



> 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,

Mark Harbers

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/265324

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 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 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