



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 14 januari 2025, nr. IENW/BSK-2024/345355, tot wijziging van de Regeling vluchtuitvoering in verband met het vaststellen van regels voor het uitvoeren van luchtwerk met een vliegtuig of helikopter ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht (KetenID W GK026065)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 25 van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), artikel 7.8 van de Wet luchtvaart, en artikel 6, tweede lid, van het Besluit vluchtuitvoering;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling vluchtuitvoering wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

Deel-ARO: deel betreffende eisen voor autoriteiten organisaties betreffende vluchtuitvoeringen, bijlage II bij verordening 965/2012;

Deel-ORO: deel betreffende eisen voor organisaties met betrekking tot vluchtuitvoeringen, bijlage III bij verordening 965/2012;

Deel-SPA: deel betreffende specifieke goedkeuringen, bijlage V bij verordening 965/2012;

Deel-SPO: deel betreffende gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, bijlage VIII bij verordening 965/2012;

taakuitvoering in de Kustwacht: taakuitvoering in de Kustwacht als bedoeld in artikel 1 van de Regeling organisatie Kustwacht Nederland of taakuitvoering in de Kustwacht als bedoeld in artikel 2 van de Rijkswet Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba;

verdrag: het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109);

verordening 965/2012: Verordening (EU) Nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2012, L 296).

B

Artikel 2 komt te luiden:

Artikel 2

Deze paragraaf is van toepassing op luchtwerk tegen vergoeding en op een vlucht niet tegen vergoeding met uitzondering van:

- luchtwerk met een RPA tegen vergoeding;
- een vlucht met een RPA niet tegen vergoeding;
- luchtwerk als bedoeld in paragraaf 2a.

C

In artikel 3, tweede lid, wordt na 'deze regeling' ingevoegd 'en liggen ter inzage bij de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat'.



D

In artikel 5, onderdeel h, onder 1, wordt de zinsnede 'artikel 9 van de Regeling onderhoud luchtvaartuigen' vervangen door de zinsnede 'artikel 39 van de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen'.

E

Na artikel 6 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 2a. Luchtwerk met een vliegtuig of helikopter ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht

Artikel 6a

1. Deze paragraaf is van toepassing op de taakuitvoering in de Kustwacht voor zover uitgevoerd binnen het relevante geografische werkgebied als bedoeld in artikel 5 Regeling organisatie Kustwacht Nederland, artikel 3 Regeling inzake de SAR-dienst 1994 en artikel 3 van de Rijkswet Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba.
2. Luchtwerk met een vliegtuig of helikopter ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht wordt door een exploitant uitgevoerd met inachtneming van de volgende overeenkomstig van toepassing zijnde voorwaarden van verordening 965/2012:
 - a. Bijlage I;
 - b. Deel-ARO (bijlage II), subdeel GEN, sectie III, met dien verstande dat onderdeel ARO.GEN.345 niet van toepassing is en onder 'exploitant' telkens moet worden verstaan: een organisatie die bij de bevoegde autoriteit een eigen verklaring over haar activiteiten indient;
 - c. Deel-ORO (bijlage III) met dien verstande dat niet van toepassing zijn:
 - 1°. onderdeel ORO.SPO.100, subonderdeel b;
 - 2°. subdeel DEC;
 - 3°. subdeel SEC;
 - 4°. subdeel CC; en
 - 5°. subdeel FTL; endat onder 'exploitant' telkens moet worden verstaan: een exploitant met de verplichting tot het indienen van een eigen verklaring, die commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen verricht, niet zijnde gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico;
 - d. Bemanningsleden, niet zijnde cockpitbemanning, voldoen ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht aan subdeel TC van Deel-ORO (bijlage III);
 - e. Deel-SPO (bijlage VIII), met dien verstande dat onderdeel SPO.GEN.005 niet van toepassing is.
3. Indien de exploitant beschikt over een relevante, specifieke goedkeuring ingevolge Deel-SPA (bijlage V) van verordening 965/2012, is het de exploitant toegestaan om, overeenkomstig de voorwaarden en procedures van die specifieke goedkeuring, ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht,
 - a. vliegtuigen en helikopters te gebruiken voor:
 - 1°. activiteiten op basis van performance-based navigation (PBN);
 - 2°. activiteiten overeenkomstig minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie (minimum navigation performance specifications, MNPS);
 - 3°. activiteiten in een gedeelte van het luchtruim met verminderde verticale separatieminima (reduced vertical separation minima, RVSM); en
 - 4°. activiteiten bij slecht zicht (LVO's) of vluchtuitvoeringen met operationele credits;
 - b. vliegtuigen en helikopters gebruiken voor het vervoer van gevaarlijke goederen (DG);
 - c. helikoptervluchten uitvoeren met behulp van nachtzichtapparatuur (night vision imaging systems, NVIS); en
 - d. helikopters gebruiken voor offshore-vluchtuitvoeringen (HOFO).

F

Artikel 11 komt te luiden:

Artikel 11

Deze regeling gaat voor de vluchtuitvoering met Nederlandse luchtvaartuigen buiten het vlucht-



informatiegebied Amsterdam ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht gelden per 1 juli 2025.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

De onderhavige regeling strekt tot wijziging van de Regeling vluchtuitvoering (hierna: Rvu) in verband met het vaststellen van operationele regels voor de taakuitvoering in de Kustwacht, waaronder de activiteiten van de SAR-dienst als bedoeld in artikel 3 van de Regeling inzake de SAR-dienst 1994 (hierna: SAR-activiteiten, *Search and Rescue*-activiteiten). Dit is noodzakelijk omdat er tot dusver geen adequaat regelgevend kader bestond gericht op de vluchtuitvoering met in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht. Om de vliegveiligheid te borgen is aanpassing van de regelgeving voor de vluchtuitvoering nodig. De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) kan namens de minister toezicht houden op de naleving van deze operationele regels en hierop handhaven.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt een enkele foutieve verwijzing in de Rvu te herstellen.

2. Achtergronden

SAR-activiteiten omvatten het 24 uur per dag, zeven dagen per week garanderen dat in nood verkerende mensen (en dieren) snel kunnen worden opgespoord en gered.

Naar aanleiding van ontwikkelingen op het terrein van SAR-activiteiten, zoals het (arbeids)ongeval tijdens een SAR-training in 2018¹, daaropvolgende artikelen in de pers² en Kamervragen³ gebaseerd op deze artikelen, het externe onderzoek naar de SAR dienstverlening⁴ en de toezegging aan de Tweede Kamer⁵, is een gezamenlijk onderzoek (in opdracht van/door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, hierna: IenW, en het Ministerie van Defensie, hierna: Defensie) ingesteld naar de luchtvaartregelgeving en het operationele toezicht op de vliegende eenheden (vliegtuigen en helikopters) van de Kustwacht. Uit het onderzoek is gebleken dat ten tijde van het onderzoek civiele regelgeving voor het reguleren van de operatie van de vliegende eenheden ten behoeve van de Kustwacht ontbrak. Geconcludeerd is dat in het geheel geen toezicht werd gehouden op de operatie van de SAR helikopters in Nederland. De toenmalige bewindspersoon heeft in de brief van 12 oktober 2020 aan de Tweede Kamer⁶ aangegeven dat dit een onwenselijke situatie is en aangegeven dat het vastleggen van ontbrekende regelgeving urgent is.

3. Verhouding tot hoger recht

– Internationale regelgeving

Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart⁷ (hierna: Verdrag van Chicago) vormt de basis voor de veilige uitvoering van internationale burgerluchtvaart. Op grond van artikel 25 van het Verdrag van Chicago is elke staat die partij is bij dit verdrag, verplicht om maatregelen te treffen voor hulpverlening aan luchtvaartuigen die boven zijn grondgebied in nood verkeren. Bijlage 12⁸ bij het verdrag betreft *Search and Rescue* en geeft standaarden en aanbevolen werkwijzen voor het inrichten van een *Rescue Coordination Centre* en de uitvoering van *Search and Rescue* taken.

Op grond van punt 2.1.1 van de bijlage bij het op 27 april 1979 te Hamburg tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee (Trb. 1980, 181) is elke staat partij bij dit verdrag, verplicht om deel te nemen aan de ontwikkeling van opsporings- en reddingsdiensten om ervoor te zorgen dat hulp wordt verleend aan elke persoon die op zee in nood verkeert, en wanneer een persoon op zee in nood is of lijkt te zijn, maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat de nodige hulp wordt verleend.

¹ Onder meer het ongeval dat is gebeurd tijdens een interne bedrijfsoefening van het bedrijf TMI in samenwerking met Noordzee Helikopter Vlaanderen B.V. (NHV) ter gereed stelling voor Kustwacht taken.

² Onder meer het artikel in de NRC van 15 mei 2019 'Een ongeluk waar je niets van leert'.

³ Aanhangel Handelingen II 2019/20, nr. 684.

⁴ Onderzoek door het bureau ADSE, Consulting and Engineering (onderdeel van consortium Adecs): Rapport beoordeling SAR dienstverlening door Noordzee Helikopters van 17 januari 2020.

⁵ Kamerstuk 30 490, nr. 32.

⁶ Kamerstuk 30 490, nr. 35.

⁷ Het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (*Convention on International Civil Aviation*, Verdrag van Chicago; Trb. 1973, 109).

⁸ De op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde Annex 12 betreffende *Search and Rescue*.



Aan de bovenstaande verplichtingen geeft Nederland uitvoering met de Kustwacht.

– Europese regelgeving

Veel van de standaarden en aanbevolen werkwijzen uit de bijlagen bij het Verdrag van Chicago zijn vastgelegd in Europese verordeningen.

In verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna: de basisverordening)⁹, worden kustwacht, inclusief search and rescue, douane, grenscontrole en vergelijkbare activiteiten uitgezonderd van de werking van deze Europese luchtvaartregelgeving¹⁰. Van de lidstaten wordt wel verwacht (net als ICAO dat doet) dat deze operaties onder dezelfde veiligheidsdoelstellingen en condities als de Europese regels worden uitgevoerd, zodat het civiele luchtverkeer veilig kan worden uitgevoerd in het luchtruim waar ook deze luchtvaartuigen vliegen¹¹.

De onder de basisverordening hangende verordening (EU) 965/2012¹² werkt de basiseisen voor vluchtuitvoering verder uit in gedetailleerde voorschriften.

4. Toezicht

Regelgeving voor en operationeel toezicht op de *vluchtuitvoering* door civiel geregistreerde luchtvaartuigen ten behoeve van de Kustwacht is uitgezonderd van zowel de standaarden die door de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO) zijn vastgesteld als van de Europese regelgeving. Dit omdat deze operaties in de internationale regelgeving worden aangemerkt als staatsoperaties¹³.

Uit het in paragraaf 2 genoemde gezamenlijk onderzoek van Defensie en lenW naar de luchtvaartregelgeving en het operationele toezicht op de vliegende eenheden van de Kustwacht is gebleken dat ook de huidige nationale regelgeving een onvoldoende basis biedt voor het houden van toezicht op vliegoperaties ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht. Voor operaties uitgevoerd door of namens de Kustwacht is de reden gelegen in het feit dat de uitvoering van vliegoperaties door of namens de Kustwacht eerder plaatsvond door de Koninklijke Marine en de Koninklijke Luchtmacht, waarmee ze *militaire* operaties waren. Militaire vliegoperaties vallen niet onder de werking van de Wet luchtvaart. De dienstverlening door Defensie is echter in 2015 weggevallen. In de jaren daarna werden vanwege het gebrek aan regelgeving voor de vluchtuitvoering voor deze activiteiten buitenlandse operationele eisen toegepast.

