

## Regeling doven luchtvaartuiglichten militaire luchtvaartuigen

19 november 2004/Nr. C2004012287  
Directie Juridische Zaken

De Staatssecretaris van Defensie,  
Handelende in overeenstemming met de  
Minister van Verkeer en Waterstaat;  
Gelet op artikel 56 van het Luchtverkeersreglement;

Besluit:

### Artikel 1

Onverminderd artikel 2, zesde lid, onderdeel a, van de Regeling VFR-nachtvluchten en minimum vlieghoogten voor militaire luchtvaartuigen gelden ten aanzien van vluchten met militaire luchtvaartuigen, waarbij door het doel van de vlucht niet kan worden voldaan aan de bij en krachtens artikel 28 van het Luchtverkeersreglement gestelde regels met betrekking tot het voeren van luchtvaartuiglichten, de volgende nadere regels:

- a. de noodzaak tot het uitvoeren van de vlucht, of een deel daarvan, met gedoopte luchtvaartuiglichten blijkt uit de vluchtopdracht;
- b. bij het uitschakelen van de luchtvaartuiglichten wordt, indien aanwezig aan boord van het militaire luchtvaartuig, de nachtzichtapparatuur ingeschakeld;
- c. er wordt, voor zover als mogelijk is en voor zover de vluchtopdracht zich daartegen niet verzet, radiocontact onderhouden met de voor het betreffende luchtruim verantwoordelijke gevechtsleidings- of luchtverkeersdienstverleningsinstanties;
- d. het militaire luchtvaartuig is uitgerust met een functionerend radar beantwoordingssysteem (SSR-transponder) en gedurende (het gedeelte van) de vlucht worden de opgedragen Secondary Surveillance Radar Transponder mode en code gevoerd. Indien een bijzondere taakstelling vereist dat de aanwezige SSR-transponder gedurende (een gedeelte van) de vlucht niet wordt ingeschakeld, wordt de voor het luchtruim verantwoordelijke gevechtsleidings- of luchtverkeersdienstverleningsinstantie hierover geïnformeerd; en
- e. het uitvoeren van opleidings- en trainingsvluchten met gedoopte lichten binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam vindt uitsluitend plaats in daartoe aangewezen bijzondere luchtverkeers- of oefengebieden of in een temporary reserved airspace (TRA).

### Artikel 2

De Regeling doven luchtvaartuiglichten militaire jachtvliegtuigen wordt ingetrokken.

### Artikel 3

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

### Artikel 4

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling doven luchtvaartuiglichten militaire luchtvaartuigen.

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

Den Haag, 19 november 2004.  
De Staatssecretaris van Defensie,  
C. van der Knaap.

### Toelichting

Artikel 1.2, eerste lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat deze wet van toepassing is op het luchtverkeer, de luchtverkeersbeveiliging, de luchtvaartuigen, het vervoer en de vluchttuitvoering met Nederlandse luchtvaartuigen, ongeacht of deze zich binnen dan wel buiten het vluchtinformatiegebied Amsterdam (FIR Amsterdam) bevinden.

De Wet luchtvaart vormt de basis voor het Luchtverkeersreglement. Artikel 28 van hoofdstuk III van dit Luchtverkeersreglement biedt de grondslag voor het treffen van regelingen met betrekking tot de door een luchtvaartuig te voeren lichten. De nadere uitwerking heeft plaatsgevonden in de Regeling luchtvaartuiglichten. In deze regeling wordt onder meer bepaald dat een luchtvaartuig tijdens een vlucht buiten de daglichtperiode navigatielichten en – zo daar mee uitgerust – een antibotsingslicht dient te voeren (artikel 2, eerste lid).

Bepaalde militaire operaties bij duisternis, zowel binnen FIR Amsterdam als daarbuiten, vereisen echter dat militaire luchtvaartuigen zo lang mogelijk onopgemerkt blijven. Hiertoe dient een vlucht, of een gedeelte daarvan, soms zonder luchtvaartuiglichten te worden gevlogen. Bij deze vluchten wordt gebruik gemaakt van moderne nachtzichtapparatuur, waarbij het aanwezige omgevingslicht in de kijker van de vliegers vele malen wordt versterkt. Een verplichting tot het onder alle omstandigheden voeren van lichten verhoudt zich enerzijds niet tot het doel van dergelijke missies en kan anderzijds hinder voor de bemanning veroorzaken bij de uitvoering van een vlucht met nachtzichtapparatuur.

