



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/266597

Bijlage(n)
2

Datum 2 december 2022
Betreft Verlenging aanwijzing aan de ILT inzake handhaving
paragraaf 4.8 Arbeidstijdenbesluit vervoer voor SAR

Geachte voorzitter,

Op 30 juni 2021 is uw Kamer geïnformeerd over de aanwijzing aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) inzake de handhaving van paragraaf 4.8 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer voor Search and Rescue¹ (SAR). Hierbij stuur ik uw Kamer in de bijlage de verlenging van deze aanwijzing die op 2 december 2022 is gegeven aan de ILT, waarin de ILT is verzocht om niet te handhaven op een aantal artikelen uit het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atb-v) voor de SAR helikopter operatie in Nederland.

De huidige regels in paragraaf 4.8 van het Atb-v zijn onvoldoende toegespitst op de specifieke 24-uurs operatie die vereist wordt voor de SAR-dienstverlening. Er zullen specifieke regels voor de werk- en rusttijden voor de SAR operatie opgenomen worden in het Atb-v. In 2021 heeft de Tweede Kamer in een motie van het lid Hagen² de regering daar ook toe opgeroepen. Helaas vereist het ontwikkelen van deze specifieke regels meer tijd.

Handhavend optreden wegens het overtreden van de huidige werk- en rusttijden normen tijdens de SAR operatie dient geen redelijk doel, is niet in het belang van een goede uitvoering van de SAR operatie en draagt niet bij aan het borgen van goede werk- en rusttijden voor de bemanningsleden. Om te borgen dat tijdens de overgangsperiode de belangen die met werk- en rusttijden gediend worden, totdat er aangepaste regels in het Atb-v opgenomen zijn, is als bijlage bij de aanwijzing aan de ILT een aantal tijdelijke regels meegegeven. Deze voorwaarden om af te zien van handhaving dienen door de SAR operator toegepast te worden.

Tevens ontvangt u hierbij de aanwijzing die op 2 december 2022 aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is gegeven, waarin de ILT verzocht wordt om niet te handhaven op een aantal artikelen uit de Europese regelgeving die via een opt-in besluit van toepassing is op de SAR helikopter operatie in Nederland.

Op dit moment zijn door middel van een opt-in de Europese regels voor helikopter operaties van toepassing verklaard op de SAR operatie in Nederland. Echter, de

¹ Kamerstuk 30490-39

² Kamerstuk 30490-37

gewone Europese regels voor helikopter operaties zijn niet volledig geschikt voor de SAR operatie. Op een aantal punten moet het bedrijf dat de SAR operatie uitvoert een ontheffing aanvragen, omdat aan deze regels tijdens SAR missies niet altijd volledig voldaan kan worden. Deze ontheffingen, of exempties, moeten aan het Europees Agentschap voor de Veiligheid in de Luchtvaart (EASA) voorgelegd worden voor beoordeling en goedgekeurd worden door de Europese Commissie. Het bedrijf werkt aan de aanvraag van de ontheffingen en de gehele afhandeling zal nog een aantal maanden gaan duren.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/266597

De situatie kan zich nu voordoen dat tijdens een SAR missie de exploitant de normale regels zal overschrijden, de ILT toezicht gaat houden en de regels gaat handhaven. Dan zou het bedrijf bestraft kunnen worden voor het uitvoeren van SAR missies, omdat die elementen nog niet van een ontheffing zijn voorzien.

Handhavend optreden wegens het overtreden van de Europese operationele regels is niet in het belang van een goede uitvoering van de SAR operatie. Om te borgen dat de SAR operatie uitgevoerd kan worden vooruitlopend op de af te geven ontheffingen, is de ILT gevraagd om af te zien van handhavend optreden met betrekking tot die artikelen die in aanmerking komen voor een ontheffing ten behoeve van de goede uitvoering van SAR operaties. De aanwijzing om af te zien van handhaving geldt met terugwerkende kracht van 4 november 2022 tot het moment dat alle benodigde ontheffingen voor de SAR operatie afgegeven zijn, deze beoordeeld zijn door het Europees Agentschap voor de Veiligheid in de Luchtvaart en goedgekeurd zijn door de Europese Commissie.

