



ILT Toezicht Nieuwsbrief 2023-1

Datum: 28 maart 2023

Beste Vergunninghouder,

Welkom bij de nieuwsbrief vanuit Toezicht Operaties Onbemande Luchtvaart.

Conform de Europese verordening 2019/947 artikel 18 houden wij risico gebaseerd toezicht op de onbemande luchtvaart in de Categorie Specifiek. Ons doel is om een aantal keer per jaar een nieuwsbrief uit te brengen met informatie die wij tegenkomen tijdens de toezichtactiviteiten. Deze nieuwsbrief bevat de volgende onderwerpen:

- **Overzicht bevindingen 2022**
- **ROC-omzetting**
- **Vliegen bij vitale infrastructuur**
- **Inhoud operationeel handboek**

Als u een voorstel heeft van een onderwerp dat wij kunnen behandelen in een volgende nieuwsbrief, dan horen wij dat graag. Zo kunnen wij de nieuwsbrief meer gericht maken naar de behoefte van de onbemande luchtvaartsector.

Overzicht Bevindingen 2022

Vorig jaar zijn er 24 toezichtactiviteiten geweest waarin totaal 37 bevindingen zijn geconstateerd. Iets meer dan de helft van de bevindingen zijn geconstateerd op basis van artikel UAS.SPEC.050 uit de EU 2019/947. Dit artikel gaat over

verantwoordelijkheden van de UAS-operator. De twee volgende onderwerpen vielen het meest op:

Bijhouden van gegevens

Het bijhouden van kwalificaties, trainingen en onderhoud conform UAS.SPEC.050 (1g) werd niet altijd gedaan. Om compliant te zijn met dit artikel kunt u bovenstaande onderwerpen bijhouden middels een Excel sheet of een online tool. Deze informatie moet drie jaar bewaard blijven, geldend vanaf 31 december 2021.

Training

Met de overgang naar de Europese regelgeving is voor niet staatsluchtvaartactiviteiten het RPA-L komen te vervallen en mag de UAS-operator zelf de training voor de piloten verzorgen. De piloten moeten onder andere training hebben gevolgd om te voldoen aan de competentie-eisen zoals beschreven in EU 2019/947, Artikel 8, lid 2.

Er zijn een aantal bevindingen vastgesteld op basis van artikel UAS.SPEC.050 (1d). Hierin staan aanvullende eisen op het gebied van training en kwalificatie. Om een handvat te geven hoe u kunt voldoen aan de regelgeving op het gebied van training voor de piloten, verwijzen wij naar de Acceptable Means of Compliance (AMC) in de [Easy Acces Rules](#).

De theoretische en praktische training moet toereikend zijn voor de beoogde voorgenomen operatie en conform de SORA, inclusief Operational Safety Objectives (OSO's) voor training (#09, #15, #22).

AMC1 UAS.SPEC.050(1d,e) gaat in op de benodigde theoretische training voor remote piloten en personeel verantwoordelijk voor de vluchten.

AMC2 UAS.SPEC.050(1d,e) gaat in op het benodigde niveau van de praktische skills voor initiële training, recurrent training en bij nieuwe UAS en/of piloten op afstand.

AMC3 UAS.SPEC.050(1d) gaat in op UAS operatie-specifieke training modules voor:

- a) nacht operaties
- b) overvliegen (vlucht over bekende bevolkte gebieden of over bijeenkomsten van mensen)
- c) Beyond Visual Line Of Sight (BVLOS)
- d) activiteiten op lage hoogte (< 500 ft)
- e) vluchten in niet-gesegregeerd luchtruim
- f) vervoer en/of droppen van lading
- g) vervoer van gevaarlijke goederen
- h) operaties met meerdere UAS en zogenaamde 'Swarm' operaties
- i) lancering en herstel van de UA met behulp van speciale apparatuur
- j) vliegen over bergachtig terrein.

Bij een complexe en hoog-risico operatie zijn er stringentere trainingseisen dan bij een laag-risico operatie. In het toezicht houden wij hier rekening mee.

ROC-omzetting

Voor bedrijven die in het bezit waren van een ROC is de ROC-omzetting een standaard onderwerp tijdens een audit.

Onderstaand een aantal punten die in 2022 zijn opgevallen.

- Voor het omzetten van het ROC naar een OA waren een aantal acties vereist (dat heeft u gedeclareerd). Deze waren niet altijd uitgevoerd. Mocht u niet zeker zijn of u de acties heeft uitgevoerd, dan kunt u in het document '[Omzetting ROC criteria algemeen](#)' op onze website de acties terugvinden. Wij raden u dan ook dringend aan om in dat geval na te gaan of de acties wel zijn uitgevoerd! Hiermee voorkomt u mogelijk bevindingen tijdens een audit.
- Wij krijgen vaak de vraag hoe de privileges van het ROC zijn vertaald op de Operational Authorisation. In het document '[Omzetting ROC onderbouwing 2](#)' kunt u terugvinden hoe de privileges zijn vertaald.
- Ook kregen wij de vraag 'hoe weet ik dat mijn UAS luchtwaardig is zonder een technische keuring?'. Uw UAS dient te voldoen aan de eisen zoals beschreven in de SORA OSO's betreffende 'Technical issue with the UAS'. De eisen zijn afhankelijk van het SAIL-niveau. In de meeste gevallen is dit SAIL II.

Vliegen bij vitale infrastructuur

Het vliegen bij vitale infrastructuur brengt risico's met zich mee en vereist volgens SORA versie 2.0 (de huidige versie) in paragraaf 2.2 onder (b) aparte aandacht.

Hiervoor is los van SORA een risicobeoordeling nodig. Samenwerking

met de eigenaar van de vitale infrastructuur is hierbij vereist. De procedure met vereiste risico beperkende maatregelen moet zijn opgenomen in het Operationele Handboek.

Vitale infrastructuur is opgenomen in de [Regeling zonering](#) en de [website van de NCTV](#). Het hoogspanningsnetwerk valt hier bijvoorbeeld ook onder. Denk hier bijvoorbeeld aan Elektro Magnetische Interferentie (EMI) en de mogelijke invloed daarvan op de bestuurbaarheid van uw drone.

Inhoud operationeel handboek

Veel operators denken dat de inhoud van het operationeel handboek ook een weergave is van hetgeen door de ILT is goedgekeurd en dat dus alles wat in het handboek staat beschreven ook mag. Dat is een misverstand.

Volgens de oude nationale wetgeving moest het handboek eerst worden goedgekeurd als voorwaarde voor afgifte van het ROC. Volgens de nieuwe Europese regels is dat voor afgifte van vergunningen voor veel operaties niet

meer vereist. Alleen als procedures door de bevoegde autoriteit (ILT) – of een door hen aangewezen/erkende entiteit – dienen te worden gevalideerd, dan is wel sprake van 'keuring' van delen van het handboek.

De ILT beoordeelt wel de volledige SORA, maar de verklaring waarmee u aangeeft dat de procedures voldoen aan de hieraan gestelde criteria is vaak voldoende. Dit is het geval bij een volgens SORA laag of gemiddeld niveau van robuustheid van de betreffende maatregel. ILT kijkt soms wel naar de feitelijke inhoud, maar hoeft dat dus niet altijd te doen. Dit betekent dus dat niet alles wat u schrijft ook mag. De privileges staan op uw exploitatievergunning.

Dit is een publicatie van Inspectie Leefomgeving en Transport | Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag | 088 489 00 00 | www.ilent.nl |

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen