

---

## 674

### **Besluit van 1 december 1998, houdende enige voorzieningen met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Defensie van 10 december 1997, nr. C96/255, directie juridische zaken, afdeling wet- en regelgeving, gedaan mede namens Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op de artikelen 4, tweede lid, onderdeel a, en 76, eerste lid, onderdeel a, van de Luchtvaartwet en artikel 7 van de Wet Luchtverkeer;

De Raad van State gehoord (advies van 27 januari 1998, nr. W07.97.0807);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Defensie van 24 november 1998, nr. C96/255, uitgebracht mede namens Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

Het Besluit van 22 mei 1981 (Stb. 1981, 344), houdende aanwijzing van toestellen die geen luchtvaartuig zijn als bedoeld in artikel 1, onder b, van de Luchtvaartwet, wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1, onderdeel b, komt te luiden:
  - b. onbemand luchtvaartuig: een luchtvaartuig dat hetzij automatisch, hetzij op afstand wordt bestuurd, en dat wordt gebruikt:
    1. als doel voor schietoefeningen,
    2. voor het slepen van een doel voor schietoefeningen, of
    3. voor observatiedoeleinden vanuit de lucht;.
2. Artikel 2, onderdeel b, vervalt.

#### **Artikel 2**

Artikel 59, tweede lid, onderdeel f, van het Luchtverkeersreglement<sup>1</sup> vervalt onder vervanging van de puntkomma aan het slot van onderdeel e door een punt.

### Artikel 3

Het verbod, bedoeld in artikel 4, eerste lid, aanhef en onder c, van de Luchtvaartwet is niet van toepassing op het uitoefenen van de luchtvaart met militaire onbemande luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, onder 1 en 2, van het Besluit van 22 mei 1981 (Stb. 1981, 344), houdende aanwijzing van toestellen die geen luchtvaartuig zijn als bedoeld in artikel 1, onder b, van de Luchtvaartwet, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

a. boven Nederland wordt met het militaire onbemande luchtvaartuig uitsluitend gevlogen in een gebied waarin het burgerluchtverkeer is verboden of beperkt;

b. met het militaire onbemande luchtvaartuig wordt uitsluitend gevlogen indien de door Onze Minister van Defensie vastgestelde instructies in acht worden genomen met betrekking tot:

1°. een veilige lancering;

2°. het voor en na elke vlucht uitvoeren van een functionele en een technische inspectie;

3°. het onderhoud van het luchtvaartuig;

4°. het per parachute op een veilige wijze en binnen het aangewezen landingsgebied doen landen van het luchtvaartuig;

c. het militaire onbemande luchtvaartuig is uitgerust met een zodanige veiligheidsvoorziening dat bij verstoring van of bij het verloren gaan van het radiocontact tussen luchtvaartuig en bedieningsstation, de vlucht van het onbemande luchtvaartuig wordt afgebroken en de landing per parachute wordt ingezet;

d. het militaire onbemande luchtvaartuig is uitgerust met een zodanige veiligheidsvoorziening dat bij het uitvallen van de besturing als gevolg van stroomstoring de landing per parachute wordt ingezet.

### Artikel 4

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 1 december 1998

Beatrix

De Staatssecretaris van Defensie,  
H. A. L. van Hoof

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

Uitgegeven de *vijftiende* december 1998

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

<sup>1</sup> Stb. 1992, 697.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Ontwikkelingen op het gebied van het vliegen met onbemande vliegtuigen nopen tot een herbezinning van de wettelijke regeling ter zake van deze vliegtuigen. Met deze ontwikkelingen wordt bedoeld op het in het buitenland reeds bekende verschijnsel van onbemande vliegtuigen die worden gebruikt voor observatiedoeleinden vanuit de lucht. Ook in Nederland zullen dergelijke onbemande vliegtuigen door het Ministerie van Defensie in gebruik worden genomen. Het betreft kleine, technisch geavanceerde vliegtuigen die op afstand worden bestuurd. Ten behoeve van observatiedoeleinden wordt het vliegtuig voorzien van waarnemings-apparatuur. De vliegroute van het toestel wordt voorgeprogrammeerd en kan desgewenst vanaf een zich elders bevindend controlestation worden beïnvloed.

