

In 2021 is geconstateerd dat de huidige toepasselijke regelgeving voor werk- en rusttijden voor helikopters (paragraaf 4.8 Atb-v) niet aansluit bij de aard van de SAR-operaties en onwerkbaar is voor de SAR operator. Paragraaf 4.8 in het Atb-v is niet geschreven voor operaties met een zeer scheve verhouding tussen (stand-by) reservetijd en effectieve werktijd, zoals deze zich in de SAR dienst voordoet. Vanuit het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, als medeopsteller van het Atb-v, en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers is aangegeven dat het de voorkeur heeft om een specifieke inhoudelijke werk- en rusttijden regeling voor SAR helikopters op te stellen. De kamer heeft op 1 juni 2021 een motie van het lid Hagen aangenomen met deze strekking (kamerstuk 30490-37). Om de periode te overbruggen tot het moment dat het Atb-v aangepast zou zijn, is de aanwijzing om niet te handhaven op een aantal artikelen uit het Atb-v aan de ILT gegeven, samen met tijdelijke regels waar de SAR operator aan moet voldoen. In eerste instantie was voorzien dat het Atb-v deze zomer aangepast zou kunnen zijn, maar de ontwikkeling van een specifieke en passende werk- en rusttijden regeling vereist meer tijd. De aanwijzing en de tijdelijke regels moeten verlengd worden tot het moment dat het Atb-v is aangepast en de nieuwe werk- en rusttijdenregels voor SAR operaties in werking zijn getreden.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Aanwijzing niet handhaven SAR operaties	Brief aan de Inspecteur-generaal van de ILT, met daarin de aanwijzing om niet te handhaven op enkele artikelen uit het Atb-v
2	Brief aan Eerste Kamer over aanwijzing aan ILT	Aanbieden aan Eerste Kamer van de brief aan de ILT m.b.t. het verzoek niet te handhaven
3	Brief aan Tweede Kamer over aanwijzing aan ILT	Aanbieden aan Tweede Kamer van de brief aan de ILT m.b.t. het verzoek niet te handhaven

Datum

16 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/266586

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

3



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Bristow Netherlands B.V.

5.1.2e

Luchthavenweg 20
1786 PP DEN HELDER

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

Luchtvaartveiligheid

T 5.1.2e

M +31(0)6 5.1.2e

F 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

Datum 7 november 2022
Betreft Afwijken van civiele operationele regels tijdens SAR vluchten

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/266603

Bijlage(n)

1

Geachte 5.1.2e

Eerder is geconstateerd dat de huidige regels voor werk- en rusttijden voor helikopter operaties in het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atb-v) niet goed passen bij de praktijk van de Search and Rescue (SAR) dienstverlening. Met name de beperkingen in de maximum vliegwerktijd en de correcties die daarop toegepast moeten worden, samen met de reservetijd leiden tot problemen bij het inplannen van bemanningen en tot onvoldoende vliegtijd en operationele geoefendheid van de bemanningen.

In 2021 is door de Tweede Kamer een motie aangenomen die de regering oproept om specifieke regels voor de werk- en rusttijden in de SAR-operatie onder het Atb-v te ontwikkelen (Kamerstuk 30490-37).

De ministeries van SZW en IenW werken aan aanpassing van het Atb-v. Daar zult u ook over geconsulteerd worden. De aanpassing zal bestaan uit de opname in het Atb-v van specifieke regels voor de werk- en rusttijden voor SAR operaties, meer in lijn met het karakter van deze vraag gestuurde 24-uurs operatie en de huidige Europese werk- en rusttijden regelgeving voor andere soorten operaties. Dat betekent dat de eisen aan de vliegwerktijden, werktijden, correctiefactoren en rusttijden aangepast zullen worden.

Gelet op de voorgenomen wijziging van het Atb-v is er thans sprake van een overgangssituatie. De normen zoals die nu in het Atb-v zijn opgenomen, zullen aangepast worden, waardoor er andere vliegwerktijden en rusttijden van kracht gaan worden. Het blijft van groot belang dat de SAR operatie goed wordt uitgevoerd en dat deze niet onnodig gehinderd wordt door de vigerende normen over werk- en rusttijden.

Gegeven deze situatie heb ik de Inspectie Leefomgeving en Transport gevraagd om niet te handhaven op enkele van de huidige regels in het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Het betreft de maximum vliegwerktijd onder artikel 4.8:4 van het Atb-v, de maximale werktijd en maximale vliegtijd onder het tweede tot en met het vijfde lid van artikel 4.8:5 van het Atb-v en de rusttijden onder artikel 4.8:9 van het Atb-v en de bekorte rust onder artikel 4.8:10 van het Atb-v.