In het geval dat door de aard van het luchtvaartuig of het doel van de vlucht niet kan worden voldaan aan de bij of krachtens hoofdstuk III gestelde regels, opent artikel 56 van het Luchtverkeersreglement voor de betrokken minister de mogelijkheid om nadere regels te stellen.

In 2000 is ten behoeve van het beoefenen van het jachtvliegen met nachtzichtapparatuur een speciale regeling op basis van voornoemd artikel 56 van het Luchtverkeersreglement tot stand gebracht voor jachtvliegtuigen: de Regeling doven luchtvaartuiglichten militaire jachtvliegtuigen. Voor het oefenen met nachtzichtapparatuur met militaire luchtvaartuigen in speciaal daartoe aangewezen oefengebieden werd in de Regeling VFR-nachtvluchten en minimum vlieghoogten voor militaire luchtvaartuigen in 1994 al een uitzonderingsbepaling opgenomen op het gebod luchtvaartuiglichten te voeren.

Met het onderhavige besluit, dat de Regeling doven luchtvaartuiglichten militaire jachtvliegtuigen vervangt, wordt het mogelijk gemaakt dat het vliegen met gedoopte lichten met andere militaire luchtvaartuigen dan militaire jachtvliegtuigen wordt geëlitimeerd voor bijvoorbeeld vluchten in het kader van de handhaving van de (inter)nationale rechtsorde en drugsopsporing-operaties in het Caraïbisch gebied. Ingevolge artikel 1.2, eerste lid, van de Wet luchtvaart zijn de bij die wet gestelde regels op de vluchttuitvoering met Nederlandse militaire luchtvaartuigen van toepassing, ook als die vluchttuitvoering buiten Nederland plaatsvindt.

Vluchten waarbij de luchtvaartuiglichten worden gedooft zijn aan een aantal nadere regels onderworpen. Ten eerste dient de noodzaak tot het doven van de luchtvaartuiglichten te blijken uit de vluchtopdracht. Ten tweede is bepaald dat in het geval dat de luchtvaartuiglichten worden gedooft de nachtzichtapparatuur, indien aanwezig aan boord, wordt ingeschakeld. Als derde voorwaarde geldt dat – zo mogelijk – radiocontact wordt onderhouden met de gevechts- of luchtverkeersleiding op de grond. Soms is radiocontact bijvoorbeeld vanwege de vlieghoogte niet mogelijk, soms vereist de vluchtopdracht juist dat geen radiocontact wordt onderhouden. In dergelijke gevallen vervalt deze eis. De vierde voorwaarde vereist dat het militaire luchtvaartuig is uitgerust met een functi-

---

onerend en ingeschakeld radar beantwoordingssysteem (SSR-transponder) met de geldende mode en code, waardoor identiteit en vlieghoogte van het betrokken luchtvaartuig in ieder geval kenbaar worden gemaakt op de radar van de luchtverkeersleiding. Van deze eis kan worden afgeweken indien een bijzondere opdracht zulks vereist.

Te denken valt aan het uitvoeren van een onderscheppingopdracht waarbij zolang mogelijk de aanwezigheid van het onderscheppende luchtvaartuig onbekend moet blijven voor het te onderscheppen luchtvaartuig dat met een antibotsing waarschuwingssysteem

(TCAS) is uitgerust. Ook voor deze uitzondering geldt dat de betrokken gevechts- of verkeersleiding op de hoogte moeten zijn gesteld. Hierdoor kunnen op zijn minst op de grond rekening houden met de aanwezigheid van het luchtvaartuig en ander vliegverkeer zonodig separeren. Tot slot is het doven van de luchtvaartuiglichten voor opleidings- en trainingsdoeleinden binnen FIR Amsterdam alleen mogelijk in daartoe ingestelde bijzondere luchtverkeersgebieden (zgn. 'BVG's'), in speciaal bij (ministeriële) regeling aangewezen oefengebieden (zoals de oefengebieden voor militaire helikoptervluchten) of in een temporary reserved airspace (TRA).

Aangezien onderhavige regeling geldt voor alle militaire luchtvaartuigen wordt de meer specifieke Regeling doven luchtvaartuiglichten militaire jachtvliegtuigen ingetrokken. De bepaling inzake het kunnen doven van de lichten in bepaalde oefengebieden, zoals vervat in de Regeling VFR-nachtvluchten en minimum vlieghoogten voor militaire luchtvaartuigen, blijft onverkort van kracht.

*De Staatssecretaris van Defensie,  
C. van der Knaap.*