Door het met onderhavige regeling van overeenkomstige toepassing verklaren van relevante delen van verordening 965/2012, waaronder Deel-ARO, wordt het toezicht door de ILT op vluchtuitvoering ten behoeve van taakuitvoering in de Kustwacht zoveel mogelijk gelijk ingeregeld als binnen de Europese luchtvaartregelgeving. Hierdoor ontstaat een homogene benadering voor bedrijven die daarnaast ook Europese erkenningen voeren of later willen gaan voeren.

5. Opt-in

In de basisverordening zijn Kustwacht- en SAR-activiteiten expliciet uitgesloten van de werking van de verordening en moeten de lidstaten dus nationaal iets regelen. De zogenoemde *opt-in* is een manier om *nationaal* te reguleren dat Europese regels worden toegepast. Omdat het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid in de luchtvaart (*European Union Aviation Safety Agency*, hierna: EASA) vindt dat de opt-in niet kan worden gebruikt voor het nationaal reguleren van met name SAR-activiteiten wordt dit met onderhavige regeling nationaal gereguleerd in de Regeling vluchtuitvoering. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

⁹ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PbEU 2018, L 212).

¹⁰ Artikel 2, derde lid, onderdeel a, van de basisverordening.

¹¹ Artikel 2, derde lid, van de basisverordening.

¹² Verordening (EU) Nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2012, L 296).

¹³ Operaties met luchtvaartuigen die worden ingezet voor militaire, douane-, politie-, opsporings- en reddings-, brandbestrijdings-, grenscontrole-, kustbewakings- of soortgelijke activiteiten of diensten onder het toezicht en de verantwoordelijkheid van een lidstaat, die in het algemeen belang worden verricht door of uit naam van een orgaan waaraan overheidsbevoegdheden zijn verleend.



Achtergronden

Een manier om het hiaat in de nationale regelgeving wat betreft vluchtuitvoering te dichten was in 2021 gevonden in de opt-in, maar bleek uiteindelijk toch geen adequate oplossing, om de navolgende redenen.

De opt-in betreft een mogelijkheid voor de lidstaten die de Uniewetgever (in de basisverordening) biedt, waarmee *nationaal* geregeld kan worden dat staatsoperaties onder de werking van de Europese regelgeving kunnen worden gebracht. Luchtvaartuigen zijn uitgezonderd van die Europese regelgeving als ze worden ingezet voor de uitvoering van staatsactiviteiten of diensten en als die activiteiten in het algemeen belang worden verricht door of uit naam van een orgaan waaraan overheidsbevoegdheden zijn verleend. Dit ziet in Nederland onder meer op de activiteiten en diensten die door of namens de Kustwacht worden uitgevoerd. Nederland heeft in 2021 gedeeltelijk gebruik gemaakt van de opt-in mogelijkheid voor luchtvaartuigen die worden ingezet voor kustwacht-, opsporings- en reddingstaken of soortgelijke activiteiten of diensten door of uit naam van de Kustwacht (Stcrt. 2021, 33401).

Via deze opt-in zijn *nationaal* onder meer de Europese vluchtuitvoeringsregels van toepassing verklaard. Voor de operator die voor het uitvoeren van eerdergenoemde activiteiten of diensten namens de Kustwacht is aangesteld, betekent dit dat volledig volgens de Europese regels gewerkt zal moeten worden, inclusief alle benodigde vergunningen, certificaten, brevetten, etc. die de Europese regelgeving vereist. Om de vliegveiligheid te borgen en hoog te houden is het ten behoeve van de vliegoperaties van de Kustwacht gewenst dat daar ook toezicht op uitgeoefend wordt. Door de opt-in wordt de Europese regelgeving van toepassing op de vluchtuitvoering ten behoeve van vluchten door of namens de Nederlandse Kustwacht.

Dit blijkt in de praktijk problematisch, aangezien vanwege de aard van SAR-activiteiten niet aan alle Europese eisen kan worden voldaan. Dit is onder andere gelegen in het niet planbare en specifieke karakter van deze operaties. Het niet kunnen voldoen aan de eisen leidt normaliter tot handhavingmaatregelen. Dat is in dit geval niet wenselijk omdat de desbetreffende eisen niet zijn toegesneden op het specifieke karakter van deze operaties. Daarom is het nodig passende eisen te stellen die, ter borging van de vliegveiligheid, wél gehandhaafd kunnen worden.

Zoals gezegd kan door de aard van de vluchtuitvoering ten behoeve van de Kustwacht, met name bij de helikopter-operatie in het kader van een SAR-missie, aan bepaalde Europese eisen niet worden voldaan. Voor deze operaties moeten limieten overschreden kunnen worden. Een voorbeeld hiervan is de minimum hoeveelheid brandstof die nog beschikbaar moet zijn bij de landing. Als gevolg van het redden van een extra drenkeling kan het zijn dat de piloot van de SAR helikopter moet besluiten om met minder reservebrandstof dan voorgeschreven in de regelgeving te landen. Ook kan bij de uitvoering van SAR-operaties niet altijd worden voldaan aan de vereiste minimale grenswaarden met betrekking tot de wind voor offshore locaties. Om dat te ondervangen, zouden ontheffingen afgegeven moeten worden, die door EASA getoetst worden, waarna de Europese Commissie een uitspraak over de toelaatbaarheid van die ontheffingen moet doen. Discussie met EASA over de toepasbaarheid van de Europese regels en het gebruik van de genoemde ontheffingen heeft er mede toe geleid een nationaal regelgevend kader voor vliegoperaties ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht vast te stellen, waarbij maatwerk mogelijk is om voorschriften te stellen die passend zijn bij de unieke kenmerken van het werk van de Kustwacht. Volgens EASA moet er bij gebruikmaking van de opt-in mogelijkheid één op één aan de betreffende Europese eisen worden voldaan. Maatwerk binnen de opt-in is daarom niet mogelijk.

Gelijktijdig met de inwerkingtreding van onderhavige regeling komt het deel van de opt-in betreffende de vluchtuitvoering te vervallen.

6. Luchtwerk

In het Besluit vluchtuitvoering wordt luchtwerk omschreven als een vlucht met een vliegtuig of helikopter waarbij dit of deze gebruikt wordt voor speciale diensten zoals bijvoorbeeld landbouw, fotografie, film, onderzoek, observatie en patrouille, reddingsoperaties of reclame. De taakuitvoering (waaronder SAR-activiteiten en het bestrijden van maritieme rampen en incidenten) in de Kustwacht betreft dergelijke speciale activiteiten of diensten. Omdat deze activiteiten als *luchtwerk* zijn te kwalificeren, zijn met onderhavige regeling op grond van het Besluit vluchtuitvoering voorschriften opgenomen in de Regeling vluchtuitvoering.

Een vlucht met een vliegtuig of helikopter voor speciale diensten zoals reddingsoperaties, wordt ingevolge het Besluit vluchtuitvoering aangemerkt als luchtwerk. Vanwege de aard van deze operaties is hiervoor een aparte set regels opgenomen in de Regeling vluchtuitvoering. Deze voorschriften gelden voor alle activiteiten die deel uit maken van reddingsoperaties, uitgezonderd vluchten die



vallen onder *Helicopter Emergency Medical Services* (hierna: HEMS)¹⁴. De vluchttuitvoering betreffende de HEMS-diensten is geheel Europees gereguleerd.

7. Internetconsultatie

Van internetconsultatie is in dit geval afgezien omdat onderhavige regeling spoedregelgeving betreft en de regeling daarnaast geen ingrijpende verandering teweegbrengt in de rechten en plichten van burgers en bedrijven, en ook geen ingrijpende gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk. Gebleken is dat met de opt-in niet kan worden voorzien in de regulering van SAR-activiteiten. EASA heeft Nederland er nadrukkelijk op gewezen dat het nationaal reguleren van deze activiteiten via de opt-in niet mogelijk is vanwege de grote hoeveelheid ontheffingen die moeten worden afgegeven. Bij aanhouden van de opt-in voor de regulering van deze activiteiten, zal EASA de Europese Commissie informeren met het risico voor Nederland tot het starten van een infractieprocedure. Hierom en ter borging van de vliegveiligheid bij de uitvoering van SAR-activiteiten is het noodzakelijk op korte termijn een (ander) nationaal regelgevend kader vast te stellen. Onderhavige regeling voorziet in die spoedige regulering. Daarnaast zal met onderhavige regeling voor de betrokken sector geen grote verandering optreden ten opzichte van het huidige geldende kader (de opt-in). Met onderhavige regeling worden bepalingen uit verordening 965/2012 van overeenkomstige toepassing verklaard. Dit zijn geen wezenlijk andere bepalingen dan onder de opt-in.

8. Uitvoering en handhaving

De ILT houdt toezicht op de naleving van onder meer (veiligheids)wetten en regels voor de scheepvaart en handhaaft deze. In dat verband is deze regeling aan de inspecteur-generaal (hierna: IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van de regeling. De IG heeft de regeling beoordeeld als voldoende handhaafbaar, mits in de voorgestelde regeling een aantal verduidelijkingen worden aangebracht. Omdat er op korte termijn behoefte is aan regels voor Kustwacht operaties, is er nu voor gekozen om specifieke regels op te nemen in de Regeling vluchttuitvoering. De IG wil echter het belang van een wetswijziging onderstrepen omdat hiermee het toezicht volledig in lijn met de Europese standaard gebracht kan worden, wat leidt tot meer sanctiemogelijkheden.

Het belang van wijziging van de Wet luchtvaart waarin een certificaat of andere vorm van erkenning wordt geïntroduceerd voor het uitvoeren van SAR-activiteiten wordt erkend en zal gepaste prioriteit krijgen.

De regeling wordt door de IG uitvoerbaar geacht. Voor het Caribische gedeelte van het Koninkrijk is het echter van belang om een transitieperiode of vertraagde invoering in te stellen om de exploitanten in de gelegenheid te stellen hun huidige operatie in te richten op de nieuwe regels.

In onderhavige regeling is een overgangsbepaling opgenomen voor de vluchttuitvoering met Nederlandse luchtvaartuigen waarmee buiten het vluchtinformatiegebied Amsterdam ten behoeve van de Kustwacht SAR (gerelateerde)-activiteiten worden uitgevoerd. In deze bepaling is een overgangstermijn gegeven tot 1 juli 2025. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de vraag van de IG. De fraudebestendigheid acht de IG tenslotte op een acceptabel niveau.

Het toezicht op de regeling vergt geen noemenswaardige extra capaciteit of andere financiële middelen van de ILT.

De door de ILT aangedragen tekstsuggesties en opmerkingen zijn voor zover mogelijk meegenomen in de regeling en de toelichting daarop.

9. Gevolgen voor de regeldruk

De ontwerpregeling is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (hierna: ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

10. Inwerkingtreding

Omdat het hier spoedregelgeving betreft, is wenselijk dat de onderhavige regeling spoedig in werking treedt. Hiermee wordt afgeweken van de vaste verandermomenten en de minimum invoeringstermijn. Gebleken is dat met de opt-in niet kan worden voorzien in de regulering van SAR-activiteiten. EASA heeft Nederland er nadrukkelijk op gewezen dat nationaal reguleren van deze activiteiten via de opt-in niet mogelijk is, vanwege grote hoeveelheid ontheffingen die moeten worden afgegeven. Bij het aanhouden van de opt-in voor de regulering van deze activiteiten, zal EASA de Europese Commissie informeren met het risico voor Nederland tot het starten van een infractieprocedure. Hierom en ter

¹⁴ HEMS-vlucht zoals omschreven in verordening (EU) 965/2012, bijlage I.



borging van de vliegveiligheid bij de uitvoering van SAR-activiteiten is het noodzakelijk op korte termijn onderhavige regeling vast te stellen.