Om te borgen dat de belangen die met werk- en rusttijden gediend worden tijdens de overgangsperiode, totdat er aangepaste regels in het Atb-v opgenomen zijn, heb ik aan de Inspectie Leefomgeving en Transport een aantal tijdelijke regels meegegeven. Deze voorwaarden om af te zien van handhaving dienen door Bristow toegepast te worden. Bristow wordt gevraagd om een werk- en rusttijdenschema in te stellen waarbij zonder meer uitgegaan wordt van de tijdelijke regels zoals die in de bijlage bij deze brief geformuleerd zijn.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Datum
7 november 2022

Ons kenmerk
TENW/BSK-2022/266603

Tenslotte hierbij nog een aantal aanvullende voorwaarden om deze tijdelijke regels op een verantwoorde manier in te kaderen. Ik wil Bristow vragen om aan de bemanningen duidelijk te maken dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor het bewaken van de fitheid en dat er altijd een mogelijkheid is om zonder consequenties een reservecrew op te roepen indien de bemanning aangeeft niet te kunnen garanderen fit genoeg te zijn voor een oproep.

Het is de bedoeling om niet alleen bij de ontwikkeling maar ook bij het definitieve Fatigue Risk Management Systeem een onafhankelijke vertegenwoordiger van de bemanningen te betrekken.

In de beoordeling en eventuele aanpassing van de roosters dient meegenomen te worden dat de kans op een limieten-overschrijdende oproep met betrekking tot de vliegwerktijd of de rusttijd in de meest beperkende maand gemiddeld kleiner zal zijn dan één op vijftien.

Tenslotte wil ik u meegeven dat, indien bemanningen zowel voor de SAR als voor andere operaties (waar de regels uit het Atb-v wel voor gelden) ingezet worden, er voldoende rust is tussen deze beide regimes. Deze rust zou tenminste 48 uur moeten bedragen, of zoveel langer dan de minimale rust die door deze tijdelijke regels worden voorgeschreven.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,

5.1.2e

Tijdelijke regels Werk- en rusttijden voor Search and Rescue operators.

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Definities:

Datum

7 november 2022

Ons kenmerk

TENW/BSK-2022/266603

- **Vrij van dienst:** een periode zonder enige opdrachten van de werkgever en zonder enige plicht tot beschikbaar zijn voor het ontvangen van een opdracht van de werkgever.
- **Rust/rusttijd:** elke periode buiten de vliegwerktijd gedurende welke een lid van het boordpersoneel is ontheven van alle taken en opdrachten, en daarin de gelegenheid heeft om rust te genieten in een passende accommodatie. Aanvullend bestaat hierbij de mogelijkheid om, tijdens een rusttijd die ligt in een werkperiode, een oproep te ontvangen.
- **SAR-vliegwerktijd:** alle werkzaamheden maken onderdeel uit van de SAR-vliegwerktijd, evenals rusttijd tussen werkzaamheden korter dan 2 uur. Dat betekent dat een SAR-vliegwerktijd kan worden onderbroken door rusttijd(en) van 2 uur of langer.
- **SAR-werkperiode:** een aaneengesloten periode waarin SAR-vliegwerktijd, reservetijd en/of luchthavenreservetijd valt, afgewisseld met rustperioden.
- **Passende accommodatie:** een rustgelegenheid die kan worden bereikt zonder noemenswaardige reistijd en die zodanig is ingericht dat ongeacht het tijdstip van de dag een goede, ongestoorde (horizontale) rust kan worden genoten.
- **Oproep in relatie tot de SAR:** een oproep voor de SAR waarbij sprake is van een (potentieel levensbedreigende) noodsituatie.
- **Reservebemanning:** een bemanning die volgens de bepalingen met betrekking tot reservetijd van het Atb-v beschikbaar is, of binnen de bepalingen van deze tijdelijke regels Werk- en rusttijden voor Search and Rescue operators 24-uursdiensten 'achtervang' thuis uitvoert.

Regels:

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer is van toepassing, met uitzondering van artikel 4.8:4, artikel 4.8:5 tweede tot en met het vijfde lid, artikel 4.8:7 tweede lid, artikel 4.8:9 en artikel 4.8:10. Daarvoor in de plaats komen de volgende regels:

- Een SAR-werkperiode kan maximaal 5x24 uur behelzen.
- Na een SAR-werkperiode van 4 of 5 dagen, zal tenminste 72 uur vrij van dienst genoten worden. Na een SAR-werkperiode van 2 of 3 dagen, zal tenminste 48 uur vrij van dienst genoten worden. Na een SAR-werkperiode van minder dan 2 dagen zal tenminste 24 uur vrij van dienst genoten worden.
- Binnen een SAR-werkperiode zal in elke voortschrijdende periode van 24 uur een maximum van totaal 8 uur SAR-vliegwerktijd gelden.
- Binnen een SAR-werkperiode zal in elke opeenvolgende 24 uur tenminste een rust van 8 aaneengesloten uren genoten worden. Daarnaast zal in diezelfde 24 uur een aanvullende rusttijd worden genoten van 8 uur in blokken van tenminste 2 uur per keer.
- De onafgebroken periode van 8 uur rusttijd wordt zoveel mogelijk gepland rekening houdend met het circadiaanse ritme van de vlieger. Het uitvoeren van werkzaamheden/SAR vliegoperaties binnen de periode van 02:00 tot 05:59, de zogenaamde 'window of circadian low', brengt risico's met zich mee waar specifiek aandacht voor dient te zijn. Daarbij gelden de volgende ondergrenzen. Binnen elke werkperiode van 3x24 uur zal de rusttijd van tenminste 8 aaneengesloten uren tenminste éénmaal liggen tussen 22:00 lokale tijd en 08:00 lokale tijd.

Aanvullend geldt voor elke werkperiode van meer dan 3x24 uur dat de rusttijd van tenminste 8 aaneengesloten uren tenminste tweemaal zal liggen tussen 22:00 lokale tijd en 08:00 lokale tijd.

Wanneer deze rusttijden niet met zekerheid ingevuld kunnen worden, zal een reservebemanning worden opgeroepen om de rust van de bemanning te garanderen.

- De hier genoemde limieten kunnen uitsluitend worden overschreden in geval van een oproep in relatie tot de SAR, waarbij er sprake is van een noodsituatie. Indien er sprake is van een overschrijding heeft dat de volgende consequenties:
 1. Indien de-eisen ten aanzien van de rust van 8 aaneengesloten uren binnen 24 uur als gevolg van een oproep in relatie tot de SAR niet kunnen worden nageleefd, zal een reservebemanning worden opgeroepen (met een oproep tijd van niet langer dan 8 uur) en zal zo spoedig mogelijk een onafgebroken rust van 12 uur worden genoten.
 2. Indien de maximale SAR-vliegwerktijd per voortschrijdende periode van 24 uur als gevolg van een oproep in relatie tot de SAR wordt overschreden dan wel dreigt te worden overschreden, wordt zo spoedig mogelijk nadat dit duidelijk wordt, een reservebemanning opgeroepen en zal zo spoedig mogelijk een onafgebroken rust van 12 uur worden genoten.
 3. Bij overschrijding van de 5x24 uur wordt de daaropvolgende 72 uur rust volledig genoten.
 4. De overschrijding wordt binnen 72 uur gemeld aan de Inspectie Leefomgeving en Transport.
- Met betrekking tot de limieten op rust en SAR-vliegwerktijd, wordt doorlopend een deugdelijke administratie van de actuele rust- en SAR-vliegwerktijden bijgehouden. Nieuwe roosters worden zodanig opgesteld dat regelmatige overschrijdingen (als gevolg van SAR oproepen) die op enig moment blijken uit de gevoerde administratie niet meer voor zullen komen.
- Voor de werktijdlimiet zoals genoemd in Artikel 4.8:5 lid 7 van het Atb-v, wordt in geval van een 24-uursdienst standaard met 16 uur werktijd per 24 uur gerekend.
- In afwijking van het voorgaande punt geldt voor 24-uursdiensten 'achtervang' dat, voor zover er geen oproep plaats vindt die aanvangt binnen deze 24 uur 'achtervang', deze in het geheel niet meetelt in relatie tot de werktijdlimiet zoals genoemd in Artikel 4.8:5 lid 7 van het Atb-v.
- Ten aanzien van de 24-uursdiensten 'achtervang' geldt dat dit maximaal 90 maal per jaar mag voorkomen (naar rato in geval van operatie gedurende een deel van het jaar).

Aanvullende voorwaarden:

- De Search and Rescue operator voert een Fatigue Risk Management beleid.
- De Search and Rescue operator zorgt zo snel mogelijk voor een rapportage system waarmee het mogelijk gemaakt wordt om gegevens over vermoeidheid van bemanningen te verzamelen en te analyseren. Hiermee wordt systematisch de vermoeidheid onder de bemanningen gemonitord en kan een volledig Fatigue Risk Management Systeem (FRMS) ontwikkeld worden. Indien hieruit blijkt dat de vermoeidheid onder de bemanningen te hoog wordt, dan zorgt de operator voor bijstelling van de werkschema's.
- De Search and Rescue operator betreft een onafhankelijke vertegenwoordiger van de bemanningen bij de ontwikkeling van dit FRMS.
- De Search and Rescue operator ontwikkelt, als onderdeel van het veiligheidsmanagement systeem, een volledig FRMS.

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Datum

7 november 2022

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/266603

- De Search and Rescue operator maakt het werk- en rusttijdschema, gebaseerd op bovenstaande regels en voorwaarden, onderdeel van het Operations Manual, deel A.

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Datum

7 november 2022

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/266603