Voor de wettelijke regeling van deze nieuwe vliegtuigen doen zich in beginsel twee mogelijkheden voor. Enerzijds kunnen deze vliegtuigen worden beschouwd als luchtvaartuigen in de zin van artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van de Luchtvaartwet, anderzijds kunnen de hierbedoelde vliegtuigen – evenals de thans reeds in gebruik zijnde onbemande vliegtuigen voor schietoefeningen of voor het slepen van een doel voor schietoefeningen (doelvliegtoegen) – op grond van datzelfde artikel tot «niet-luchtvaartuig» worden bestempeld. In de inmiddels in gang gezette herziening van de luchtvaartwetgeving, waarvan het eerste gedeelte [Wijziging van de Wet Luchtverkeer (bewijzen van bevoegdheid, bestrijding drank- en drugsgebruik)] inmiddels in het Staatsblad is bekendgemaakt (Stb. 1997, 255), is ervoor gekozen de nieuwe categorie vliegtuigen de status van luchtvaartuig in de zin van de luchtvaartwetgeving toe te kennen. Reden hiervoor is dat in het kader van die algehele herziening het streven erop is gericht het thans bestaande onderscheid tussen luchtvaartuigen en niet-luchtvaartuigen te doen vervallen

Het thans introduceren van een nieuwe categorie «niet-luchtvaartuigen» zou haaks staan op dit streven in de herziening van de luchtvaartwetgeving.

Het in de luchtvaartwetgeving voorkomende beletsel voor het vliegen met onbemande luchtvaartuigen in de vorm van de eis dat degene die het vliegtuig bedient, zich aan boord van het vliegtuig moet bevinden (artikel 8, eerste lid j° artikel 1, eerste lid, onderdeel i, van de Luchtvaartwet), is bij gelegenheid van de hiervoor genoemde wetswijziging weggenomen, evenals het vergelijkbare beletsel in de Wet Luchtverkeer.

Zoals hiervoor reeds is gesteld, bestaat er binnen de luchtvaartwetgeving reeds een categorie onbemande luchtvaartuigen, die ingevolge het koninklijk besluit van 22 mei 1981 (Stb. 1981, 344), houdende aanwijzing van toestellen die geen luchtvaartuig zijn als bedoeld in artikel 1, onder b, van de Luchtvaartwet niet als luchtvaartuig worden beschouwd. Voor deze niet-luchtvaartuigen geldt derhalve thans een apart regime. Het betreft hier de zogenaamde doelvliegtoegen, dat wil zeggen onbemande, radiografisch bestuurde vliegtuigjes die worden gebruikt als doel voor schietoefeningen dan wel voor het slepen van een doel.

Nu de bepaling dat de gezagvoerder zich aan boord van het luchtvaartuig moet bevinden met het oog op onbemande luchtvaartuigen is gewijzigd, staat niets er aan in de weg om ook de doelvliegtoegen als luchtvaartuig in de zin der wet aan te merken.

Aldus ontstaat voor onbemande luchtvaartuigen een uniform regime. Het onderhavige besluit treft de wettelijke voorzieningen om met name het doelvliegtoeg de status van luchtvaartuig te verlenen.

Het besluit beoogt puur een wijziging van de wettelijke status van het doelvliegtuig.

Het brengt geen beleidslasten of toename van handhavingslasten met zich mee.

## **Artikelen**

### *Artikel 1*

Het Besluit van 22 mei 1981 (Stb. 1981, 344), houdende aanwijzing van toestellen die geen luchtvaartuig zijn als bedoeld in artikel 1, onder b, van de Luchtvaartwet wordt in verband met de ontwikkelingen op het gebied van de onbemande luchtvaartuigen op een tweetal punten aangepast. Teneinde het doelvliegtuig de status van luchtvaartuig te geven, voorziet onderdeel 2 van artikel 1 erin dat in de opsomming van toestellen die geen luchtvaartuig in de zin der wet zijn, het doelvliegtuig komt te vervallen. De eveneens in het besluit van 22 mei 1981 voorziene definitie van het begrip doelvliegtuig wordt vervangen door een definitie van het begrip onbemand luchtvaartuig (onderdeel 1), waaronder behalve het reeds bekende doelvliegtuig, tevens de in het algemeen deel van deze nota van toelichting genoemde onbemande luchtvaartuigen voor observatiedoeleinden vallen. Daarmee wordt geanticiepeerd op het voorgenomen in gebruik nemen van die luchtvaartuigen door het Ministerie van Defensie in de loop van 1998.