De ontheffingen die benodigd zijn, zullen in de tijd beperkt worden, tot het moment dat de SAR operaties met nationale regelgeving gereguleerd kunnen worden. Inmiddels wordt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een wijziging van de Wet Luchtvaart voorbereid, waarmee nationale regelgeving voor SAR operaties mogelijk gemaakt kan worden. Deze wetswijziging en de nationale regels zullen naar verwachting begin 2025 van kracht kunnen worden. Dan kan de opt-in in Europese regelgeving vervallen en zullen ook de ontheffingen niet meer nodig zijn.

Ingevolge Aanwijzing 14, vierde lid, van de Regeling vaststelling Aanwijzingen inzake de rijksinspecties treft u in de bijlagen bij deze brief de beide aanwijzingen aan die aan de Inspectie Leefomgeving en Transport zijn gegeven.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Inspectie Leefomgeving en Transport
T.a.v. Inspecteur-generaal

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/265324

Bijlage(n)

1

Datum 2 december 2022
Betreft Aanwijzing niet-handhaven opt-in regels SAR operaties
die nog ontheven moeten worden

Geachte heer van den Bos

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 exploitant, Bristow, die vanaf 4 november 2022 SAR operaties voor de Kustwacht uitvoert moet voldoen aan de Europese vereisten voor luchtvaartoperaties. Op 28 oktober is aan Bristow de benodigde vergunning tot vluchtuitvoering verstrekt. Echter, doordat tijdens SAR missies en trainingsvluchten voor SAR niet altijd aan alle vereisten van deze vergunning tot vluchtuitvoering voldaan kan worden, moet een aantal ontheffingen (exempties) afgegeven worden. De aanvraag door Bristow en de beoordeling en afgifte van deze ontheffingen door ILT is nog niet gereed. Bristow zal tijdens het uitvoeren van SAR missies en trainingsvluchten mogelijk afwijken van de vergunning-voorwaarden, zonder dat daarvoor een ontheffing afgegeven is. Om te voorkomen dat Bristow daar direct op afgerekend wordt, zouden die artikelen die in aanmerking komen voor een ontheffing niet in aanmerking genomen moeten worden bij de handhaving van de vergunning tot vluchtuitvoering van Bristow.

Ik verzoek u daarom, gelet op Aanwijzing 14 van de Regeling vaststelling Aanwijzingen inzake de Rijksinspecties, bij een eventueel geconstateerde overtreding van de voorwaarden van de vergunning tot vluchtuitvoering van Bristow tijdens Search and Rescue operaties geen handhavingsbesluit te nemen of sancties op te leggen.

Deze aanwijzing om af te zien van handhavingsbesluiten geldt alleen voor die artikelen die in aanmerking komen voor een ontheffing ten behoeve van de goede uitvoering van Search and Rescue operaties. In de bijlage bij deze brief is een overzicht opgenomen van de artikelen die vooralsnog in aanmerking komen voor een ontheffing en waarop deze instructie om af te zien van handhaving betrekking heeft. De aanwijzing om af te zien van handhaving geldt met terugwerkende kracht vanaf het moment dat Bristow de SAR operatie is uit gaan voeren (4 november 2022) tot het moment dat alle benodigde ontheffingen voor de SAR operatie afgegeven zijn, deze beoordeeld zijn door het Europees Agentschap voor de Veiligheid in de Luchtvaart en goedgekeurd zijn door de Europese Commissie.

Een afschrift van deze brief stuur ik aan de voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer.

Hoogachtend

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/265324

Mark Harbers

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)

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/265324

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:

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

- 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 luchtvaartvereisten. 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 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)

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/265324

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

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/265324



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/266591

Datum 2 december 2022
Betreft Verlengen aanwijzing niet handhaving paragraaf 4.8
Arbeidstijdenbesluit vervoer voor Search and Rescue

Geachte heer Van den Bos,

In juni 2021 heb ik u een aanwijzing gegeven (IENW/BSK-2021/173337) om niet te handhaven op een aantal artikelen uit het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atb-v), vooruitlopend op een aanpassing van dit Atb-v ten behoeve van een specifieke werk- en rusttijdenregeling voor Search and Rescue (SAR) helikopter operaties. Deze aanwijzing had een looptijd tot 1 juli 2022. Helaas is er vertraging opgetreden bij het opstellen van de specifieke werk- en rusttijden regels voor de SAR operatie. De aanpassing van het Atb-v is nog niet gereed.

De in het Atb-v op te nemen werk- en rusttijdenregeling moet recht doen aan het karakter van de operatie en de veiligheid en kwaliteit van de SAR-operatie. De huidige regels in het Atb-v zijn onvoldoende toegespitst op de specifieke 24-uurs operatie die vereist is voor de SAR-dienstverlening, waarbij ook nog sprake is van een zeer scheve verhouding tussen stand-by tijd en effectieve werktijd. Dit naar analogie met de traumahelikopters, waar eveneens paragraaf 4.8 van het Atb-v op van toepassing is, en er ook sprake is van een 24-uurs operatie maar waarvoor een specifieke ontheffing afgegeven is door de ILT op grond van artikel 4.9:1 van het Atb-v, dat daartoe de mogelijkheid biedt voor traumahelikopters. Voor de SAR-dienstverlening bestaat een dergelijke mogelijkheid tot ontheffing niet.

Gelet op de eerder afgegeven aanwijzing om niet te handhaven en de daarbij geformuleerde tijdelijke regels, en de wijziging van het Atb-v die in voorbereiding is, is er nog steeds 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.

Ik vind het van groot belang dat de Search and Rescue operatie goed wordt uitgevoerd en dat deze niet onnodig gehinderd wordt door de bestaande regels ten aanzien van werk- en rusttijden die niet passend zijn voor deze operatie. Daarom wil ik de huidige situatie, waarbij er sprake is van het afzien van handhaving en waarbij enkele tijdelijke regels toegepast worden, voortzetten tot het moment dat een aangepast Atb-v in werking is getreden.

Daarom verleng ik hierbij de aanwijzing om niet te handhaven op de maximum vliegwerktijd onder artikel 4.8:4 van het Atb-v, op 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 op de rusttijden onder artikel 4.8:9 van het Atb-v en de bekorte rust onder artikel 4.8:10 van het Atb-v. De voorwaarden om af te zien van handhaving zijn dat er door de luchtvaartmaatschappij die de SAR vluchten uitvoert gezorgd wordt voor een werk- en rusttijdschema waarbij zonder meer uitgegaan wordt van de tijdelijke regels zoals die in de bijlage bij deze brief geformuleerd zijn.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/266591

De tijdelijke regels die in deze aanwijzing gegeven worden en die mede de basis voor de toekomstige regels vormen, zullen worden gebruikt om de huidige praktijk bij de luchtvaartmaatschappij te beoordelen.

De verlenging van deze aanwijzing geldt vanaf het moment dat mijn aanwijzing (IENW/BSK-2021/173337) verlopen is tot het moment dat de bovengenoemde wijziging van het Atb-v in werking is getreden. Dit zal naar verwachting eind 2023 zijn, of zoveel eerder of later als mogelijk of nodig blijkt te zijn.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Definities:

- **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.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/266591

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

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/266591

- 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

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/266591



Aan

Minister

nota

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

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

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 geoeffendheid, 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



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 rusttijdenregeling die ik
parallel heb afgedaan, dus één
gecombineerde brief.

Datum
11 oktober 2022
Afd. Luchtvaart
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

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
22 november 2022
Bijlage(n)
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 vooralsnog 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