

EASA start openbare raadpleging over voorstellen over luchtwaardigheid en certificering van drones

Bron: EASA Newsroom | 04 sep 2024

EASA start openbare raadpleging over voorstellen over luchtwaardigheid en certificering van drones

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft [Notice of Proposed Amendment \(NPA\) 2024-06 gepubliceerd](#) om belanghebbenden en burgers in de luchtvaart te raadplegen over ontwerpvoorstellen voor de initiële en permanente luchtwaardigheid van gecertificeerde onbemande luchtvaartuigsystemen (UAS).

Het EASA stelt wijzigingen voor van de bestaande aanvaardbare middelen voor naleving en richtsnoeren (AMC en GM) van de UAS-verordeningen en deel 21, evenals nieuwe AMC en GM van de onlangs gepubliceerde Verordeningen [\(EU\) 2024/1107](#) en [\(EU\) 2024/1109](#), die waren gebaseerd op [EASA-advies nr. 03/2023](#).

De ontwerpvoorstellen hebben tot doel:

- zorgen voor een hoog en uniform veiligheidsniveau voor UAS die aan certificering onderworpen zijn en in de categorie “specifiek” worden geëxploiteerd;
- richtsnoeren verstrekken aan de bevoegde autoriteiten

van de EU-lidstaten voor de toepassing van de UAS-verordeningen;

- ondersteuning van de uitvoering van het nieuwe regelgevingskader dat van toepassing is op UAS;
- de betrokken belanghebbenden helpen de specifieke kenmerken van het nieuwe regelgevingskader te begrijpen; en
- de nieuwigheden van UAS in vergelijking met de bemande luchtvaart aan te pakken.

De Verordeningen (EU) 2024/1107 en (EU) 2024/1109 werden in mei uitgevaardigd na de publicatie van EASA-advies nr. 03/2023 in augustus 2023. Advies nr. 03/2023 bevatte regelgevingsmateriaal voor de luchtwaardigheid en certificering van UAS, met inbegrip van verticale start- en landingsvliegtuigen (VTOL-vliegtuigen) en luchttaxi's. In januari [2024 werd de gerelateerde NPA 2024-01](#) met het ontwerp AMC & GM over VTOL-capabele vliegtuigen gepubliceerd. Deze NPA is een extra stap van deze regelgevende taak (RMT.0230), die zal worden afgesloten met de publicatie van de definitieve AMC & GM onder de respectievelijke Executive Director Decisions.

Herziening EAR for Unmanned Aircraft Systems

Herziening EAR for Unmanned

Aircraft Systems

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft een herziening (vanaf juli 2024) van de [Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems \(Verordeningen \(EU\) 2019/947 en 2019/945\)](#) gepubliceerd.

Deze herziening omvat [Gedelegeerde Verordening \(EU\) 2024/1108 van de Commissie](#) en [Uitvoeringsverordening \(EU\) 2024/1110](#) van de Commissie om de initiële en permanente luchtwaardigheid van UAS die in de specifieke categorie worden geëxploiteerd, aan te pakken.

De EAR voor onbemande luchtvaartuig systemen kunnen gratis worden gedownload op de EASA-website:

[Download op de EASA-website](#)

**EASA ondersteunt de
opschaling van duurzame
luchtvaartbrandstoffen**

**EASA ondersteunt de
opschaling van duurzame
luchtvaartbrandstoffen**

EASA ondersteunt de opschaling van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), via het nu operationele EU SAF

Clearing House, als een cruciale stap voorwaarts in het verminderen van luchtvaartemissies. De missie van het EU SAF Clearing House is om zoveel mogelijk barrières weg te nemen ter ondersteuning van de EU- en internationale inzet van SAF's en de goedkeuring van nieuwe SAF-routes.

Snelle acceptatie van SAF wordt gezien als de snelste manier om de ecologische voetafdruk van de luchtvaart te verbeteren, maar om dit te laten gebeuren is het essentieel dat er meer SAF beschikbaar is voor gebruik en dat de voorraad voldoet aan de strenge eisen voor toepassing in de luchtvaart.

Het SAF-clearinghouse van de EU fungeert als een one-stop-shop voor brandstofproducenten om hen alles te bieden wat nodig is voor een efficiënte ASTM D4054-standaardevaluatie, de standaard waartegen nieuwe SAF-routes worden geëvalueerd, inclusief "pre screening", gedeeltelijke financiering voor testen en het schrijven van rapporten.

Volgens EASA zal de vraag naar SAF zal steeds meer toenemen om te voldoen aan de doelen die in de [ReFuelEU-verordening voor de luchtvaart](#) zijn opgenomen. Via het SAF-clearinghouse van de EU wil EASA ervoor zorgen dat de brandstofindustrie de steun krijgt die nodig is om SAF voor de luchtvaart te ontwikkelen, zodat hun innovatie-inspanningen niet tevergeefs zijn en er meer SAF op de markt wordt gebracht.

Zie ook een infographic overzicht van de [diensten van het EU SAF Clearing House](#).

Bron: EASA Newsroom, 9 juli 2024

Bron: EASA Newsroom, 9 juli 2024

EASA actualiseert veiligheidsinformatiebulletin over navigatiesatellietsysteem

EASA actualiseert veiligheidsinformatiebulletin over navigatiesatellietsysteem

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft het [veiligheidsinformatiebulletin \(SIB\) over “Storingen en wijzigingen van het Global Navigation Satellite System \(GNSS\) die leiden tot verslechtering van communicatie / navigatie / bewaking” bijgewerkt.](#)

De tweede herziening van deze SIB werd gepubliceerd om operators te waarschuwen voor interferentie met navigatiesystemen veroorzaakt door spoofing en jamming van signalen, met name in de buurt van conflictgebieden. ‘Jamming’ blokkeert een signaal, terwijl ‘spoofing’ valse informatie naar de ontvanger aan boord van het vliegtuig stuurt. Door zich bewust te zijn van deze mogelijke problemen, kunnen piloten andere vormen van navigatiehulpmiddelen gebruiken als ze problemen ondervinden en zo de risico's beperken.

Deze publicatie (SIB 2022-02R3) is de derde update en weerspiegelt de nieuwste analyse en recente fenomenen, zoals gevallen van piloten die hebben gereageerd op valse waarschuwingen voor terreinbewustzijn en waarschuwingssysteem

pull-up (TAWS PU), wat resulteert in ongecoördineerde beklimmingen met hoge snelheid. SIB 2022-02R3 maakt ook duidelijk dat spoofing riskanter is voor luchtoperaties dan jamming. Spoofing is moeilijker te detecteren en kan meerdere systemen beïnvloeden, wat leidt tot een cumulatief effect als meerdere systemen worden beïnvloed. De SIB actualiseert de aanbevelingen aan de verschillende actoren in die volgorde.

Ten slotte is de informatie over het getroffen luchtruim verplaatst van de SIB naar een [speciale webpagina over GNSS storingen en wijzigingen](#). Dit kan gemakkelijker en sneller worden bijgewerkt als er nieuwe informatie beschikbaar komt.

Bron: EASA Newsroom, 5 juli 2024

EASA publiceert Annual Safety Review 2024

EASA publiceert Annual Safety Review 2024

De [jaarlijkse veiligheidsevaluatie \(ASR\) 2024](#) van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) staat nu online. In de editie van 2024 wordt gekeken naar de veiligheidsprestaties van het Europese luchtvaartstelsel in 2023. Deze, en andere analyses die door het EASA in samenwerking met de nationale luchtvaartautoriteiten (NAA's) en de industrie worden uitgevoerd, worden gebruikt ter ondersteuning van het proces van veiligheidsrisicobeheer (SRM) dat de besluitvorming in

het [Europees Plan voor de veiligheid van de luchtvaart \(EPAS\) aanstuurt](#). Daarom wordt, wanneer risico's worden geïdentificeerd, verdere analyse uitgevoerd en indien nodig worden risicobeperkende maatregelen opgenomen in de EPAS.

Dit jaar is er een nieuw hoofdstuk dat specifiek kijkt naar de veiligheidsprestaties van onbemande vliegtuigsystemen (UAS) / drones.

In 2023 bereikte het verkeer 95 % van het niveau van 2019, pre COVID niveau. In 2023 werden in totaal 2,3 miljard passagiers verwelkomd op de Europese luchthavens. Het passagiersverkeer in het Europese luchthavennetwerk is met 19 % gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar.

Wereldwijd zijn er de afgelopen jaren jaarlijks ongeveer 10 dodelijke ongevallen gebeurd (tussen 2020-2022); In 2023 daalde dit naar twee dodelijke ongevallen. Bij deze twee ongevallen vielen 77 dodelijke slachtoffers, een daling ten opzichte van 2022. Het is het op een na laagste aantal dodelijke slachtoffers in het decennium, dicht bij het laagste recordaantal in 2017 (66 dodelijke slachtoffers).

In 2023 waren er 7,3 miljoen veilige vluchten in Europa zonder dodelijke ongevallen, waarbij een Europese operator betrokken was, zowel voor complexe als niet-complexe vliegtuigen. Hoewel dit duidelijk positief nieuws is, werd dit resultaat alleen bereikt door de hele industrie die zich richtte op veiligheid als prioriteit. Er is volgens EASA geen ruimte voor zelfgenoegzaamheid op het gebied van luchtvaartveiligheid.

[Bron: EASA Newsroom](#)

KIWA alsnog overstag

KIWA alsnog overstag

Op 8 januari 2024 berichtte Luchtvaartwetenschappen dat het Hof van Justitie van de Europese Unie in zaak T-233/22 heeft beslist dat de beperkende maatregelen tegen Rusland verbieden een Russisch staatsburger met een bewijs van bevoegdheid als privépiloot in principe niet om een vliegtuig te besturen in de Europese Unie.

Dit arrest was voor EASA de aanleiding om op 14 februari 2024 haar sanctie gerelateerde aanbevelingen voor de voor wat betreft de praktijk van het afgeven van vergunningen aan piloten met de Russische aan te passen. EASA deed dit door uitleg te geven aan het begrip 'controlled', hetgeen erop neerkomt dat dit gelezen moet worden in "economische" of "financiële" zin en niet in "technische" of "operationele" zin. EASA heeft op 8 maart 2024 op haar website aangegeven dat het opleiden, examineren en controleren van Russische burgers is toegestaan als dit wordt gedaan met het oog op het besturen van een niet-Russisch geregistreerd luchtvaartuig.

In Nederland liep op dat moment een vergelijkbare zaak bij de rechtbank Den Haag. Een in Rusland geboren privévliegster, die een jaren geleden de Belgische nationaliteit heeft verkregen en in Nederland een vliegopleiding heeft gevolgd, had bij KIWA een aanvraagformulier ingediend voor het bijschrijven van de bevoegdverklaring CB-IR.

KIWA, die had geweigerd om de aanvraag in behandeling te nemen, ging na de uitleg van EASA alsnog overstag en honoreerde nog voordat de rechtbank de zaak ter zitting bracht, de aanvraag van de Belgische pilote.

Het geven van vliegonderricht en het afnemen van vlieg examens

van Russische burgers is dus toegestaan als dit gebeurt met het oog op het besturen van een niet-Russisch geregistreerd luchtvaartuig dat geen eigendom is van of gecharterd of anderszins wordt gecontroleerd door een Russische natuurlijke persoon of rechtspersoon, entiteit of lichaam.

Zaaknummer SGR 24 / 914 BESLU

EASA publiceert eerste Easy Access Rules voor U-space

EASA publiceert eerste Easy Access Rules voor U-space

Bron: EASA Newsroom 25 Nov 2024

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft de eerste Easy Access Rules (EAR) voor U-space gepubliceerd.

Deze publicatie consolideert de vereisten voor de certificering en verklaring van ATM/ANS systemen en onderdelen met de vereisten en administratieve procedures voor de goedkeuring van organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp of de productie ervan, evenals met de bijbehorende aanvaardbare nalevingsmiddelen en begeleidingsmateriaal (AMC en GM). Het heeft betrekking op [Uitvoeringsverordening \(EU\) 2023/1769 van de Commissie](#), [Gedelegeerde Verordening \(EU\) 2023/1768 van de Commissie](#) en de ED-besluiten [2023/016/R](#), [2024/001/R](#) en [2024/002/R](#).

De EAR voor ATM/ANS-apparatuur kan gratis worden gedownload op de

EASA -

website: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/first-easy-access-rules-air-traffic-management-air-navigation>.

Aangezien ze via het eRules platform worden gegenereerd, zullen ze regelmatig worden bijgewerkt om verdere wijzigingen en evoluties in hun inhoud op te nemen.

EASA publiceert nieuwe versie van belangrijke documentatie voor Drone- operators

EASA publiceert nieuwe versie van belangrijke documentatie voor Drone- operators

2 mei 2024, Auteur: Wiebe de Jager Bron: www.dronewatch.nl

De European Union Aviation Safety Agency (EASA) heeft een [bijgewerkte versie](#) van de Easy Access Rules voor onbemande luchtvaartuigsystemen gepubliceerd, bestaande uit de Regulerings (EU) 2019/947 en 2019/945. Deze herziene documentatie integreert de regels en procedures voor drone-operaties en omvat de Uitvoeringsregeling (EU) 2019/947, samen met de gerelateerde Acceptable Means of Compliance (AMC) en Guidance Material (GM), alsook de Gedelegeerde Regeling (EU)

2019/945.

Belangrijkste wijzigingen

De wijzigingen zijn gericht op het verduidelijken van de methode voor het beoordelen van het ontwerp van drones die worden geëxploiteerd in de Specific categorie. Ook is de toepasbaarheid van de Predefined Risk Assessment voor Standard Scenario 01 (PDRA-S01) [uitgebreid](#) naar landbouwoperaties, wat aantoont dat EASA de flexibiliteit en toepasbaarheid van haar regelgeving blijft verbeteren om te voldoen aan de behoeften van diverse drone-operaties.

Verder wordt in de documentatie de goedkeuringsprocedure voor vrijvliegende luchtballonnen behandeld. Deze documenten zullen regelmatig worden bijgewerkt om eventuele aanvullende ontwikkelingen in de uitvoeringsregelgevingen, gedelegeerde regelgevingen, AMC en GM op te nemen.

Opmerkingen en feedback

EASA raadt aan dat opmerkingen en feedback via het Easy Access Rules-gedeelte op hun contactformulier worden ingediend, om zo continu verbetering en relevantie van de regelgeving te waarborgen in het snel evoluerende domein van onbemande luchtvaartssystemen.

EASA en EUROCONTROL
ondertekenen MoC

EASA en EUROCONTROL ondertekenen MoC

Auteur: Ronald Schnitker

Florian Guillermet, uitvoerend directeur van het Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart van de Europese Unie (EASA), en Raúl Medina, directeur-generaal van EUROCONTROL, hebben een memorandum van samenwerking (MoC) ondertekend om de om de samenwerking te verbeteren voor de veilige en duurzame toekomst van de Europese luchtvaart.

EUROCONTROL en EASA zijn een sterke en langdurige samenwerking aangegaan op vele gebieden van wederzijds belang, van veiligheid tot innovatie en van efficiëntie tot duurzaamheid, met als algemeen doel ervoor te zorgen dat het Europese luchtvaartveiligheidssysteem zo effectief mogelijk functioneert. Deze samenwerking heeft de synergieën tussen de respectieve technische en wetenschappelijke teams van de twee organisaties versterkt door regelmatige uitwisseling van informatie, kennis en gegevens.

Het gezamenlijk werkprogramma van het EASA en EUROCONTROL en het technisch en coördinatiebureau (TeCO) van het EASA en EUROCONTROL zijn twee cruciale instrumenten die deze vruchtbare samenwerking mogelijk hebben gemaakt, met inbegrip van activiteiten op de volgende gebieden:

- Duurzaamheid van de luchtvaart;
- Europese regels, specificaties en normen voor luchtverkeersbeheer/luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS) op mondiaal niveau;
- ondersteuning van belanghebbenden; en
- Productie en analyse van ATM/ANS-veiligheidsinformatie.

EUROCONTROL zal, in coördinatie met het EASA, cursussen ontwikkelen en geven om een doeltreffende uitvoering van de

EASA-regels te waarborgen en de voortdurende ontwikkeling van het regelgevingslandschap te ondersteunen.

Er zal ook informatie worden uitgewisseld over cybergebeurtenissen en -incidenten die van invloed zijn op de veiligheid van de luchtvaart, en nieuwe technologieën en de invloed daarvan op cyberbeveiliging zullen worden onderzocht. Daarnaast zullen er “tabletop” cyberbeveiligingsoefeningen worden gemaakt en geïmplementeerd.

EUROCONTROL en EASA zullen voorts gezamenlijke onderzoeks- en innovatieactiviteiten worden opgezet om de veiligheid en duurzaamheid van de Europese luchtvaart te bevorderen.

Bron: EASA, 29 april 2024

Onderzoeksrapport inzake botsing in de lucht boven Duitsland

Onderzoeksrapport inzake botsing in de lucht boven Duitsland

Bron: Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung

Op 18 juli 2018 kwam een in Nederland geregistreerde Cessna 172 N tijdens de kruisvlucht in botsing met een ASW 20 zweefvliegtuig in de nabijheid van het Duitse luchtvaartterrein Borken-Hoxfeld. Beide vliegtuigen raakten door de botsing beschadigd maar bleven luchtwaardig en vlogen elk terug naar het vliegveld waarvan ze waren opgestegen. De zweefvlieger en de piloot en de drie passagiers van de Cessna

172 N bleven ongedeerd. Door de Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) werd een onderzoek naar de toedracht ingesteld. Het onderzoek werd afgesloten met de presentatie van de feiten, d.w.z. zonder analyse en conclusie. Bijzonder is dat beide vliegers hebben aangegeven dat zij elkaar zagen en dan toch zo'n mid-air...



Gebeurtenissen en verloop van de vlucht

Om ongeveer 18:10 uur naderden een Cessna 172 N en een ASW 20 elkaar op een hoogte van ongeveer 420 m boven de grond ten noordwesten van het vliegveld Borken-Hoxfeld. De piloot van het zweefvliegtuig was gestart in Borken-Hoxfeld en had een overlandvlucht van bijna 7 uur gemaakt.

Het cirkelende zweefvliegtuig bevond zich gedurende een periode van "ten minste een minuut" in het gezichtsveld van de inzittenden van de Cessna 172 N. De bestuurder had in eerste instantie zijn vliegbaan naar rechts gecorrigeerd om de afstand tot het zweefvliegtuig te vergroten. In de tussentijd sprak de bestuurder met de passagiers over het voorvliegende zweefvliegtuig en het zweefvliegen in het algemeen.

De bestuurder van de Cessna 172 N getuigde later dat het zweefvliegtuig plotseling van richting veranderde en waardoor het zweefvliegtuig voor hem snel en onverwacht groter werd. Ondanks dat de Cessna 172 N onmiddellijk een uitwijkmanoeuvre

naar rechts uitvoerde kwam het vervolgens in botsing met het zweefvliegtuig.

De bestuurder van het zweefvliegtuig verklaarde later dat hij ten noordwesten van het luchtvaartterrein Borken-Hoxfeld aan het cirkelen was toen hij van richting veranderde en een gemotoriseerd vliegtuig op ramkoers zag naderden. Hij zette nog een steile cirkel in maar kon niet voorkomen dat twee seconden later de botsing met de Cessna 172 N plaats vond.

Het onderzoeksrapport is in te zien via de link:
Untersuchungsbericht (bfu-web.de)

[Onderzoeksrapport inzien \(Duits\)](#)