Artikelsgewijze toelichting

ARTIKEL I

Onderdeel A

In artikel 1 is een aantal begripsbepalingen ingevoegd. Deze zien hoofdzakelijk op de vluchtuitvoering met in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen geregistreerde luchtvaartuigen in het kader van de taakuitvoering in de Kustwacht. Dat betreft zowel de Kustwacht Nederland als de Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

Onderdeel B

Vanwege het invoegen van een nieuwe paragraaf 2a dat specifiek toeziet op luchtwerk met luchtvaartuigen ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht, is artikel 2 aangepast. De toepassing van paragraaf 2 is daarmee ingeperkt.

Onderdeel C

In artikel 3 wordt verwezen naar bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago. In het artikel is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opgenomen als locatie van de terinzagelegging. Het ministerie is thans gehuisvest op de Rijnstraat 8, 2515 XP te Den Haag.

Onderdeel D

In artikel 5 is een verwijzing geactualiseerd. De Regeling onderhoud luchtvaartuigen is in oktober 2020 ingetrokken met de inwerkingtreding van de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen (hierna: Rnvl). De bepalingen uit de Regeling onderhoud luchtvaartuigen (w.o. artikel 9) zijn grotendeels opgegaan in de Rnvl.

Onderdeel E

Ten behoeve van operaties betreffende de taakuitvoering in de Kustwacht is een nieuwe paragraaf ingevoegd (paragraaf 2a). Omdat het zeer specifieke operaties betreft, is een aparte set van regels wat betreft de vluchtuitvoering wenselijk. Bij het formuleren van de eisen in paragraaf 2a is zoveel mogelijk aangesloten bij de inhoudelijke voorschriften uit verordening 965/2012 en zijn deze van overeenkomstige toepassing verklaard. Deze regels zien op verplichtingen voor de bevoegde autoriteit (de wijze waarop het toezicht ingericht moet worden) en voor de exploitant, de wijze waarop de exploitant zijn organisatie inricht en de wijze waarop de exploitant zijn operatie gericht op de taakuitvoering in de Kustwacht uitvoert.

Hierbij zijn de vereisten die een verplichting ten aanzien van het aanvragen van een certificaat of het afgeven van een eigen verklaring uitgezonderd, omdat de Nederlandse luchtvaartregelgeving (Wet Luchtvaart) nog geen mogelijkheid biedt om een certificaat of eigen verklaring te vereisen voor deze operaties.

Verder zijn verplichtingen ten aanzien van rapportage aan EASA uitgezonderd, omdat het hier nationale regelgeving betreft en Europa geen competentie heeft op het gebied van taakuitvoering in de Kustwacht. Daarnaast zijn de inhoudelijke regels voor cabinebemanning en werk- en rusttijden uitgezonderd, omdat er geen cabinebemanning op deze vluchten aanwezig is en de werk- en rusttijden nationaal geregeld worden in het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Onderdeel F

Nederlandse luchtvaartuigen waarmee buiten het FIR Amsterdam ten behoeve van de taakuitvoering in de Kustwacht SAR-activiteiten worden uitgevoerd, mogen tot 1 juli 2025 buitenlandse operationele eisen blijven toepassen. Zoals in paragraaf 4 is aangegeven zijn in de jaren na het wegvallen van de dienstverlening door Defensie en vanwege het gebrek aan civiele regelgeving voor de vluchtuitvoering voor deze activiteiten buitenlandse operationele eisen toegepast. De periode tot 1 juli 2025 is voor de betreffende exploitanten nodig om zich voor te bereiden op de nieuwe eisen in paragraaf 2a van de Rvu. Per 1 juli 2025 gaan de eisen in deze regeling onverkort ook voor (de exploitanten van) deze



luchtvaartuigen gelden. Hiertoe is een overgangsbepaling opgenomen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*