### *Artikel 2*

Artikel 59 van het Luchtverkeersreglement voorziet in een regeling die het mogelijk maakt toestellen die geen luchtvaartuig in de zin van de Luchtvaartwet zijn, in het luchtruim te gebruiken. Aangezien het doelvliegtuig thans de status van luchtvaartuig krijgt, dient in de in artikel 59, tweede lid, gegeven opsomming het doelvliegtuig te vervallen.

### *Artikel 3*

Ingevolge artikel 4, eerste lid, aanhef en onderdeel c, van de Luchtvaartwet is het verboden de luchtvaart uit te oefenen met een luchtvaartuig dat niet is voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid. Het tweede lid van dat artikel maakt het mogelijk om op deze eis bij algemene maatregel van bestuur een uitzondering te maken. Artikel 3 van het onderhavige besluit voorziet in een dergelijke uitzondering voor onbemande luchtvaartuigen die worden gebruikt bij schietoefeningen (verwezen wordt naar artikel 1, onderdeel 1, van het onderhavige besluit). Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt omdat van deze doelvliegtuigen – die reeds enige tientallen jaren in gebruik zijn – onvoldoende ontwerpgegevens beschikbaar zijn, zodat het niet mogelijk is een bewijs van luchtwaardigheid af te geven volgens de procedures die daarvoor gebruikelijk zijn. Uiteraard is het wel de bedoeling dat met het doelvliegtuig zo veilig mogelijk wordt gevlogen. Om die reden is de in artikel 3 voorziene uitzondering gekoppeld aan het voldoen aan veiligheidsvoorschriften. Het betreft zowel eisen ten aanzien van het gebruik, als eisen ten aanzien van het luchtvaartuig zelf. De gestelde eisen strekken ertoe de veiligheid van het overige luchtverkeer alsmede de veiligheid op de grond zoveel mogelijk te waarborgen. Ten behoeve van de veiligheid voor het overig luchtverkeer wordt in onderdeel a van artikel 3 bepaald dat boven Nederland uitsluitend wordt gevlogen in gebieden die vrij zijn van burgerluchtverkeer. Wat betreft het luchtdoelartillerieschietkamp Botgat geldt dat gevlogen wordt binnen het door de Minister van Defensie op 6 juli 1993 (Stcrt. 1993, 131) vastgestelde gebied EHR 8 ( Den Helder), waarbinnen burgerluchtverkeer is beperkt. Voorts bevat artikel 3 eisen ten

behoefte van de veiligheid op de grond. Ingevolge onderdeel b dienen de instructies met betrekking tot het uitvoeren van een veilige lancering, de inspecties voor en na iedere vlucht, het onderhoud van het luchtvaartuig, en het doen landen van het doelvliegtuig, in acht te worden genomen. Het gaat bij deze instructies om interne voorschriften die zich richten tot het personeel dat belast is met het onderhoud en de bediening van het doelvliegtuig. Bedoelde instructies verwijzen op hun beurt naar puur technische handleidingen omtrent onderwerpen als de bevestiging van onderdelen, het functioneren van de voortstuwingsinrichting en de besturingsorganen, alsmede het functioneren van de voor het landen benodigde parachute. Gelet op het puur interne karakter van de regels alsmede op de zeer beperkte kring van personen tot wie deze regels zich richten, is gekozen voor vaststelling ervan in de vorm van een instructie.

De onderdelen c en d bevatten veiligheidseisen die ertoe strekken te waarborgen dat het onbemande luchtvaartuig niet «op hol slaat» en niet buiten het voor het overig luchtverkeer gesloten gebied geraakt. De daartoe aangebrachte voorzieningen leiden ertoe dat indien zich omstandigheden als bedoeld in de onderdelen c en d voordoen, de landing per parachute wordt ingezet. Inhoudelijk zijn de thans in de onderdelen c en d geformaliseerde eisen niet nieuw. Het betreft hier ontwerp-eisen die dateren uit de ontwerp-fase van het doelvliegtuig in de tweede helft van de jaren veertig.

#### *Artikel 4*

Zoals in het algemeen deel van deze nota van toelichting reeds is verwoord, is het beschouwen van onbemande luchtvaartuigen als luchtvaartuigen afhankelijk van het geheel of gedeeltelijk in werking treden van het eerste gedeelte van de herziening van de luchtvaartwetgeving. Dit betekent dat het onderhavige besluit eerst in werking kan treden op het moment dat de wijziging van de bepalingen in de luchtvaartwetgeving die vereisen dat de gezagvoerder zich aan boord van het luchtvaartuig bevindt, in werking treedt.

De Staatssecretaris van Defensie,  
H. A. L. van Hoof

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos